

**MOVILIDAD COTIDIANA Y SEGURIDAD CIUDADANA EN LA TRONCAL  
CARACAS DE TRANSMILENIO, DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO.**

**TATIANA CAROLINA CABRERA BARRIOS**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
BOGOTÁ D.C.  
2013**

**MOVILIDAD COTIDIANA Y SEGURIDAD CIUDADANA EN LA TRONCAL  
CARACAS DE TRANSMILENIO, DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO.**

**TATIANA CAROLINA CABRERA BARRIOS**

**Trabajo de grado para optar al título de magíster en Planeación Urbana y  
Regional**

**Directora del Trabajo de Grado:**

**BEATRIZ GARCÍA MORENO**

Arquitecta y Doctora en Arquitectura

**Asesora de Investigación:**

**MARÍA FERNANDA SAÑUDO PAZOS**

Antropóloga y candidata a doctora en Perspectiva de Género en Ciencias Sociales

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
BOGOTÁ D.C.  
2013**

## **AGRADECIMIENTOS**

*A Johan Avendaño Arias y a mi profesor Guido de Silvestri,  
por brindarme su amistad y ser un gran soporte en el desarrollo de esta investigación*

*A mi Directora Beatriz García Moreno y a María Fernanda Sañudo Pazos, por la fortuna de  
contar con sus aportes y compartir conocimientos.*

*A mi familia, profesores y compañeros de maestría,  
así como a todas aquellas personas, quienes hicieron posible alcanzar esta meta*

## Tabla de contenido

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>CAPÍTULO I Derecho a la ciudad: movilidad y seguridad ciudadana, desde una perspectiva de género</b> .....	16
1. Derecho a la ciudad y producción social del espacio urbano .....	16
2. Producción social del espacio mediada por el género .....	20
3. Movilidad cotidiana y seguridad ciudadana en los espacios de transporte urbano .....	24
<b>CAPÍTULO II Transmilenio: Género y Producción social de los espacios urbanos que hacen parte de la implantación del sistema masivo de transporte</b> .....	34
1. Transmilenio: principios y características del sistema .....	35
2. Movilidad y seguridad ciudadana en el sistema Transmilenio, desde una perspectiva de género .....	45
<b>CAPITULO III Caso de estudio: Análisis de las estaciones de Transmilenio Calle 45, Calle 57 y Calle 72</b> .....	63
1. Selección área de estudio y características principales .....	64
2. Análisis con relación a los derechos de movilidad y seguridad ciudadana, desde una perspectiva de género .....	66
2.1 Desplazamientos cotidianos y diferencias en los patrones de movilidad según género .....	68
2.2 Seguridad ciudadana en el tramo objeto de estudio .....	75
2.2.1 Características físicas de la ciudad construida .....	81
2.2.2 Imaginarios y/o victimización .....	83
2.2.3 Usos y prácticas urbanas .....	85
3. Caso de estudio: Estaciones Calle 45, Calle 57 y Calle 72 .....	87
3.1 Movilidad y seguridad: Estación Calle 45 y su entorno .....	90
3.2 Movilidad y seguridad: Estación Calle 57 y su entorno .....	96
3.3 Movilidad y seguridad: Estación Calle 72 y su entorno .....	102
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	107
<b>CONCLUSIONES</b> .....	111
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	115

## Lista de mapas

Mapa 1: Trazado de fases futuras y construidas de Transmilenio .....	40
Mapa 2: Localización de eventos de hurto a personas en Bogotá.....	58
Mapa 3: Zona objeto de estudio .....	66
Mapa 4: Zona objeto de estudio, según densidad de hurto a personas.....	89
Mapa 5: Estructura vial – Estación Calle 45.....	91
Mapa 6: Usos del suelo – Estación Calle 45.....	92
Mapa 7: Estructura vial – Estación Calle 57.....	96
Mapa 8: Usos del suelo – Estación Calle 57.....	97
Mapa 9: Estructura vial – Estación Calle 72 .....	103
Mapa 10: Usos del suelo – Estación Calle 72.....	104

## Lista de tablas

Tabla 1: Número de encuestas por estación, según promedio de las salidas del sistema. Diciembre 2012.....	13
Tabla 2: Hurto a personas según rango etario y sexo de las víctimas, .....	59
Tabla 3: Medios de transporte utilizados adicional al sistema Transmilenio, según sexo de los encuestados.....	69
Tabla 4: Lugares que generan inseguridad y/o vulnerabilidad, tanto al interior del sistema como en el entorno más cercano .....	76
Tabla 5: Día de la semana que mayor percepción de inseguridad le genera .....	80

## Lista de gráficos

Gráfico 1: Distribución del uso de los modos de transporte según sexo .....	47
Gráfico 2: Distribución de los viajes según sexo y propósito .....	48
Gráfico 3: Aspectos negativos y positivos de Transmilenio, según percepción de los usuarios .....	51
Gráfico 4: Tasa de hurto a personas por cada 100.000 habitantes, según localidad - Bogotá 2012 ..	60
Gráfico 5: Hurto a personas según hora de ocurrencia y sexo de las víctimas, Bogotá - 2012.....	61
Gráfico 6: Total de viajes realizados durante el día .....	70
Gráfico 7: Distribución de los desplazamientos según sexo y motivos .....	72
Gráfico 8: Distribución de los desplazamientos de las mujeres según motivos.....	73
Gráfico 9: Distribución de los desplazamientos de los hombres según motivos .....	74
Gráfico 10: Lugares percibidos inseguros, según hora del día .....	79
Gráfico 11: Distribución de las razones de acuerdo con características físicas de la ciudad construida.....	82
Gráfico 12: Distribución de las razones de los imaginarios y/o victimizaciones .....	85
Gráfico 13: Distribución de las razones de usos y prácticas urbanas.....	86

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación, apoyado en el análisis del género como categoría sociocultural, buscó acercarse a la comprensión de los desplazamientos cotidianos y su relación con las situaciones de seguridad ciudadana en el sistema masivo de transporte Transmilenio en Bogotá y los espacios públicos que hacen parte del mismo. Bajo este planteamiento, se establece que la movilidad cotidiana<sup>1</sup> y la seguridad ciudadana son funciones esenciales de la ciudad y se constituyen entre las principales problemáticas que enfrenta la planeación urbana. De ahí que en la actualidad sobresalga un marcado interés por visibilizar, tanto a nivel conceptual como en el diseño e implementación de políticas urbanas, **las problemáticas de inequidad social que se presentan en el transporte público y que tengan como finalidad humanizar el uso y acceso a la ciudad** (R. Montezuma, 2006).

La investigación se llevó a cabo en el tramo de la Avenida Caracas que se ubica en la **unión de la Localidad de Chapinero** ( UPZ Chapinero y Chico Lago) con las Localidades de Teusaquillo (UPZ Galerías y Teusaquillo) y Barrios Unidos (UPZ Los Alcázares), **concretamente las estaciones de Transmilenio denominadas Calle 45, Calle 57 y Calle 72**. Entre las consideraciones para examinar este sector, se destaca la concentración significativa de delitos contra el patrimonio económico (principalmente hurto a personas) en escenarios de ocurrencia relacionados con el transporte público.

---

<sup>1</sup> Cuando se hace alusión a la noción de movilidad en la presente investigación, debe entenderse en referencia a la movilidad cotidiana, es decir al concepto centrado en la suma de desplazamientos individuales y necesarios para el funcionamiento de la ciudad. (C. Miralles-Guasch, 2002)

Adicionalmente, este tramo hace parte de la primera fase de construcción del sistema Transmilenio y se convirtió en el primer intento por mejorar la calidad del servicio de transporte en la ciudad. De hecho, hoy en día se constituye en el corredor de mayor carga, llegando a tener una capacidad de movilizar hasta 48.000 pasajeros/hora/sentido (Transmilenio, 2013). Se resalta también la vocación mixta de la zona objeto de estudio, donde confluye una diversidad de usos del suelo de carácter institucional, residencial y comercial.

Lo anterior, supone la necesidad de recuperar la dimensión social como centro de reflexión en la planeación de los espacios de movilidad masiva, como el caso del Transmilenio. Por consiguiente, se establece que la introducción de este sistema de transporte en la ciudad no solo debe buscar favorecer las conexiones de un nodo a otro, sino que requiere también mejorar las condiciones de desplazamiento y utilización de estos espacios por parte de hombres y mujeres, de manera libre y segura<sup>2</sup>. De ahí que el estudio sobre la forma en que el Transmilenio se encuentra articulado con la estructura urbana y las dinámicas socioespaciales existentes, se constituye en un aspecto clave para garantizar el desarrollo de una vida plena.

De lo que se trata es de incorporar las variables culturales, sociales y políticas que pueden incidir de manera negativa en la sociabilidad y el detrimento de la calidad de vida de los habitantes (A. Valenzuela, 1999). Ello implica reconocer que “la

---

<sup>2</sup> Para C. Miralles-Guasch (2003) esta reivindicación se encuentra sustentada en la idea de la ciudad de la proximidad y la vecindad propuesta por Jane Jacobs.

planificación urbanística y la organización de la ciudad influyen directamente en las pautas y características de movilidad” (C. Miralles-Guasch, 2003, p. 18), así como también en las condiciones de inseguridad que presentan hombres y mujeres en los espacios de transporte masivo.

La importancia radica en comprender que las dinámicas socioespaciales no pueden quedar al margen de la planificación de cualquier sistema de transporte masivo. En esta línea, el sistema fue concebido como un hecho urbano central donde suceden todo tipo de prácticas cotidianas con sus diversas expresiones en la ciudad. Esta consideración permitió reflexionar sobre la manera en que el Transmilenio se ha constituido en un dispositivo importante a la hora de transformar el espacio y cambiar los patrones comportamentales de las personas para experimentar, desplazarse, percibir y realizar sus actividades en la ciudad. Desde esta perspectiva, se reconoce que las prácticas cotidianas, mediadas por el género, son parte de la dimensión urbana y requieren ser tenidas en cuenta a la hora de prevenir y dar tratamiento a las situaciones de exclusión y desigualdad que se presentan en hombres y mujeres. Además, lo anterior constituye un aspecto de gran interés para las reflexiones académicas y la gestión que adelantan las autoridades locales, regionales y nacionales sobre esta materia.

En esta línea, la investigación pretende contribuir al análisis de elementos conceptuales y operativos que estén orientados a incorporar la perspectiva de género en las políticas urbanas. Se trata en suma de reconocer que los conceptos de movilidad cotidiana y seguridad ciudadana, al ser derechos de la ciudad, tienen que ver desde su génesis con lo



político y concretamente con la posibilidad de dirigir acciones que estén al servicio del bien común y no centradas en el interés exclusivo de unos cuantos. De ahí que el estudio busque inscribirse en el grupo denominado “Políticas Urbanas”, adscrito a la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Javeriana, y concretamente a la línea de investigación denominada **Derecho a la Ciudad e Inclusión Social**.

El estudio buscó ir en consonancia con los planteamientos realizados por C. Miralles-Guasch (1998) y L. McDowell (1999), quienes reconocen que el espacio debe comprenderse desde el conjunto de prácticas socioespaciales que podrían representar condiciones de exclusión y restricción al acceso de los bienes y servicios urbanos. Por tal motivo, el énfasis de lo anterior en la planeación urbana, permitió responder a los desafíos técnicos y políticos que se vienen planteando en el marco de los derechos humanos, como base para la realización de ciudades seguras, incluyentes y habitables para sus ciudadanos. Bajo este planteamiento, se establece que el abordaje y posicionamiento político de dicha problemática puede contribuir al diseño e implementación de medidas tendientes a garantizar el derecho a la ciudad.

En este aspecto, sobresale el interés de la Secretaría Distrital de Planeación y de la Actual Secretaría de la Mujer por promover la inclusión de las variables sociales y de género en la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), así como también en los Planes Maestro de Movilidad y de Equipamientos de Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia para Bogotá. Dichos esfuerzos institucionales se han concentrado en visibilizar y construir un marco referencial de actuación en busca de garantizar el reconocimiento

de la violencia de género, particularmente aquella cometida contra las mujeres en los espacios públicos y privados (L. García, 2010: 23). Se destaca además, la labor realizada por el Programa Ciudades sin Violencias hacia las Mujeres de ONU-Hábitat y la Red Nacional de Mujeres, quienes han realizado una serie de aproximaciones de tipo institucional y conceptual para entender la relación entre seguridad urbana y género, partiendo de la idea de que el buen diseño de las ciudades es una herramienta útil para prevenir la inseguridad y sus efectos en hombres y mujeres.

Existe también un creciente interés por incorporar dicho enfoque, en el diseño e implementación de las políticas, que puedan fortalecer el ejercicio de los derechos a la ciudad y la planeación de entornos urbanos más incluyentes. Uno de los casos más representativos en Bogotá se refiere al proyecto de acuerdo 147 de 2011, por el cual se promueve la convivencia ciudadana en el transporte público con especial garantía y protección de los derechos de la mujer. Se trata entonces de responder a un problema de exclusión y desigualdad social que requiere reivindicar la dimensión humana y el derecho a la ciudad.

Al respecto, se ha demostrado que existen diferencias de los hombres y las mujeres en la forma como perciben su seguridad en el Transmilenio, las distancias que recorren y el tipo de restricciones temporales y horarias. Cifras de la Secretaría de Movilidad de Bogotá (2011) muestran que en un día hábil las mujeres realizan un mayor número de viajes en el transporte público: 54% frente al 46% reportado en el sexo masculino. Asimismo, un estudio del Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad

Ciudadana (CEACSC) pudo establecer que los hombres poseen unos niveles de movilidad, mucho menores, en relación con las mujeres. Mientras ellas realizan entre 7 (33.3%) y 8 (41.7%) recorridos en un día cotidiano, cerca del 39% de los hombres visitan entre 2 y máximo 7 lugares en el día. Con respecto a la percepción de seguridad ciudadana, la investigación llama la atención sobre el 37.74% de las mujeres y el 4.26% de los hombres quienes manifestaron que las estaciones o paraderos de Transmilenio se encuentran entre los espacios públicos que más les genera inseguridad en la ciudad (CEACSC, 2011).

Teniendo en cuenta las cifras anteriores, el estudio tuvo como propósito general precisar y caracterizar la forma en que la construcción social del espacio, mediada por el género, influye en las condiciones de movilidad cotidiana y en las percepciones de riesgo e inseguridad que presentan diferencialmente hombres y mujeres para acceder al sistema de transporte masivo Transmilenio. Para ello, se definieron tres objetivos específicos: 1) identificar y georreferenciar las situaciones de seguridad objetiva que más influencia tienen en los espacios relacionados a este sistema de transporte, según sexo, edad y escenario de ocurrencia, 2) caracterizar y visibilizar las restricciones que tienen hombres y mujeres para usar y acceder a dicho sistema, y 3) caracterizar los espacios de actividad, seguridad y/o conflictividad que se encuentran deteriorando los desplazamientos cotidianos de los hombres y las mujeres en las estaciones objeto de estudio.

El análisis se centró en examinar la forma en que la configuración socioespacial de hurto a personas se encuentra asociada con factores espaciales (físicos), funcionales (morfologías) y sociales (comportamientos de la gente). Para su caracterización, se aplicaron unas encuestas que tuvieron como objetivo visibilizar las diferencias que tienen hombres y mujeres en el uso y acceso al Transmilenio y/o los espacios públicos que hacen parte del mismo. Igualmente, se realizaron una serie de recorridos que permitieron observar las condiciones del espacio físico en cada una de las estaciones que fueron objeto de estudio, teniendo en cuenta los usos del sector, las características ambientales y la estructura vial vehicular y peatonal. Lo anterior, con el fin de analizar si la planeación y el diseño de los espacios de movilidad masiva, como lo es Transmilenio, cuenta con un carácter amigable para sus usuarios y aportan elementos necesarios a la hora de reforzar el sentido de pertenencia.

La elaboración del escrutinio fue realizado por muestreo simple aleatorio de carácter proporcional para las estaciones ya mencionadas. **El tamaño de la muestra se determinó a partir de los valores de la variable con mayor varianza**, por ello, para algunas variables el tamaño de la muestra será excesivo. Dicha variable escogida corresponde a la categoría de movilidad y su cálculo se realizó con una confianza del 95.5%, un error del 7% y una desviación estándar de 0.63%, tomando como referencia el promedio de los datos de salidas del sistema a diciembre del año 2012, los cuales fueron suministrados por la empresa TRANSMILENIO S.A.

De esta manera, se diligenciaron 300 encuestas, de las cuales 150 fueron aplicadas a hombres y 150 a mujeres usuarias del sistema. La aplicación de los instrumentos fue efectuada en el **tramo de la Troncal Caracas que comprende las estaciones de la Calle 19 y la Calle 76**, debido a la concentración de hurto a personas que se presenta sobre este sector.

**Tabla 1: Número de encuestas por estación, según promedio de las salidas del sistema. Diciembre 2012.**

<b>Estaciones</b>	<b>Promedio Salidas del Sistema</b>	<b>Número de encuestas por estación</b>
Calle 76	11002	31
Calle 72	13765	39
Flores	7508	21
Calle 63	12948	36
Calle 57	6298	18
Marly	12659	36
Calle 45	7302	21
Calle 39	6145	17
Profamilia	8656	24
Calle 26	7770	22
Calle 22	4232	12
Calle 19	8177	23
<b>Total</b>	<b>106460</b>	<b>300</b>

Fuente: TRANSMILENIO S.A. Datos entradas y salidas del sistema Transmilenio en el mes de diciembre de 2012

El trabajo consistió en indagar sobre características de movilidad y la forma como se desplazan hombres y mujeres a la hora de usar el sistema Transmilenio o los espacios que hacen parte del mismo. Asimismo, se realizaron una serie de preguntas sobre percepción de seguridad ciudadana con el fin de establecer si las personas restringen sus

recorridos y/o trayectos cotidianos, por razones de riesgo, amenazas o imaginarios de miedo.

En esta línea, las reflexiones que orientaron la presente investigación fueron distribuidas en tres capítulos a mencionar: el primero contempla la discusión teórica sobre la movilidad y seguridad ciudadana, como condiciones básicas del derecho a la ciudad. En este marco, se establece que la relación entre género y espacio cobra una gran importancia para entender que la construcción de los atributos asignados a los hombres y las mujeres incide en las dinámicas y prácticas de uso que las personas construyen con base en su experiencia cotidiana.

El segundo capítulo examina la forma en que la introducción del Transmilenio no solo ha modificado la estructura construida de movilidad en la ciudad, sino que también ha condicionado las actividades, prácticas y recorridos de las personas para habitar los espacios urbanos y cotidianos según variables de género. En este sentido, se consideró que el estudio de este sistema de transporte y de los espacios públicos que hacen del mismo es fundamental a la hora de planificar dichos entornos y/o de analizar los ya construidos, con el fin propender por desplazamientos peatonales más seguros y libres.

En el tercer capítulo, se presentan los resultados del estudio “movilidad cotidiana y seguridad ciudadana, desde una perspectiva de género” en tres partes a mencionar: la primera presenta los criterios que fueron escogidos para seleccionar el área de estudio, la segunda contempla la información obtenida en campo a través de los instrumentos de

recolección de información y la tercera hace énfasis en la caracterización física y espacial de las estaciones de Transmilenio denominadas Calle 45, Calle 57 y Calle 72.

Finalmente, a manera de conclusión, se presentan algunas recomendaciones orientadas a la garantía de los derechos a la ciudad tanto en los espacios públicos que hacen parte de las estaciones de Transmilenio como en el sistema. Lo anterior tiene como propósito superar las lógicas institucionales centradas en una visión sectorial de las políticas urbanas, así como de la restringida mirada de la planificación enfocada casi exclusivamente en la distribución y localización de las infraestructuras en la ciudad.

## CAPÍTULO I

### **Derecho a la ciudad: movilidad y seguridad ciudadana, desde una perspectiva de género**

En el marco del derecho a la ciudad, la movilidad y la seguridad ciudadana se constituyen en aspectos clave para garantizar mejores condiciones de accesibilidad a los bienes y servicios urbanos. Como necesidades colectivas básicas, ambas categorías se encuentran condicionadas por la producción social, funcional y física del espacio, es decir por todo aquello que atiende a las “configuraciones específicas de las relaciones sociales, de las formas de construcción y de la actividad humana” (E. Soja, 2008, p.36). Bajo este concepto, lo relativo a la relación entre género y espacio cobra relevancia para entender que la construcción de los atributos asignados a los hombres y las mujeres inciden en las dinámicas y prácticas de uso que las personas crean con base en su experiencia cotidiana. De ahí que la incorporación de la perspectiva de género requiera ser tomada en cuenta a la hora de generar insumos de política pública que contemplen las diversas necesidades de seguridad y movilidad peatonal en la planeación y gestión de los espacios urbanos, particularmente aquellos relacionados con los sistemas de transporte masivo y sus entornos más próximos.

#### **1. Derecho a la ciudad y producción social del espacio urbano**

El derecho a la ciudad nace como una propuesta de la sociología urbana y es un prerrequisito para el goce pleno de los derechos humanos. El concepto fue formulado en 1968 por H. Lefebvre quien propone reivindicar la dimensión social del espacio urbano,



con el fin de redefinir las formas, funciones y estructuras de la ciudad. En este sentido, el espacio ya no solo se entiende en términos físicos, sino que también se va configurando en relación a las prácticas sociales o experiencias de la vida cotidiana. De ahí que el autor enfatice en la importancia de concebir lo urbano “como proyección de la sociedad sobre el terreno, es decir, no solamente sobre el espacio sensible sino sobre el plano específico, percibido y concebido por el pensamiento” (H. Lefebvre, 1968 p.75).

En su texto *Espacio y política*, el autor afirma que el derecho a la ciudad “no se define como ciencia del espacio (ecología, geopolítica, ordenación etcétera), sino como conocimiento de una producción, la del espacio” (1976, p.20). Bajo este marco, recuperar la vida cotidiana como centro de reflexión en la planeación urbana es una cuestión necesaria, permanente y compleja. Ello significa plantear que los espacios urbanos pueden comprenderse como objetos simbólicos y sociales, que terminan por construir unas realidades físicas, territoriales y humanas.

A partir de lo anterior, el autor propone abordar la noción de la triple dialéctica del espacio (es decir, el espacio percibido, concebido y/o vivido) que implica remitirse necesariamente a la experiencia vivencial de los sujetos, así como a sus temores, expectativas, comportamientos y actitudes. Con base en este argumento, el espacio percibido puede definirse como el complejo de prácticas espaciales y materializadas, que pueden llegar a “producir o reproducir las formas concretas y los patrones específicos del urbanismo como forma de vida” (E. Soja, 2008, p. 39). De manera complementaria, la dimensión del espacio concebido está más relacionada con las imágenes y

representaciones simbólicas que inciden en las formas de experimentar la ciudad, mientras que el espacio vivido<sup>3</sup> hace alusión a los problemas cotidianos que son tanto individuales como colectivos.

De la misma manera, E. Soja (2008), quien retoma a H. Lefebvre, afirma que la producción social del espacio se constituye en el argumento central para la interpretación del urbanismo y de sus especificidades espaciales. Así, las modificaciones en las relaciones sociales “pueden permitir [o no] la puesta en práctica del derecho a la ciudad y de algunos otros derechos inherentes al ciudadano”, entre los que se destacan la posibilidades de alcanzar mejores condiciones para transitar y vivir en la ciudad.

A partir de lo anterior, la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2004), define una serie de derechos indispensables para asegurar el potencial desarrollo humano y la calidad de vida de los habitantes, entre los que se destacan: derecho a la información pública, derecho a la participación política, derecho a la justicia, **derecho a la seguridad pública y a la convivencia pacífica, solidaria y multicultural**, derecho al agua, al acceso y suministro de servicios públicos domiciliarios y urbanos, derecho a la vivienda, derecho al trabajo, derecho a un medio ambiente sano y sostenible, y **derecho al transporte público y la movilidad urbana**.

---

<sup>3</sup> H. Lefebvre (1976), manifiesta En su estudio, que la problemática del espacio vivido no se reduce a una función localizable y asignable, sino que se encuentra inmersa en todas las actividades práctico-sociales que suceden en un espacio urbano y cotidiano

La inclusión de estos derechos plantea como propósito garantizar una vida buena para todos los habitantes, tomando como referencia los principios de equidad, igualdad y libertad sin ningún tipo de discriminación por **género, edad, condiciones de salud, etnia, ingresos y orientación sexual, política o religiosa**. De acuerdo con el preámbulo de dicha Carta se plantea que:

Las ciudades están lejos de ofrecer condiciones y oportunidades equitativas a sus habitantes. La población urbana, en su mayoría, está privada o limitada -en virtud de sus características económicas, sociales, culturales, étnicas, de género y edad- para satisfacer sus más elementales necesidades y derechos. Contribuyen a ello las políticas públicas, que al desconocer los aportes de los procesos de poblamiento popular a la construcción de ciudad y de ciudadanía, violentan la vida urbana. Graves consecuencias de esto son los desalojos masivos, la segregación y el consecuente deterioro de la convivencia social. (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2004)

En esta línea, el derecho a la ciudad expresa la posibilidad que tienen los habitantes de vivir en condiciones dignas y en espacios urbanos con calidad ciudadana. Así la incorporación de la dimensión social es prioritaria para el tratamiento de las situaciones excluyentes y discriminatorias, que pueden llegar a incidir en las condiciones de accesibilidad a los bienes y servicios urbanos (trabajo, educación, ocio, etc.).

## **2. Producción social del espacio mediada por el género**

Con base en lo anterior el análisis del género<sup>4</sup> se constituye en uno de los aspectos que cobra importancia en el marco del derecho a la ciudad (sin desconocer la importancia que tiene apelar a otros marcadores sociales como: las diferencias de ingresos, edad, etnia y clase, entre otras). S. Ortner y H. Whithead (2003) resaltan como para algunas sociedades las nociones relativas al género y la sexualidad se constituyen en fundamento y referentes del ordenamiento social, económico y político, mientras que para otras, aun teniendo importancia, pasan a ser ejes secundarios. Sí bien el grado de incidencia puede variar en uno u otro contexto, según las autoras es generalizado que las interpretaciones sobre la masculinidad y la feminidad determinen en algún grado la configuración de las diferentes dimensiones que componen el mundo de lo social.

Para M. Lamas (2003), la construcción simbólica y cultural del género se encuentra relacionada con un cierto tipo de orden social, cuyos componentes condicionan las actitudes, valores y expectativas que asumen hombres y mujeres en determinados contextos. En este sentido tanto el género como el espacio deben considerarse como construcciones socioculturales, en conexión a las prácticas socioespaciales que generan normas y establecen las restricciones físicas y simbólicas de los hombres y las mujeres para relacionarse con y en los espacios urbanos.

---

<sup>4</sup> M. Lamas (2003, p. 12) argumenta que la perspectiva de género puede entenderse como “resultado de la producción de normas culturales sobre el comportamiento de los hombres y las mujeres, mediado por la compleja interacción de un amplio espectro de instituciones económicas, sociales, políticas y religiosas”.

Con base en esta consideración, L. McDowell (1999) sostiene que las divisiones de género están relacionadas con la producción social del espacio, pues son el reflejo de las dinámicas de poder que las sustentan y de la asignación desigual de roles a hombres y mujeres. Este planteamiento significa que:

Lo que define el lugar son las prácticas socioespaciales, las relaciones sociales de poder y exclusión; por eso los espacios se superponen y se entrecruzan. (...) [En consecuencia] los espacios surgen de las relaciones de poder, las relaciones de poder establecen normas y las normas definen los limitantes, que son tanto físicos como espaciales, porque determinan quien pertenece a un lugar y quien queda excluido. (p. 15)

Este planteamiento se encuentra en consonancia con lo propuesto por P. Paramo & A. Burbano (2011) quienes sostienen que ambas categorías (espacio y género) no solo están estrechamente relacionadas, sino que también son construidas por el orden social y reproducidas por las prácticas cotidianas que suceden en dichos ámbitos. Al respecto, los autores plantean que:

La manera como se conforma el espacio de las ciudades, lo planificamos y hacemos uso de éste, refleja nuestra concepción de sociedad, reproduciendo la visión que tenemos de ella. Bajo este supuesto, el espacio no existe en forma absoluta sino relativa, resultado de una producción social y como una manifestación del orden social. El espacio reproduce el orden de valores de una sociedad, las clases sociales, la concepción que se tenga de la familia y del papel que juegan las mujeres y los hombres en tal sociedad. (p.2)

Siguiendo en la lógica de análisis propuesta, los roles de género<sup>5</sup> tienen mucho que ver con la representación del espacio que está casi siempre asociada en el hombre al concepto de poder y en la mujer a la noción del cuerpo. “Por este motivo, la proyección del espacio también incide en la segregación sexual de las ocupaciones, [siendo predominantemente, las estratégicas masculinas y las corporales femeninas]” (M. Vianello & E. Caramazza, 2002, p. 60).

En consecuencia, L. McDowell (1999, p. 111) sostiene que “la construcción social del género y corporeidad combina las relaciones sociales materiales y las representaciones simbólicas de la diferencia, para distinguir lo masculino de lo femenino”. En este contexto, se plantea que los hombres y las mujeres, por medio de los sentidos corporales, perciben y valoran los entornos de formas muy variadas. Esta diferencia real o imaginaria se encuentra condicionada por aspectos históricos, sociales y culturales, que a su vez, están estrechamente ligados a la experiencia vivida por el cuerpo en el espacio.

Bajo este marco, se establece que los actos corporales no solo construyen el género, sino que además resultan decisivos para definir la apropiación y permanencia de los hombres y las mujeres en los ámbitos urbanos. A partir de lo anterior, J. Butler (1999) define el cuerpo como un lugar cultural dotado de significados de género.

---

<sup>5</sup> Entendemos en esta propuesta por roles de género el conjunto de actitudes, conductas y valores diferentes para hombres y mujeres

[En estos espacios] los cuerpos circulan sujetos a normas, se les impone un ritmo, una sensibilidad, una forma de mirar y de hablar, es decir, se construye en ellos una forma de ser y de hacer (...). Cada espacio con límites y fronteras conformó los cuerpos, los moldeó a su imagen, les fijo sus trayectos, los encerró en si ir y venir cotidiano (M. García, 1998, p. 50)

Para A. Sungranyes (2010), los conceptos de género y espacio se re-significan continuamente y se construyen en relación a las prácticas sociales y cotidianas que tienen las personas en los ámbitos urbanos. Esta conceptualización resalta la importancia de la función social en la planeación urbana, la cual descansa en la implementación del derecho a la ciudad por medio de aquellas “políticas (...) que promuevan el uso socialmente justo y ambientalmente equilibrado del espacio urbano y el suelo urbano, en condiciones seguras y con equidad entre los géneros” (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2004).

Desde esta perspectiva, el derecho a la ciudad se define como la posibilidad de construir espacios urbanos en los que se pueda vivir dignamente, reconocerse como parte de ellos y acceder equitativamente a los bienes y servicios que éstos ofrecen (C. Mathivet, 2010). Sin embargo, tal como lo expresa M. Saborido (1999, p. 7):

(...) no todos acceden de igual modo a las actividades ni a las oportunidades que brinda la ciudad. Importantes segmentos de la población quedan excluidos y limitados en sus derechos a la apropiación de la ciudad y a la participación ciudadana. El ejercicio de una

ciudadanía plena requiere entonces la igualdad de derechos para los y las ciudadanas, lo que supone fundamentalmente condiciones de no discriminación.

Por tal motivo, la producción social del espacio, mediada por el género, es un aspecto esencial para llevar a cabo la práctica del derecho a vivir en condiciones libres, equitativas y justas. Desde esta perspectiva, las representaciones sociales no solo aparecen asociadas a las normas y conductas establecidas para cada género, sino que además se expresan en las experiencias, recorridos y vivencias de los habitantes en la ciudad (M. Saborido, 1999). Por tanto, el uso diferenciado e inequitativo de los espacios urbanos se asume como un aspecto que restringe el pleno desarrollo de la ciudadanía, principalmente para aquellos grupos sociales quienes se encuentran en condiciones de desigualdad social.

### **3. Movilidad cotidiana y seguridad ciudadana en los espacios de transporte urbano**

Los derechos a la seguridad ciudadana y a la movilidad juegan un papel relevante en el análisis urbanístico y la planeación de las infraestructuras de transporte. Ambos conceptos son producto de una construcción social, física y cultural que se encuentra relacionada con diversos factores de riesgo, los cuales son influyentes en las condiciones de **accesibilidad de las personas** a los ambientes urbanos y de sus **percepciones** a la hora de usar los sistemas de transporte urbano tipo BRT (Bus Rapid Transit)<sup>6</sup>, tal como

---

<sup>6</sup> De acuerdo con la Guía de planificación de sistemas BRT (2010, p. 1), dicho esquema de movilidad masiva puede definirse como “un sistema de buses de alta calidad, que proporciona movilidad urbana



es el caso de **Transmilenio en Bogotá**, tema de la presente investigación. De ahí que una de las principales consideraciones en este aparte, se refirió a la comprensión de estos sistemas como un hecho urbano<sup>7</sup>. Es decir, partiendo de reconocer que este dispositivo (Transmilenio) se ha constituido como una estructura fundamental de la ciudad, puesto que da cuenta de una serie de transformaciones espaciales y sociales que ha generado en los ámbitos urbanos (A. Rossi, 1983). Dicha concepción permite visibilizar que las dinámicas socioespaciales, así como los entonos que hacen parte de estos elementos, son producto de las prácticas cotidianas y de la apropiación que tienen las personas de estos equipamientos y espacios construidos. Esas prácticas, entendidas desde una perspectiva de género, revelan formas de reproducción social que pueden estar propiciando diversas situaciones de exclusión y desigualdad en hombres y mujeres.

En este sentido, la seguridad ciudadana se enmarca dentro de un referente más amplio (seguridad humana) y contempla dos dimensiones a saber: la seguridad objetiva referente a la tasa delictiva y la seguridad subjetiva asociada a las percepciones o sensaciones de temor que son experimentadas por la ciudadanía. A su vez, este concepto” posee una dimensión espacial donde se mezclan espacios físicos, la población y las relaciones interpersonales” (H. Thomé, 2004, p. 241). En efecto, la combinación entre los aspectos socioculturales y las características físicas de los dispositivos y de los espacios construidos pueden llegar a ser factores generadores de crímenes, sentimientos de inseguridad y problemas de convivencia ciudadana.

---

rápida, cómoda y con un costo-beneficio favorable a través de la provisión de infraestructura segregada de uso exclusivo, operaciones rápidas y frecuentes y excelencia en mercadeo y servicio al usuario/cliente”.

Por otra parte, la noción de movilidad se entiende “como la expresión de un derecho ciudadano en el que descansa la realización de gran parte de sus necesidades de conexión social” (H. Manuel, 2009, p. 51). Este concepto se diferencia del transporte urbano, pues mientras el primero se centra exclusivamente en los desplazamientos (origen-destino), el segundo abarca una perspectiva más integral e incluyente puesto que hace alusión a las “prácticas sociales de viaje que conjugan deseos y necesidades de desplazamiento (o requerimientos de movilidad) con capacidades para satisfacerlos” (A. Gutiérrez, 2008, p. 104). Para C. Miralles-Guasch (2002), esa necesidad de las personas de moverse en un determinado tiempo y espacio es lo que suele denominarse **movilidad cotidiana**.

En definitiva, la seguridad ciudadana y la movilidad son prerequisites para la equidad, la justicia y la libertad en el derecho al uso y acceso a varias de las capacidades del desarrollo urbano<sup>8</sup>. Estos dos conceptos se encuentran íntimamente relacionados y conviven además con diversos factores de riesgo que alteran las rutinas cotidianas, los desplazamientos, las percepciones y las formas de victimización que se presentan en la ciudad (A. Giddens, 1998). Bajo esta perspectiva, H. Thomé menciona que los riesgos se encuentran asociados con las problemáticas de exclusión social, pobreza, analfabetismo y demás barreras políticas que dificultan la realización del potencial humano, particularmente de aquellos grupos sociales como son: niños, ancianos, minusválidos y

---

<sup>8</sup> El derecho al uso se encuentra definido por factores físicos, culturales, locacionales, de género, entre otros

mujeres. A su vez, algunas de sus causas también pueden llegar a ser explicadas a partir de las características físicas y urbanas del ambiente que facilitan la perpetración de delitos o sensaciones de miedo para habitar y desplazarse por la ciudad. De ahí que la “seguridad no es solo permitir la circulación, es también la creación de condiciones para una efectiva circulación, y lo más importante de todo, para que su articulación sistemática lleve a una vida buena” (E. Velásquez, 2009, p. 15).

Por tal motivo, con el fin de relacionar las nociones de seguridad ciudadana y movilidad, desde una perspectiva socioespacial y de género, es necesario tomar en cuenta una serie de consideraciones de tipo geográficas que permitan reconocer que:

-El espacio geográfico urbano es habitado y creado por grupos de actores territoriales, todos con sus propios intereses económicos, políticos, culturales, familiares o de simple sobrevivencia, los cuales desembocan a veces en rivalidades o en alianzas. -La ciudad es un espacio con múltiples territorialidades, cada una con su propia génesis y con su propia configuración en la historia de la ciudad. -Espacios y territorialidades son generalmente delimitables, poseen su propia morfología urbana que permite diferenciarlos entre sí. -El espacio físico material, la forma, puede convertirse a su vez en elemento detonante o propiciador de situaciones de inseguridad [o de convivencia], al combinarse con determinados condicionantes socioeconómicos. (E. Velásquez & L. Jiménez, 2007, p. 1)

Con base en lo anterior, se plantea que la cultura y las características arquitectónicas y urbanas del entorno determinan en gran medida los vínculos afectivos y el sentido de pertenencia de quienes utilizan los sistemas de transporte masivo. Por ejemplo, generalmente las personas suelen preferir recorridos directos y atajos a no ser de que encuentren obstáculos capaces de modificar dichos patrones de comportamiento, tales como: barreras físicas, tráfico peligroso, deterioro urbano, poca iluminación y sensación de soledad, entre otros (J. Gehl, 2004). De la misma manera, las dinámicas socioculturales pueden también condicionar las preferencias de los peatones hacia ciertos trayectos y recorridos, ya sea por razones de edad, género y/o clase social. Por ejemplo H. Thomé (2004) plantea que:

La edad es un factor de riesgo determinante en las agresiones. Los más jóvenes tienen un riesgo alto [de sufrir un incidente violento], y si son varones, el riesgo es mayor. (...) A diferencia de lo que suele pensarse, las mujeres y los ancianos no son las mayores víctimas de sucesos. (p. 45)

Sin embargo, en dicha afirmación el autor no enfatiza en los tipos de violencia a los que se encuentra haciendo referencia, ni tampoco en los riesgos diferenciales de seguridad que pueden llegar a tener hombres y mujeres. Por tanto, de manera complementaria se considera que si bien menos mujeres son víctimas en delitos de alto impacto social (hurto a personas, homicidio y lesiones personales), ellas están mayormente afectadas por las violencias asociadas a las dinámicas del hogar, entre las cuales se encuentran: abusos sexuales, pornografía, violencia intrafamiliar, entre otras. Es así como se plantea

que el género se relaciona con el tipo y las diferentes motivaciones de violencia, las cuales generan riesgos diferenciales para la seguridad en hombres y mujeres. (T. Cabrera, 2011).

Frente a la dimensión subjetiva de la seguridad ciudadana, H. Thomé (2004) considera que la percepción del riesgo<sup>9</sup> juega un rol importante en la predisposición para el miedo. Por ejemplo, la percepción de inseguridad tiene una gran importancia en la forma como los hombres y las mujeres utilizan estos espacios, organizan sus actividades, se desplazan, y generan favoritismos hacia algunas rutas y trayectos. Básicamente, para el autor, son las mujeres y los ancianos quienes afirman tener mayores niveles de miedo a la hora de transitar o circular por ambientes urbanos, restringiendo aún más el acceso que ellos pueden tener a los bienes y servicios ofrecidos por la ciudad. De ahí que M. Saborido (1999, p. 8) manifieste lo siguiente:

La introducción de la dimensión de género en la reflexión y acción sobre (lo urbano) permite hacer visible y reconocer que el espacio no es neutro y que los roles y actividades de los hombres y las mujeres en sus territorios y recorridos condicionan la percepción, acceso y uso de la ciudad, así como su vida cotidiana y sus experiencias, las que pueden ser cualitativamente diferentes entre sí.

---

<sup>9</sup> Las percepciones de riesgo son también condicionadas por la cultura, el entorno y las variaciones perceptuales (ver, oír, sentir) que tienen las personas para relacionarse emocionalmente con los espacios urbanos.

En esta línea, los comportamientos espaciales que tienen hombres y mujeres, así como la construcción de mapas de miedo, son aspectos que no solo dependen de las variables socioculturales, sino también de las características físicas de los espacios urbanos. De hecho, “el análisis espacial de los referidos riesgos y su relación con la morfología urbana, así como también el correspondiente a la caracterización socio espacial de esos mismos tejidos urbanos han ampliado las perspectivas utilitarias de la geografía del crimen y la delincuencia” (F. Sanz, 2008). De manera general, B Hillier y O. Sagbaz (2008) exponen dos escuelas de pensamiento dedicadas a desarrollar estrategias que apuntan a la prevención de la delincuencia mediante el diseño ambiental seguro (CPTED).

La primera basada en el libro de Jane Jacobs “The Death and Life of the Great American Cities” (Muerte y Vida de las Grandes Ciudades Americanas) de 1962, en el cual se defienden medioambientes abiertos, permeables y de usos mixtos, en los cuales todo tipo de gente pueda pasar a través de los espacios mientras que al mismo tiempo los habitantes del lugar puedan también ocuparlos. Esto como parte de una cultura de ‘ojos que miran a la calle’ como mecanismo que inhibe el crimen. La segunda, basada en el libro de Oscar Newman “Defensible Space” en 1972, defiende que tener demasiada gente en los espacios públicos genera el anonimato que necesitan los criminales para acceder a sus víctimas, y así reduce la capacidad de los habitantes a vigilar su entorno propio. Se puede pensar entonces, que existen menor cantidad de crímenes en zonas de baja densidad, con entornos de usos únicos, con restricciones en el acceso de los visitantes, donde los habitantes pueden reconocer los que no viven en el área como intrusos y desafiarlos (p. 63)

J. Ruiz (2011) concluye que las lógicas urbanas se encuentran inscritas en el ordenamiento patriarcal, y a su vez, las relaciones entre los géneros logran evidenciar el tipo de riesgos que tienen los hombres y las mujeres en los entornos urbanos. De ahí la importancia de analizar lo anterior desde una perspectiva de género. En su estudio, “son los hombres quienes se reconocen (más) funcionales a su dinámica y se sienten más cómodos en ella. Las mujeres asumen la ciudad desde la vivencia del riesgo, del temor, circulando por circuitos tangenciales porque no son las protagonistas del devenir urbano” (p. 101).

En efecto, una de las principales manifestaciones de la desigualdad en la planeación urbana se puede observar en el transporte masivo, el cual sigue siendo considerado como un elemento neutral respecto al género (A. Burbano & P. Páramo, 2011). De esta manera, se establece que en dichos escenarios los hombres y las mujeres presentan diferentes restricciones a la hora de desplazarse, ya sea por características del entorno construido, imaginarios o usos y prácticas urbanas cotidianas. Además, las características de deterioro que presentan algunos espacios públicos que hacen parte de los corredores de dichos tipos de transporte, pueden llegar a condicionar el espacio que tienen las personas para circular y acceder al sistema. Por tanto, la utilización de los sistemas de transporte masivo, desde una lectura en clave de género, implica reconocer que:

Las mujeres hacen más viajes y más cortos en diferentes momentos del día, lo que tiene implicaciones en tiempo y en dinero. Más aún, las mujeres cabeza de familia tienen diferentes necesidades en la medida en que son responsables de las actividades productivas y reproductivas para el sostenimiento del hogar. Por lo general las mujeres hacen menos uso de los vehículos particulares y caminan más, lo que refleja desigualdades en los niveles de ingreso frente a los hombres. Las mujeres son quienes tienen acceso más tarde a los nuevos sistemas de transporte y los hombres quienes asumen más riesgos con los transportes menos seguros y cuando hay accidentes por cuanto viajan más, pero las mujeres afrontan mayores peligros en su seguridad personal cuando viajan solas (A. Burbano & P. Páramo, 2011, p. 66).

De ahí que la falta de una efectiva promoción y protección de la seguridad ciudadana en los sistemas de transporte masivo puede estar restringiendo diferencialmente los derechos a disfrutar y transitar libremente por la ciudad (M. Dalmazzo, 2010). Este planteamiento, se encuentra asociado con los diversos códigos culturales patriarcales que inciden en la manera cómo los hombres y las mujeres se desplazan, adoptan comportamientos y perciben aspectos muy diferentes en los espacios urbanos (UNIFEM, 2010).

Desde esta perspectiva, se resalta la importancia que cobran los imaginarios y las representaciones de género, con las posibilidades de identificación que experimentan las personas en estos entornos cotidianos. Para M. De Certeau (2000, p.129), existe un sentido de lugar que permite transformar las ciudades en la percepción y sentido de



pertenencia de sus caminantes. Así, “el espacio toma en consideración los vectores de dirección, las cantidades de velocidad y la variable tiempo. El espacio es un cruzamiento de moviidades”. Estas múltiples moviidades pueden estar vinculadas a las representaciones y roles asignados a los hombres y las mujeres para relacionarse con y en dichos espacios.

Con base en este argumento, la dimensión espacial del poder y del género se ve reflejada en la planeación y el diseño urbano. De acuerdo con J. Cortés (2010, p. 25) “la arquitectura crea unos lugares donde se desarrolla nuestra existencia cotidiana, establece un orden y origina unas fronteras que conllevan la construcción de un mundo determinado y la manera como lo vemos”. De este modo se ayudan a construir y reproducir las relaciones de poder que van determinando las diferencias que tienen hombres y mujeres para vivir y experimentar la ciudad.

Por ejemplo, con respecto al miedo al delito, este es el resultado de una construcción sociocultural asociada directamente con el tipo de roles y significados asignados a la feminidad y masculinidad. Por consiguiente, “si bien el espacio no tiene sexo, su valoración se hace a través de quien hace uso de él; el espacio no es neutral y denota quien y como lo ocupa, además está relacionado con el poder económico, político y cultural” (M. Cevedio, 2003, p. 42). De ahí que el análisis de la seguridad ciudadana y de la movilidad requiera incorporar la noción **de accesibilidad peatonal** en la planificación y diseño de los sistemas masivos de transporte urbano BRT. Dicha accesibilidad se explica desde las distintas facilidades que tienen las personas para

desplazarse de forma segura, confiable y eficiente, tanto al interior de estos sistemas como en los entornos más próximos a sus puntos de ingreso y salida.

## **CAPÍTULO II**

### **Transmilenio: Género y Producción social de los espacios urbanos que hacen parte de la implantación del sistema masivo de transporte**

La introducción del Transmilenio, que se viene realizando en Bogotá desde el año 2000, no solo ha modificado la estructura construida de movilidad en la ciudad, sino que también ha condicionado actividades, prácticas y recorridos de las personas para habitar los espacios urbanos y cotidianos. Desde esta perspectiva, el estudio de la seguridad ciudadana y movilidad, mediado por el género, adquiere importancia para comprender los aportes de este sistema y los diferentes requerimientos de desplazamiento que tienen hombres y mujeres a la hora de usarlo. Se trata de resaltar que la planeación de los sistemas de transporte masivo BRT puede entenderse como un mecanismo gubernamental, o también como un sistema que utiliza ciertos equipamientos y dispositivos, que tiene entre sus propósitos regular y prevenir espacialmente la reproducción de las relaciones sociales (particularmente aquellas que generan situaciones de exclusión y desigualdad en el acceso a bienes y servicios ofrecidos en los ámbitos urbanos). Por tanto, el presente capítulo tiene como finalidad presentar algunas características constitutivas del sistema Transmilenio y su relación con los aspectos de seguridad ciudadana y movilidad en la ciudad.

#### **1. Transmilenio: principios y características del sistema**

Junto a la seguridad ciudadana, el transporte público ha sido una de las principales preocupaciones de la ciudad y se ha constituido como un obstáculo para el desarrollo

urbano, (JICA, 1996). Concretamente, a finales de los años noventa, surgieron una serie de iniciativas a nivel Distrital y Nacional para dar soluciones a las dificultades de tráfico y transporte que se presentaban en las últimas décadas en Bogotá<sup>10</sup>. En este contexto, el concepto de integridad de los diferentes sistemas prevaleció en las discusiones sobre proyectos de transporte urbano, puesto que se mostraba como una alternativa para contrarrestar las externalidades negativas generadas por el transporte público tradicional (presencia de altos niveles de congestión y contaminación, lentitud en los tiempos de viaje, sobreoferta de vehículos de transporte público, falta de mantenimiento de los mismos y competencia diaria por atraer más pasajeros a través de la “guerra del centavo”<sup>11</sup>).

Con el fin de solucionar dichas problemáticas, se planteó la necesidad de poner en marcha un sistema movilidad urbana, estructurado a partir de corredores de transporte público interurbano y urbano, la primera línea de Metro y buses de tránsito rápido con carriles exclusivos para su circulación (Acuerdo 06, 1998). Lo anterior tenía como propósito mejorar la accesibilidad desde las zonas periféricas hacia el centro metropolitano y la región, así como también garantizar una mayor cobertura de movilidad urbana y nodos de transferencia intermodal que ayudaran a desestimular el

---

<sup>10</sup> Se gestionaron también recursos de cooperación técnica internacional para realizar el Plan Maestro de Transporte para Santa Fe de Bogotá, el cual estuvo a cargo de la Agencia de Cooperación Técnica de Japón JICA.

<sup>11</sup> JICA (1996, p. 8) identificó las siguientes problemáticas de transporte urbano: - Flujos de tráfico concentrados en las zonas del centro, -Baja velocidad promedio de viaje (5 km/hora), -Falta de seguridad en los buses, -Altos niveles de accidentabilidad, -Falta de respeto por las señales de tránsito, tanto de conductores como de peatones, -Inadecuadas condiciones laborales de los conductores, -Escasez de carriles y de vías, -Operaciones ilegales, como cambios y atajos en las rutas, -Escasez de una infraestructura de seguridad en el tráfico

uso del vehículo particular (Decreto 619, 2000). Por su parte, el sistema **Transmilenio** fue tomado principalmente de experiencia de Curitiba-Brasil y se constituyó en el tercer sistema BRT implementado en América Latina, después de Ecuador. Este proyecto se propone a finales de los años 90 como un complemento al Metro (M. Ardila, 2007).

A. Valenzuela (1999, p, 35) señala que si bien conceptualmente los proyectos de Transmilenio y Metro deberían ser complementarios, “en la práctica se convirtieron en proyectos casi “rivales”, generando inconvenientes de tipo administrativo, político y económico”. En este contexto, la alternativa de proyecto que se escogió para mejorar la productividad y la calidad de vida de los habitantes en la ciudad fue el sistema de autobuses de tránsito rápido - Transmilenio. Dicho proyecto se creó a través del Acuerdo 04 de 1999, iniciando su funcionamiento a finales del año 2000. Las premisas del proyecto consideraron los siguientes aspectos:

1. El sistema debería incluir las vías con mayor demanda de transporte público
2. El sistema debería incluir las vías con tratamiento preferencial y exclusivo para el sistema de transporte colectivo
3. El sistema debería impulsar la integración tarifaria. (A. Valenzuela, 1999, p. 45)

Adicionalmente, la implantación del Transmilenio introdujo una nueva concepción de movilidad que exigió la adecuación de las estructuras existentes, afectando de manera considerable la ciudad construida debido a la ampliación de rutas y la adecuación de ciertos espacios públicos. Este nuevo elemento, relacionado con la movilidad de

transporte masivo, apareció en el paisaje urbano de la ciudad y contribuyó a transformar el ordenamiento del territorio y el patrón de comportamiento de las personas para transitar por dichos espacios. Así, el sistema apuntó a reivindicar el derecho a la movilidad, teniendo en cuenta el establecimiento de los siguientes principios:

1. *Respeto a la vida.* El servicio que se presta es seguro
2. *Respeto al tiempo de la gente.* Cumple con los estándares de calidad en cuanto a itinerarios y tiempo de desplazamiento
3. *Respeto a la diversidad ciudadana.* En él convergen las diferentes clases sociales con trato igualitario, además de disponer de acceso para los discapacitados
4. *Calidad internacional.* Cumple con los requisitos señalados por la ingeniería de transporte para la prestación de un servicio cómodo y eficiente. (TRANSMILENIO S.A, 2005, p. 19)

De la misma manera, la introducción del sistema masivo contribuyó a mejorar la eficiencia en el tiempo de desplazamiento, el confort, la seguridad y la calidad ambiental y física de las infraestructuras (L. Silva, 2010). Adicionalmente, se destaca que su funcionamiento logró reducir las emisiones y elevar la cantidad de pasajeros que puede movilizar un sistema de autobuses de tránsito rápido o BRT<sup>12</sup>. Es así como el Transmilenio se convirtió en un sistema ejemplar bajo el cual otras ciudades colombianas (Pereira, Cali, Barranquilla y Bucaramanga) y latinoamericanas

---

<sup>12</sup> Actualmente la carga máxima de los corredores se sitúa en 220.850 pasajeros/hora/sentido (psh), llegando a tener una capacidad de 48.000 psh en el tramo Troncal Avenida Caracas entre calle 6 y calle 76 (TRANSMILENIO, 2013)

(Guayaquil-Ecuador, Monterrey-México, Lima-Perú, Asunción-Paraguay, entre otras) implementaron sus sistemas masivos de transporte.

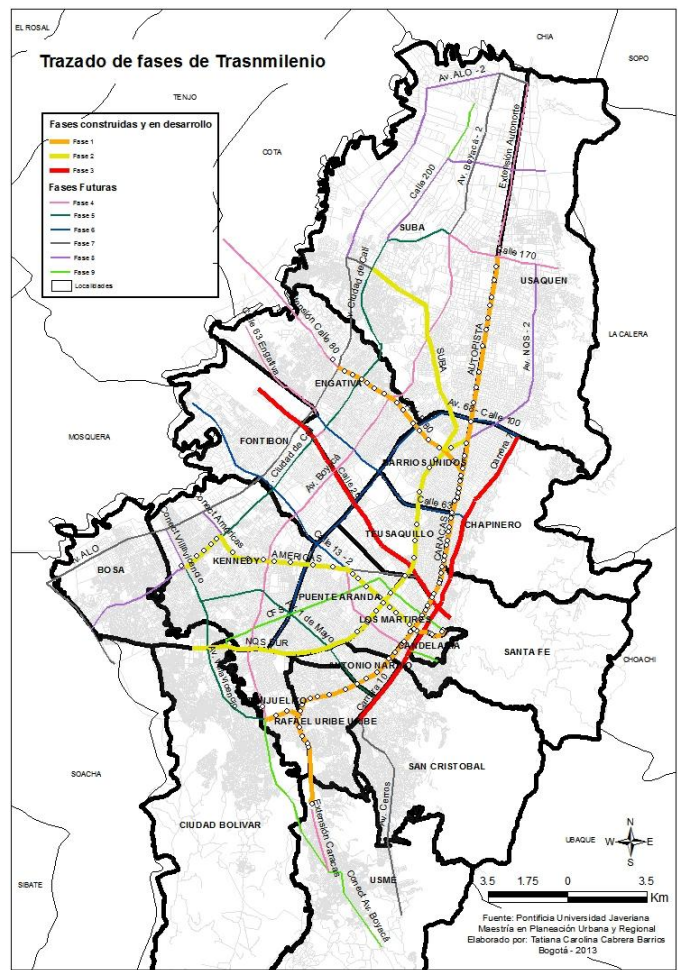
A nivel espacial, la estructura de Transmilenio cuenta con ejes exclusivos y preferenciales, terminales periféricos de integración y estaciones o paradas simples ubicadas sobre los ejes troncales<sup>13</sup>. Su implantación se está realizando de forma gradual a través de la construcción de 9 fases, dos de las cuales ya se encuentran completamente terminadas y en operación. La correspondiente a la tercera de ellas se encuentra en diseños y desarrollo, aunque es preciso mencionar que ya están en funcionamiento las Troncales de la Carrera 10 y la Calle 26. Este eje tiene una gran importancia a escala urbana, regional e internacional, pues se extiende desde el centro de la ciudad hasta la estación Aeropuerto el Dorado. La segunda comprendió las Troncales Calle 13, Avenida Américas, Avenida NQS y Suba, las cuales integran la ciudad en sentido centro-suroccidental con los municipios de Soacha, Sibaté, Funza, Madrid, Mosquera y Facatativá. Estas vías están clasificadas en la categoría de vías tipo 1 y son también representativas especialmente por ser corredores que concentran la actividad industrial y manufacturera de Bogotá (L. Cuervo & O. Alfonso, 2001).

---

<sup>13</sup> Adicional a las características de planeación del sistema, el Transmilenio cuenta con un sistema operación de los equipos de recaudo y un sistema de gestión apoyado en un centro de control. Con respecto al sistema de recaudo, el Transmilenio cuenta con una modalidad tipo prepago que consiste en la utilización de tarjetas inteligentes para ingresar a las diferentes estaciones. Este sistema incluye la producción y venta de pasajes, el manejo del dinero y el depósito del mismo en una entidad fiduciaria que se encarga de realizar el pago a los proveedores. Igualmente, se creó la empresa TRANSMILENIO S.A como titular del sistema. Dicha entidad funciona en un centro de control que permite supervisar la localización satelital y la operación de los buses, así como también manejar la información sobre el cumplimiento de órdenes de servicio y el número de pasajeros que entran y salen de las estaciones (PNUD, 2004).

Finalmente, se establece que la primera fase se encuentra conformada por una de las vías más principales para el comercio y el transporte masivo, como lo es la Avenida Caracas. Esta troncal conecta la ciudad en sentido norte-sur, convirtiéndose a partir de la Estación de los Héroes en la Autopista Norte. De acuerdo con el POT, esta vía tiene clasificación tipo 1 y es de importancia también a escala de integración internacional, regional y urbana. “Se escogió la avenida Caracas porque atraviesa la ciudad longitudinalmente, cubría una alta demanda, era la vía más utilizada para realizar viajes en Bogotá y por ella transitaba un volumen importante de buses” (I. Chaparro, 2002, p.16).

**Mapa 1: Trazado de fases futuras y construidas de Transmilenio**





Igualmente, esta fase cuenta con prolongaciones hacia el oriente por medio de la Troncal Avenida Jiménez (puerta al centro histórico de la ciudad y eje caracterizado por una diversidad de funciones comerciales, institucionales, culturales y educativas), y hacia el occidente a través de la Calle 80 (corredor netamente industrial y agroindustrial). En el siguiente mapa, se observa como el Transmilenio (complementado con el sistema de buses a nivel barrial y urbano) está creando una estructura de alcance metropolitano que involucra un buen número de municipios cercanos a Bogotá, tales como: Soacha y Sibaté en la periferia occidental, Funza, Madrid y Mosquera en la periferia suroccidental y Chía, Cajicá y Zipaquirá en la periferia norte.

Con respecto a las características esenciales del sistema, el Decreto 619 de 2000, por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial POT, las define de la siguiente manera:

Corredores troncales especializados (carriles de uso exclusivo en las vías más importantes de las dos mallas arteriales) que disponen de una infraestructura especial de accesos peatonales, intersecciones con prelación y paraderos fijos, sobre los cuales operan vehículos de alta capacidad. Las rutas de buses que circulan sobre los corredores troncales especializados se complementan con rutas alimentadoras servidas con autobuses de menor capacidad, que operan sobre vías de las mallas arterial complementaria o intermedia y cuentan con puntos de parada preestablecidos. (Art. 178, Modificado por el Art. 147 del Decreto 469 de 2003)

Teniendo presente dichas características, una de las principales diferencias de un sistema BRT respecto al transporte público tradicional consiste en la existencia de diversos puntos de origen y destino (estaciones) que suelen tener un alto impacto visual en la ciudad (R. Díaz, 2010). Estos elementos urbanos son importantes para el buen funcionamiento del sistema en términos de eficiencia, comodidad y seguridad. A su vez, las estaciones poseen diferentes tipologías a resaltar, tales como:

- **Estaciones intermedias:** hacen referencia a puntos de origen y destino, en donde los usuarios pueden realizar trasbordos entre rutas alimentadoras y los servicios troncales.
- **Estaciones de cabecera o portales:** son los puntos de inicio y finalización de las rutas troncales que se encuentran localizadas en los extremos de los corredores. Allí se realizan transbordos entre los buses troncales, alimentadores y aquellos de transporte intermunicipal.
- **Estaciones sencillas:** se encuentran de forma continua a lo largo del corredor exclusivo, en donde los usuarios ingresan al sistema. (Plan Marco del Sistema Transmilenio, 2010)



**Interior estaciones sencillas – Calle 39**



**Ingreso estaciones – Calle 142**



**Acceso a estaciones de cabecera – Portal Norte**



**Puntos de pago – Calle 142**

Elaboración propia

Dichos accesos hacen referencia a “espacios cerrados y cubiertos, con pago a la entrada, [y localizados] en el separador central de las troncales” (TRANSMILENIO S.A, 2005, p. 32). Asimismo, el sistema cuenta con terminales periféricas de integración que se encuentran localizadas al inicio o final de dichos ejes y se constituyen en el punto de origen y salida de los servicios alimentadores, buses intermunicipales y buses articulados o biarticulados. Adicionalmente, las obras de infraestructura física involucradas en el proyecto contemplan una serie de **puentes, andenes y plazoletas que pretenden posibilitar mejores condiciones de accesibilidad y garantizar los**

**desplazamientos peatonales de forma libre y segura.**

De ahí que fueron contemplados en el diseño y planeación de Transmilenio, los criterios de ventilación, iluminación, acceso a minusválidos y mapas para orientación e información de rutas e intersecciones.

Por otro lado, este sistema cuenta con una estructura de movilidad sobre la trama existente, por medio de la cual circulan los servicios troncales que pueden ser corrientes o expresos, los primeros se detienen en todas las estaciones a lo largo del recorrido, mientras los segundos solo paran en determinados puntos de origen y destino. Los ejes troncales se encuentran operados por buses modernos, articulados o biarticulados, que cuentan con una capacidad de 250 pasajeros. Asimismo, la red de troncales es complementada por buses de alimentación de menor capacidad que tienen como finalidad atender las zonas periféricas de la ciudad. Estos ejes alimentadores poseen puntos de parada a lo largo del eje, así como también paradas de integración con los ejes troncales en la intersección de estos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1998).



**Buses articulados**



**Buses biarticulados**



**Buses alimentadores**



**Buses intermunicipales**

Elaboración propia

Según un estudio de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, denominado *Macroproyectos de movilidad urbana y la construcción de la ciudad (2007)*, el sistema Transmilenio se ha constituido como un importante elemento de intervención en la estructura de movilidad urbana, a pesar de presentar deficiencias sociales y culturales importantes. Asimismo, A. Hurtado (2008, p. 17) afirma que la incorporación de la dimensión social en la planeación de Transmilenio no ha sido suficiente, puesto que no se ha logrado “hacer evidentes los impactos del sistema de transporte en la estructura urbana y la configuración social del espacio”.

En este sentido, si bien en Bogotá, la dimensión humana se ha convertido en el principal marco analítico para sustentar las estrategias de planeación del transporte urbano<sup>14</sup>, el sistema se está quedando corto en organizar y gestionar la infraestructura en relación a las condiciones en el uso de los tiempos, los recorridos y las distancias, así como en aportar elementos necesarios para reforzar el sentido de pertenencia y afecto que deben desarrollar los habitantes en torno al Transmilenio y sus espacios públicos.

## **2. Movilidad y seguridad ciudadana en el sistema Transmilenio, desde una perspectiva de género**

De acuerdo con lo anterior, no se trata de limitar el análisis exclusivamente a los aspectos técnicos y físicos del sistema, sino que es igualmente necesario incorporar las

---

<sup>14</sup> Se resalta el interés del Distrito en promover nuevas formas de gestionar los espacios públicos, sustentadas en el derecho a la ciudad y la dimensión humana de la seguridad ciudadana y la movilidad (tal como se establece en los Planes de Desarrollo Distrital: Bogotá Positiva, Para Vivir Mejor 2008-2012 y Bogotá Humana 2012-2016)

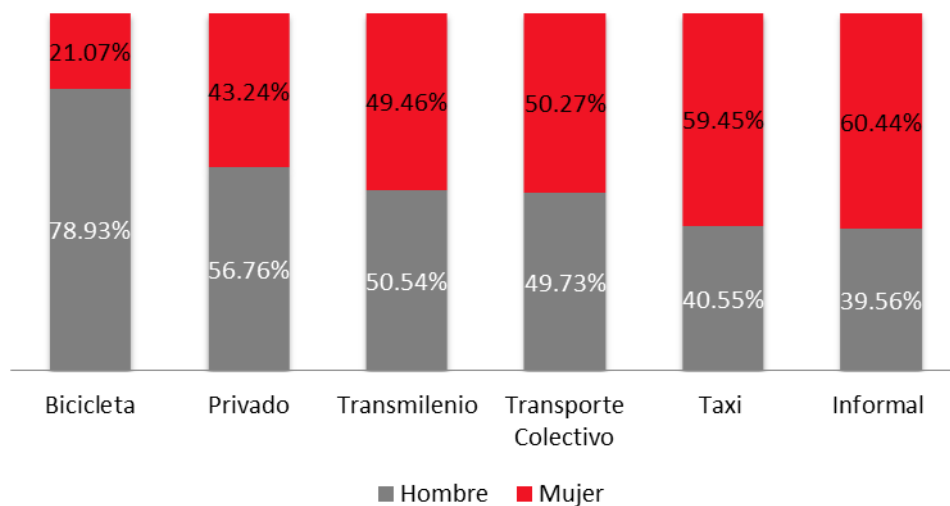
variables culturales, sociales y políticas que pueden incidir de manera negativa en la sociabilidad y el detrimento de la calidad de vida de los habitantes (A. Valenzuela, 1999). Ello implica reconocer que “la planificación urbanística y la organización de la ciudad influyen directamente en las pautas y características de movilidad” (C. Miralles-Guasch, 2003, p. 18), así como también en las condiciones de inseguridad que presentan hombres y mujeres en los espacios de transporte masivo.

C. Miralles-Guasch (2010) argumenta que los patrones de movilidad de las personas en la ciudad se encuentran determinados por el tipo de exclusiones y desigualdades sociales a las que se ven enfrentadas por razones de género, edad, raza, clase, entre otras. Por ejemplo, los resultados del estudio de M. Kunieda & A. Gauthier (2007) destacan que los hombres tienden a preferir velocidad y usualmente tienen mayor acceso a los diferentes medios de transporte público, mientras que las mujeres no solo cuentan con menor acceso sino que usualmente poseen varios propósitos en sus viajes debido a sus roles de trabajo, cuidado del hogar y de los niños. De ahí que prefieran servicios de transporte más flexibles. Se menciona también, que las mujeres son quienes más encuentran obstáculos en términos de proximidad entre el lugar de residencia y el área de trabajo, la carencia del transporte a ciertas horas, la inseguridad de las estaciones y la escasez de los espacios destinados al cuidado infantil.

En esta misma línea, el reciente boletín de la Secretaría Distrital de la Mujer, denominado “Mujeres en cifras – Movilidad Humana” (2013), convalida lo resaltado por M. Kunieda & A. Gauthier, al evidenciar que el uso del tiempo y del espacio es diferente

en hombres y mujeres. En efecto, se pudo establecer que son ellas quienes caminan más (50.89% de las mujeres frente al 38.73% de los hombres) y usan mayoritariamente el taxi y el transporte informal. Adicionalmente, este documento resalta que no se presentaron diferencias significativas en la distribución de viajes realizados, por parte de hombres y mujeres, en los sistemas Transmilenio y colectivo, tal como se muestra a continuación:

**Gráfico 1: Distribución del uso de los modos de transporte según sexo  
Bogotá 2011**

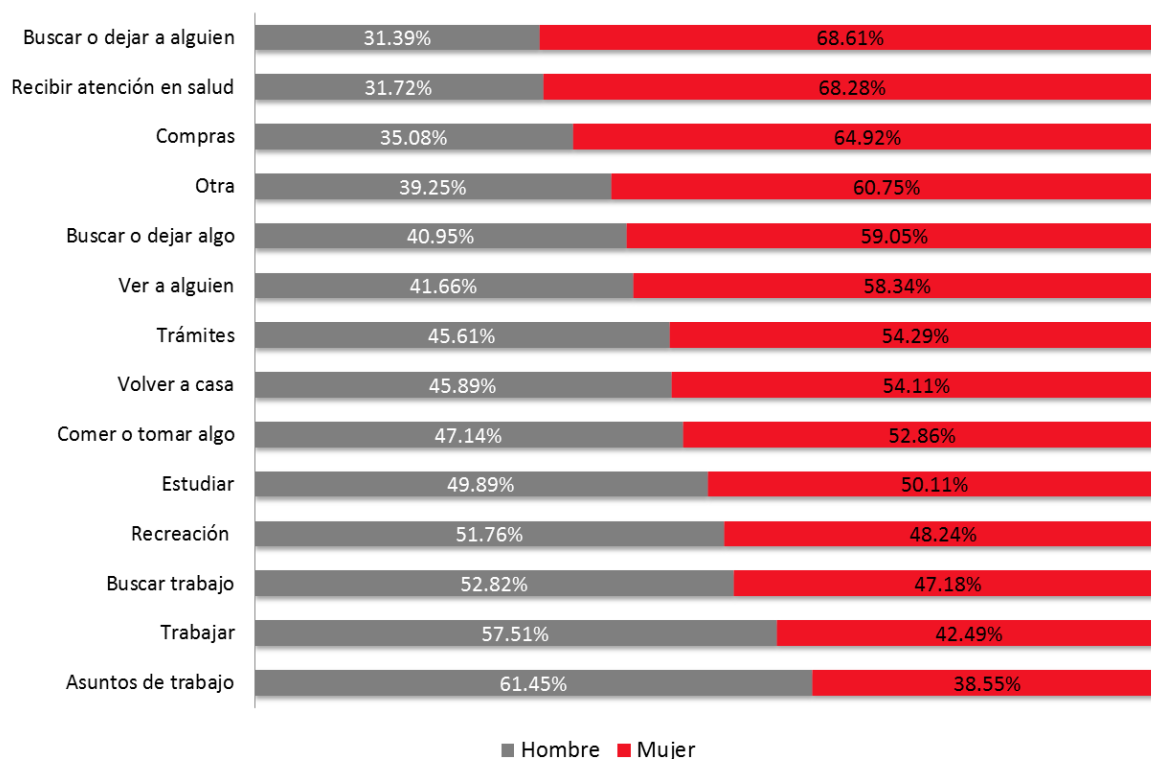


Fuente: Boletín Mujeres en Cifras – Movilidad Humana 2013. Datos extraídos de la Encuesta de Movilidad 2011.

Igualmente, otra de las diferencias en la utilización de los sistemas de transporte urbano se refiere a los diversos propósitos por los cuales se desplazan los hombres y las mujeres. De acuerdo con las cifras suministradas por la Secretaría Distrital de la Mujer, los motivos estudio y trabajo no cuentan con una diferencia cuantitativa representativa

por sexo, sin embargo los trayectos que realizan las mujeres por buscar o dejar a alguien, recibir atención en salud o compras muestran una divergencia significativa con respecto a los hombres. Esta diferenciación funcional en la ciudad podría conducir a la configuración de espacios mayoritariamente femeninos o masculinos, tal como lo plantean M. Ángeles & F. Jiménez (2003), en el texto denominado “transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?”

**Gráfico 2: Distribución de los viajes según sexo y propósito Bogotá 2011**



Fuente: Boletín Mujeres en Cifras – Movilidad Humana 2013. Datos extraídos de la Encuesta de Movilidad 2011.

Por otro lado, la Secretaría Distrital de la Mujer también ha mostrado interés en conocer las **condiciones de seguridad ciudadana en el transporte público**, especialmente en el caso de las mujeres. El objetivo consiste en visibilizar las violencias ejercidas contra las



mujeres en dichos espacios. Para ello, se adicionaron 6 preguntas a la Encuesta de Movilidad de Bogotá realizada en el año 2011 sobre agresiones contra las mujeres en el transporte público de la ciudad, cuyos datos se encuentran también registrados en el boletín mencionado anteriormente. Con base en los resultados obtenidos, se logra evidenciar que el 88.74% de las mujeres encuestadas manifiestan haber sido agredidas con roces (tocamientos leves sin consentimiento), atracos, insultos obscenos y manoseos en algún medio de transporte urbano y solo el 11.26% en un lugar público. De los medios de transporte mencionados, el **58.1% de estas agresiones ocurrieron en el Transmilenio**, el 29.26% en los buses o busetas, el 5.77% en colectivos, el **3.78% en alimentadores** y el 2.86% en taxis. Con menores porcentajes se encuentran el transporte intermunicipal y los bicitaxis, con el 0.18% y el 0.05% respectivamente. Asimismo, el informe señala que el 64.2% de estas agresiones poseen una connotación sexual.

Tal como se mencionó en el capítulo anterior, la comprensión de las dinámicas socioculturales que suceden tanto al interior del Transmilenio como en sus entornos más próximos ha sido fundamental para analizar los diversos patrones y requerimientos de movilidad peatonal, desde una perspectiva de género. En el caso de Bogotá, desde el año 2008<sup>15</sup>, la incorporación de dicha perspectiva, tanto en el POT como en las políticas de movilidad y seguridad ciudadana, es crucial para establecer las diferencias que tienen hombres y mujeres en sus desplazamientos, recorridos y comportamientos en los

---

<sup>15</sup> La incorporación de la perspectiva de género en el Plan de Ordenamiento Territorial ha sido asumida por la Subsecretaría Distrital de Mujer, Géneros y Diversidad Sexual de la Secretaría Distrital de Planeación. Actualmente, también se observa el interés de la Secretaría Distrital de la Mujer por trabajar en dicha temática.

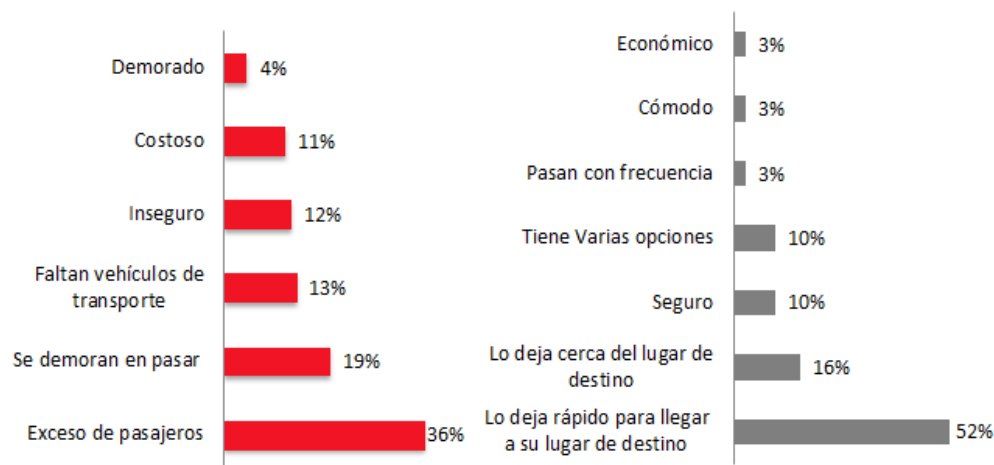
espacios de transporte. Para M. Dalmazzo & L. Rainero (2010), consultoras de esta temática en Bogotá, el abordaje del género,

(...) no significa hablar sólo de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en abstracto, implica tener en cuenta los diversos colectivos que componen la población, que usan y perciben la ciudad de forma diferente según su inserción social, capacidades físicas, edades, grupos étnicos, diversidad sexual, etnias, personas en condiciones de pobreza, y que tienen patrones de movilidad diversa y distintas demandas de accesibilidad en el territorio. Hablar de la población de la ciudad, implica reconocer estos factores que la cruzan, [puesto] que si no se reconocen las especificidades de los distintos colectivos no se puede pensar un Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que tenga como objetivo la calidad de vida de la ciudadanía (p. 2).

En otros estudios, que no son representativos por género, se observa también que el sistema Transmilenio ha recibido algunas críticas en relación a la calidad del servicio prestado. Estas percepciones ciudadanas ponen en cuestionamiento la forma cómo se están implementando las políticas sobre infraestructuras de transporte y de movilidad en la ciudad, especialmente aquellas que pretenden favorecer “un adecuado acceso de las personas al conjunto del territorio” (C. Miralles-Guasch, 2003, p. 14). Así, en la *Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de transporte público colectivo y Transmilenio* se observa que si bien la principal cualidad reportada por los usuarios es la **rapidez (52%)**, se puede observar la existencia de una mayor cantidad de aspectos negativos acerca del sistema, tales como: exceso de pasajeros,

conformidad por la demora en la espera de los vehículos, falta de vehículos de transporte y percepción de inseguridad de los usuarios, las cuales llegan al 80%.

**Gráfico 3: Aspectos negativos y positivos de Transmilenio, según percepción de los usuarios**



Fuente: Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público Colectivo y Transmilenio. Cámara de Comercio de Bogotá, 2010 (Base: 3.476 respuestas en aspectos negativos y 2.338 en positivos)

Con base en dichas consideraciones, la deficiente movilidad e inseguridad que se presenta en los espacios de transporte puede llegar a afectar negativamente los aspectos de productividad, igualdad de oportunidades y calidad de vida de los diversos grupos sociales en la ciudad. De ahí, que a partir del año 2008, la Subsecretaría Mujer, Géneros y Diversidad Sexual de la Secretaría Distrital de Planeación, en conjunto con el Programa Regional Ciudades sin Violencia hacia las Mujeres de ONUMUJERES, plantearon la importancia de incorporar la perspectiva de género en la planeación urbana de Bogotá. Estos esfuerzos institucionales, se han centrado principalmente en la

visibilización y tratamiento de las violencias de género, particularmente aquellas que son cometidas contra las mujeres.

De la misma manera, en el Distrito existe un creciente interés por adelantar acciones políticas que direccionen las formas de uso de la infraestructura y la oferta del sistema de movilidad, prestando atención a las prácticas cotidianas y formas de habitar de los hombres y las mujeres en los ámbitos urbanos (Plan de Desarrollo, 2012-2016). Lo anterior, supone abordar los diversos requerimientos ciudadanos en relación a movilidad peatonal y a la seguridad ciudadana, puesto que el ejercicio inequitativo de las personas en dichos territorios se constituye en un factor que impide el pleno desarrollo de la ciudadanía (M. Dalmazzo, 2010).

En lo relativo al espacio físico material, la introducción de Transmilenio y su prelación en la estructura urbana de la ciudad, continua propiciando una serie externalidades negativas que inciden en la calidad del espacio y en las condiciones de uso del mismo por parte de los habitantes y usuarios, como lo son: discontinuidades, barreras físicas, inseguridad, uso indebido del espacio público (ventas informales), entre otras.



**Adecuación de culatas y espacios públicos encerrados que generan inseguridad**



**Construcciones deterioradas y abandonadas-presencia de basuras y escombros que reducen el tránsito**



**Presencia de lotes baldíos cerca de las estaciones y puentes peatonales que generan dinámicas de inseguridad**



**Locación de puentes peatonales de Transmilenio en lugares con poca habitación residencial y comercio**



**Ventas informales ubicadas en accesos peatonales que generan obstáculos en la movilidad**



**Aglomeración de personas**

Elaboración propia

De la misma manera, se destacan los resultados obtenidos del ejercicio denominado *Georreferenciación de las violencias hacia las mujeres en el espacio público (2011)*, el

cual se llevó a cabo en las localidades de Suba, Kennedy, Engativa y Usaquén por parte del Programa Regional Ciudades sin Violencia hacia las mujeres: ciudades seguras para todas y todos. En dicho trabajo, se identificaron los lugares de mayor percepción de violencia contra las mujeres, como lo son: humedales (Juan Amarillo), parques, lotes baldíos, calles cerradas, calles con alta presencia de comercio y los sistemas de transporte. Con respecto este último espacio, se manifiesta lo siguiente:

En el sistema de transporte Masivo de Transmilenio se presentan continuos robos y manoseos, situación ésta última, que no es percibida como una forma de violencia y a la que no se presta atención desde las instituciones públicas. Así mismo, los paraderos de las rutas alimentadoras del sistema se caracterizan por su poca iluminación, soledad y escasa seguridad. Las rutas de buses urbanos por su parte son consideradas inseguras por la soledad de los buses, por un diseño interior que obstaculiza la visión e impide el movimiento, y la ausencia de responsabilidad de los conductores en relación con los hechos de violencia que allí ocurren: asaltos sexuales, robos y atracos. (L. Cardona, 2011, p. 49)

Adicionalmente, se tiene que la sensación de inseguridad por parte de los hombres y mujeres está relacionada con las características físicas de los espacios construidos, tales como: deterioro urbano, espacios públicos sin mantenimiento, iluminación insuficiente, sensación de caos y desorden, mal estado de las infraestructuras, lugares solitarios, entre otras. Las fotografías anteriores muestran cómo las características de dichos ambientes dificultan la continuidad y seguridad de los peatones en su desplazamiento por la ciudad.

A modo de ejemplo, la adecuación de culatas, la escasa iluminación nocturna, los puentes peatonales, la presencia de lotes baldíos o espacios deteriorados y cercanos a las estaciones son escenarios que se encuentran poco adaptados a las necesidades y experiencias cotidianas de algunos grupos sociales, particularmente de las mujeres. De hecho, los estudios expuestos en este apartado han sido enfáticos en afirmar que son ellas quienes más sensaciones de inseguridad y miedo presentan al encontrarse en espacios urbanos. Esta situación condiciona su movilidad, el uso práctico y la apropiación de que las mujeres tienen en un lugar cotidiano, como lo puede ser Transmilenio.

Para J. Pineda (2007), es claro que:

“La geografía urbana también traza las geografías del terror y la violencia (...) A determinadas horas del día y en determinados lugares se imponen lógicas de segregación sexual, generacional o clasista espacialmente determinadas. El cruce de parques y puentes, al caminar en las calles a determinadas horas, puede significar para una niña o una mujer el atraco, la violación, el terror. El derecho a circular sin miedo por las calles y espacios públicos de la ciudad a cualquier hora del día, si bien es restringido para muchos hombres y mujeres, para [ellas] la amenaza es mayor [al obstaculizar] aún más el derecho a la ciudad” (Pineda, 2007: 12)

Siendo la inseguridad, uno de los aspectos que más afectan la imagen del Transmilenio fue necesario revisar las cifras de victimización de los delitos de hurto a personas, lesiones personales, delitos sexuales, homicidio y muertes en accidente de tránsito<sup>16</sup>, las cuales fueron suministradas por la Dirección de Investigación Criminal e Interpol (DIJIN) de la Policía Nacional, para el año 2012. Posteriormente, los datos fueron georreferenciados para toda la ciudad y se elaboró un ejercicio cartográfico que permitió visualizar los focos donde se encuentran más aglomerados, así como también las áreas por donde estos delitos se extienden. (*Ver anexo*)

A partir del análisis espacial, se observó que el **hurto a personas se constituye en el delito que presenta mayores puntos o focos de concentración en aquellos entornos más cercanos a las troncales de Transmilenio**. Sin embargo, es relevante resaltar que el análisis de la configuración espacial de hurto a personas, no puede ser considerado como el único o el factor determinante de la accesibilidad peatonal. En efecto, **las decisiones que toman las personas para movilizarse por los espacios de tráfico y transporte son de carácter multicausal y dependen de distintos aspectos**.

Con respecto a las densidades de hurto a personas, en el siguiente mapa se aprecia una mancha bastante pronunciada (con densidades -muy alta y alta-) que se forma de occidente a oriente entre la Avenida Caracas y la Carrera 13 y de sur a norte desde la Calle 13 hasta la Calle 72, en donde se encuentra la implantación de la primera fase del

---

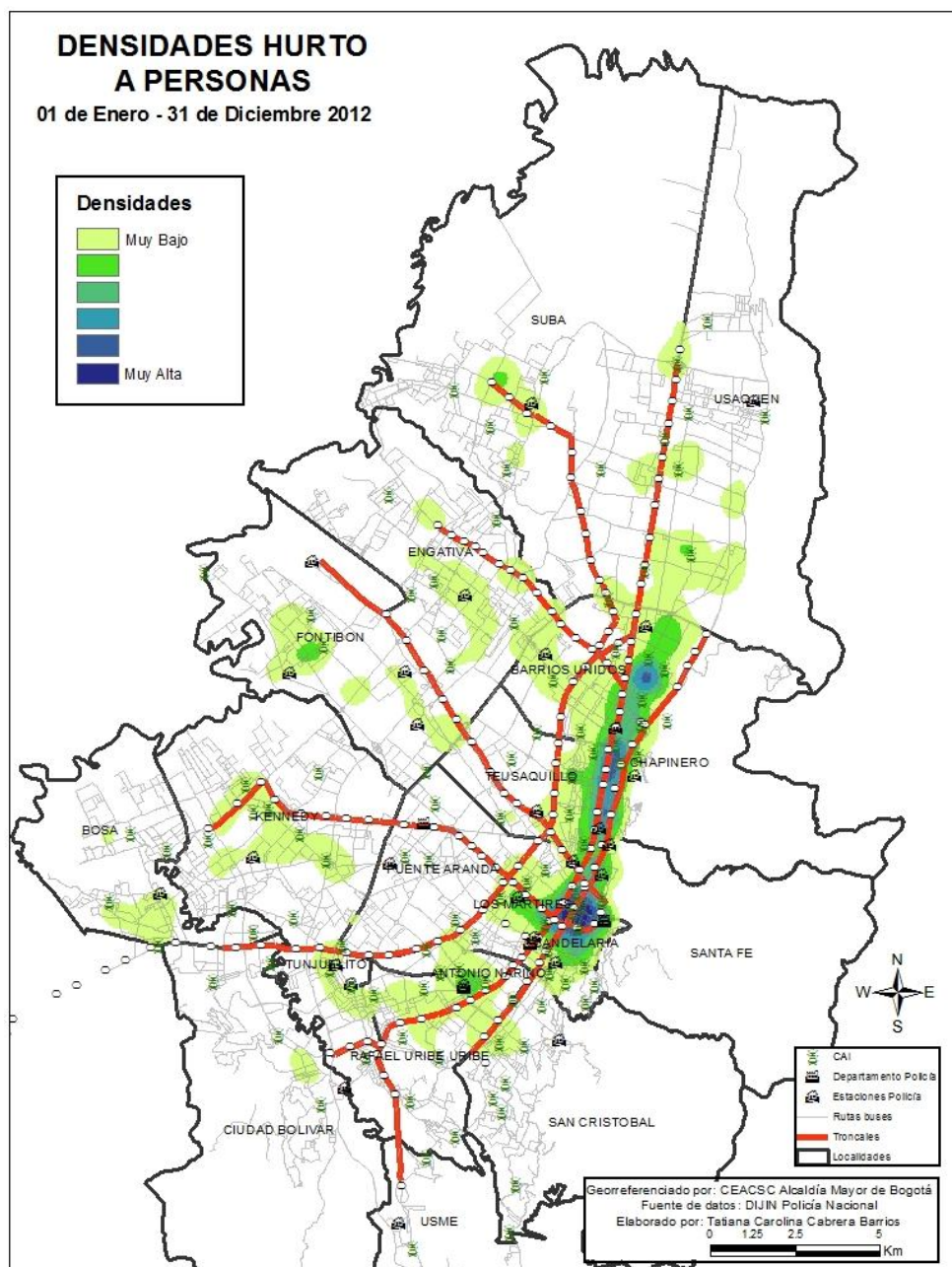
<sup>16</sup> En las bases de datos, cada uno de los delitos se encuentran discriminados por sexo, hora, dirección del hecho, edad, armas o medios utilizados, sitios de ocurrencia y localidad.



sistema masivo Transmilenio. Adicionalmente, esta zona atraviesa localidades centrales como lo son: La Candelaria, Santafé, Mártires, Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos, las cuales están caracterizadas por la multiplicidad de usos comerciales, dotacionales e institucionales que atraen diariamente una porción significativa de población flotante, principalmente estudiantil y empleada (por ejemplo en el caso de la localidad de Chapinero, la Secretaría Distrital de Planeación manifiesta que la población flotante en este sector quintuplica a los residentes), tema que será abordado con más profundidad en el siguiente capítulo.

De igual manera, se estudió en particular la incidencia del hurto en los espacios de transporte urbano, excluyendo los casos que se presentaron en otras áreas de la ciudad. No obstante, resulta interesante mencionar que el 61% de dichos casos ocurrieron en vías públicas y de este porcentaje, cerca del **33% se presentaron en aquellas que se encuentran dentro de un radio de 800 metros alrededor de los ejes troncales de Transmilenio**. Si se consideran también los otros entornos de ocurrencia, se tiene que el 8.71% se presentaron al interior de la vivienda y **cerca del el 6% suceden en escenarios relacionados al transporte** (buses, Transmilenio, nodos de transporte, vehículos particulares y zonas peatonales o ciclorrutas).

**Mapa 2: Localización de eventos de hurto a personas en Bogotá**



Adicionalmente, en el año 2012, este delito afectó mayoritariamente a quienes se encuentran en el rango de los 31 a 59 años de edad, con el 43% de representatividad. El 39% de las víctimas se encuentran entre 18 a 30 años y el 12% son menores de 13 años.

Se puede apreciar también que las mujeres más afectadas por hurto a personas se encuentran en el rango de los 18 a 30 años de edad, mientras que la concentración de hombres víctimas se ubica entre los 31 a 59 años de edad. Los demás porcentajes, según hombres y mujeres, se aprecian a continuación:

**Tabla 2: Hurto a personas según rango etario y sexo de las víctimas, Bogotá - 2012**

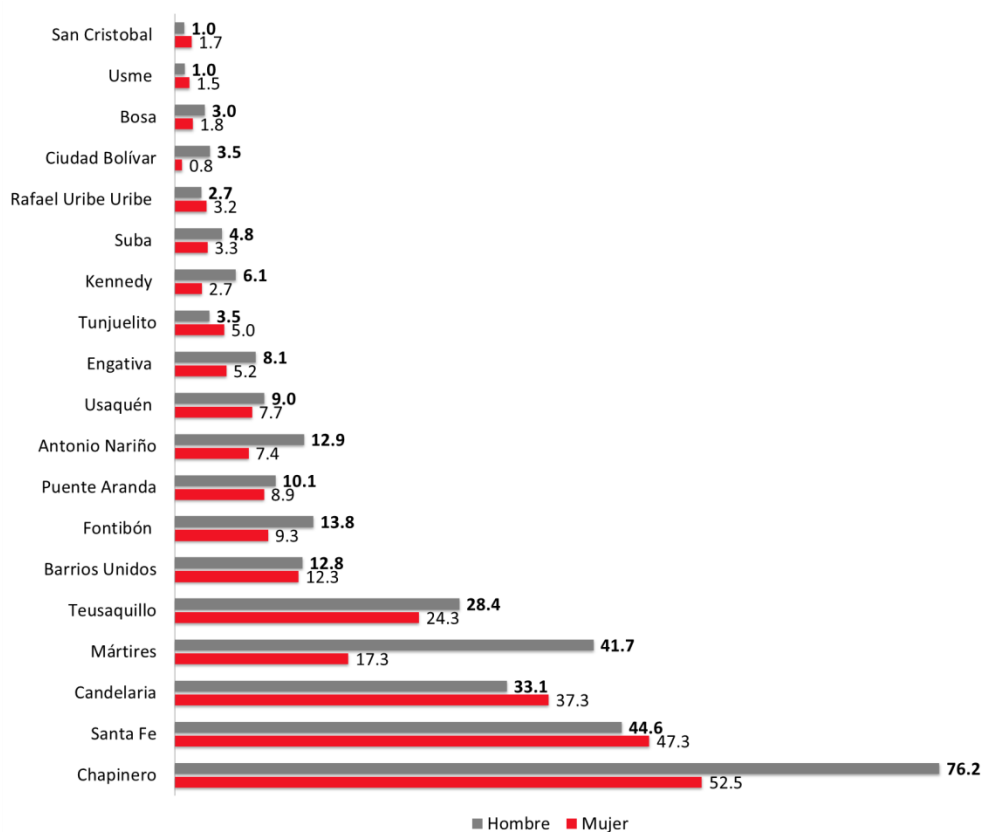
Rango etario	Mujeres	%	Hombres	%	Sin información	%	Total general	%
Menores de 12	1	0.2	0	0	162	100	163	12.6
13 a 17	10	2.1	5	0.8	0	0	15	1.2
18 a 30	222	46.8	291	44.4	0	0	513	39.7
31 a 59	227	47.9	329	50.2	0	0	556	43.1
60 a 100	14	3.0	30	4.6	0	0	44	3.4
<b>Total general</b>	<b>474</b>	<b>100</b>	<b>655</b>	<b>100</b>	<b>162</b>	<b>100</b>	<b>1291</b>	<b>100</b>

Elaboración propia. Fuente: DIJIN-policía nacional. Datos extraídos el día 20 de junio de 2013 a las 15:00 horas, información preliminar sujeta a variación.

Igualmente, se calculó la tasa de hurto a personas por cada 100.000 habitantes de acuerdo a la información suministrada por la policía y según los escenarios de transporte. Los resultados se presentan por localidades ordenadas de mayor a menor, según el porcentaje más alto. Las localidades más afectadas son las que reciben más población flotante, como lo son: Chapinero, Santa Fe, La Candelaria, Los Mártires y Teusaquillo, con 137%, 105%, 75%, 65% y 55% por cada 100.000 habitantes respectivamente. Después le siguen las localidades de Barrios Unidos (28.5%), Fontibón (24.9%), Puente Aranda (22.4%), Antonio Nariño (21.2), Usaquén (19%), Engativá (11.3%), Tunjuelito (10.9%), Kennedy (10.7%), Suba (9.3%), Rafael Uribe Uribe (7.4%), Ciudad Bolívar (6.9%), Bosa (6.2%), Usme (3%) y San Cristóbal (2.9%). En la

siguiente gráfica, se muestran las tasas de hurto a personas por cada 100.000 habitantes según sexo de la víctima.

**Gráfico 4: Tasa de hurto a personas por cada 100.000 habitantes, según localidad - Bogotá 2012**

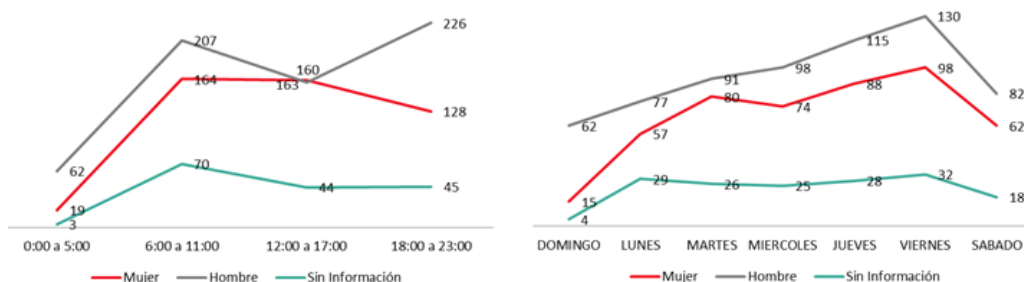


Elaboración propia. Fuente: DIJIN-policía nacional. Datos extraídos el día 20 de junio de 2013 a las 15:00 horas, información preliminar sujeta a variación.

Fueron también interrelacionadas las variables de espacio y tiempo. Sin embargo, es importante mencionar que existen otras circunstancias interesantes para analizar con respecto a este delito, las cuales no fueron tomadas en cuenta debido a la dificultad que se tuvo en la obtención de la información.

Frente a la temporalidad, mezclando horas y días de la semana, se tiene que la mayor proporción de los casos ocurrieron en horas pico. Sin embargo, se observa la tendencia constante de las mujeres a ser víctimas de hurto a personas en el horario de 6:00 a 17:00 horas. Esta situación puede correlacionarse con otros estudios que se han realizado sobre pautas de movilidad de las mujeres en los ámbitos urbanos, tal como es el caso del boletín realizado por la Secretaría Distrital de la Mujer (2013) o en la investigación de M. Díaz & F. Jiménez (2003), textos que fueron mencionados en la segunda parte de este capítulo. En dichos estudios, se sostiene que son las mujeres, a diferencia de los hombres, quienes tienen que realizar más desplazamientos cotidianos en el día por el tipo de actividades que tienen a su cargo (volver al trabajo + hacer compras + recoger niños).

**Gráfico 5: Hurto a personas según hora de ocurrencia y sexo de las víctimas, Bogotá - 2012**



Elaboración propia. Fuente: DIJIN-policía nacional. Datos extraídos el día 20 de junio de 2013 a las 15:00 horas, información preliminar sujeta a variación.

En este marco, al parecer continúa primando una aplicación de tipo sectorial en las acciones políticas que se toman en relación a las pautas y características de desplazamiento, situación que dificulta comprender el Transmilenio como una estrategia integral para el desarrollo urbano de la ciudad. De ahí que la incorporación de la función

social de la ciudad en las políticas de transporte público sea un elemento fundamental para generar recomendaciones tendientes a mejorar el entorno peatonal, la calidad urbana, la integración del sistema con los espacios públicos de la ciudad y el uso cómodo, seguro y confiable de dichos elementos urbanos.

## CAPITULO III

### Caso de estudio: análisis de las estaciones de Transmilenio

#### Calle 45, Calle 63 y Calle 72

Las aproximaciones conceptuales desarrolladas en el primer capítulo resaltan que una deficiente planeación y un inadecuado diseño urbano son aspectos generadores de diversos factores de riesgo asociados con el miedo al delito y la delincuencia<sup>17</sup>. Bajo este argumento, como ya se comentó en el primer capítulo, han surgido una serie de teorías acerca del espacio defendible y la prevención del crimen mediante el diseño ambiental-CPTED (M. Rau, 2003. G. Moyano, 2007). En este capítulo se analiza con mayor detalle la Troncal Caracas y de manera particular las estaciones Calle 45, la Calle 57 y la Calle 72, teniendo en cuenta su configuración físico-espacial y la manera como es vivida o usada por hombres y mujeres.

En primer lugar se presentan los criterios tomados en cuenta para la selección del área de estudio. Posteriormente, se visibilizan las prácticas de uso que generan diversas situaciones de exclusión a hombres y mujeres en el uso, acceso y apropiación de dicho sistema. Y finalmente en la tercera parte, por medio del caso de estudio, se realiza una aproximación acerca del análisis de la configuración socioespacial de la seguridad en los espacios cercanos a las estaciones del transporte masivo Transmilenio Calle 45, Calle 57 y Calle 72 (teniendo en cuenta: usos del sector, estructura vial vehicular y peatonal y

---

<sup>17</sup> Sin desconocer la importancia que tienen otros aspectos (pobreza, desigualdad, ritmo de la urbanización, tamaño de la ciudad y densidad), la seguridad ciudadana se constituye en un factor que puede llegar a restringir o condicionar los desplazamientos cotidianos en los espacios urbanos.

características ambientales). Lo anterior, con el fin de analizar si los espacios públicos de las estaciones cuentan con un carácter amigable para sus usuarios y demás habitantes de la ciudad.

### **1. Selección área de estudio y características principales**

El presente trabajo se centró en estudiar únicamente el tramo de la Avenida Caracas que se ubica en la **unión de la Localidad de Chapinero** (UPZ Chapinero – barrios Chapinero Central y Sucre y UPZ Chico Lago – barrio Quinta Camacho) con las Localidades de Teusaquillo (UPZ Galerías – barrio Chapinero suroccidental y UPZ Teusaquillo – barrio Santa Teresita) y Barrios Unidos (UPZ Los Alcázares – barrio Concepción Norte), **concretamente las estaciones de Transmilenio denominadas Calle 45, Calle 57 y Calle 72**. Para la selección del área de estudio se tuvo en cuenta los resultados arrojados en el boletín estadístico suministrado por la Secretaría Distrital de la Mujer, el cual fue mencionado en el capítulo anterior, y en donde se confirman los escenarios de transporte como uno de lugares más inseguros para las mujeres. Igualmente, se tomó como referencia las UPZ con mayor incidencia de hurtos a personas en aquellos entornos más próximos a las troncales del sistema Transmilenio. De acuerdo con este análisis, entre las localidades más afectadas por este delito se encuentran, en su orden, Chapinero, Santa Fe, La Candelaria, Los Mártires, Teusaquillo y Barrios Unidos.

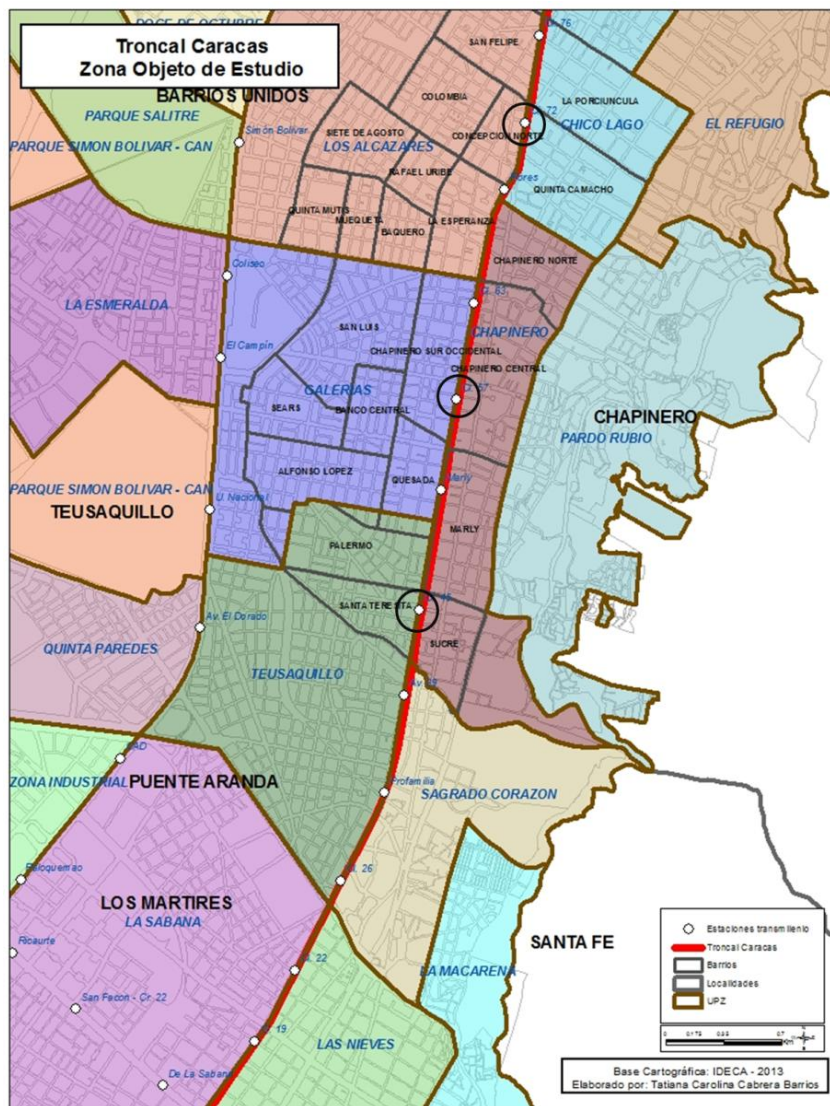
Uno de los principales motivos para la escogencia de este sector, se basa en el hecho de que Chapinero se constituye en la localidad más afectada por este delito, con una tasa de 137 hurtos a personas por cada 100.000 habitantes. Adicionalmente, se tiene que esta



localidad abarca aproximadamente dos terceras partes del suelo rural de la ciudad y su parte urbana se encuentra mayoritariamente tipificada con estratificaciones socioeconómicas media alta o alta (4, 5 y 6), a excepción de la UPZ Chapinero en donde predominan usos residenciales de estratos 3 y 4 (IDECA, 2013). Otra de las consideraciones se refiere a la localización importante de este sector en el centro de la ciudad, así como también a la presencia de áreas mixtas de carácter residencial, comercial e institucional (Secretaría Distrital de Planeación, 2008).

De otro lado, dicha localidad se encuentra ubicada al costado oriental de la ciudad, limitando al norte con la localidad de Usaquén, al oriente con los municipios de La Calera y Choachí, al sur con la localidad de Santa Fe y al occidente con las localidades de Teusaquillo y Barrios Unidos. En el borde occidental de las localidades de Chapinero y Santa Fe, se encuentra una de las **troncales del sistema masivo Transmilenio** más importantes para la ciudad, especialmente el tramo comprendido entre la Calle 19 hasta la Calle 76. En este sector, el sistema ofrece un total de 12 estaciones sencillas que atienden una elevada cantidad de pasajeros, dado el carácter institucional, residencial y comercial de escala metropolitana, urbana y zonal.

**Mapa 3: Zona objeto de estudio**



## **2. Análisis con relación a los derechos de movilidad y seguridad ciudadana, desde una perspectiva de género**

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos en la aplicación de la encuesta sobre movilidad cotidiana y seguridad ciudadana en el Transmilenio, la cual fue efectuada en el marco de la presente investigación. El objetivo consistió en hacer

visible las condiciones de exclusión social que tienen hombres y mujeres para usar el sistema de transporte masivo, con el fin de comprender los motivos por los cuales las personas se desplazan y sus diferencias en relación a las percepciones de inseguridad ciudadana.

En cuanto a la edad de los 150 hombres encuestados, se observa que el 44.66% tienen entre 20 a 29 años, el 36.67% entre 30 a 59 años, el 14.67% entre 15 a 20 años y el 4% mayores de 60 años de edad. Por su parte, los porcentajes de las 150 mujeres encuestadas quienes se encuentran entre 20 a 29 años y entre 30 a 59 años no presentan variaciones, cada grupo etario cuenta con el 38.67% de representatividad. Asimismo, el 12.67% tiene entre 15 y 20 años y el 10% fueron mujeres mayores de 60 años de edad.

Frente al oficio de los encuestados, se observa que la mayoría de los hombres son empleados con el 52%, seguido de quienes están estudiando (28%) o trabajan independientemente (12%). Con menores porcentajes se ubican los desempleados (4%), los pensionados y los que trabajan y estudian (cada uno con el 2% de representatividad). Por otra parte, los porcentajes de mujeres trabajando también ocupan el primer lugar aunque con un porcentaje mucho menor (36%) si es comparado con el de los hombres. Asimismo, el 19% mencionó ser estudiante, el 16.67% ama de casa, el 11.33% independientes, el 6% desempleadas, el 5.33% trabajan y estudian, el 4.67% pensionadas y el 0.67% vendedoras en la calle.

## **2.1 Desplazamientos cotidianos y diferencias en los patrones de movilidad**

### **según género**

Con respecto a los desplazamientos cotidianos, se les indagó a los encuestados si estos necesitaban combinar durante el día el sistema Transmilenio con otros modos de transporte. Al respecto se concluye que el 48% del total de usuarios encuestados utilizan Transmilenio para dirigirse solamente a sus lugares de destino y descanso, y no lo combinan con otro tipo de transporte. El 52% restante afirmó usar diariamente más de un medio de transporte para llegar a un solo destino.

Según el total de encuestados quienes mencionaron combinar el Transmilenio con otros medios de transporte, se observa que las frecuencias son levemente diferentes entre hombres y mujeres. Se destaca que en una mayor proporción las mujeres mencionaron combinar Transmilenio con dos o más servicios de transporte durante el día, con un 56% frente al 44% de los hombres.

Discriminando los medios de transporte adicionales a Transmilenio, los resultados muestran que para las mujeres el principal modo de desplazamiento corresponde al peatonal, con un 31% frente al 26.5% reportado en la categoría masculina. No obstante, los recorridos realizados por hombres en buses urbanos tradicionales, alimentadores del sistema Transmilenio, y buses del SITP presentan mayores porcentajes frente a las mujeres, tal como se observa en la tabla N°3.

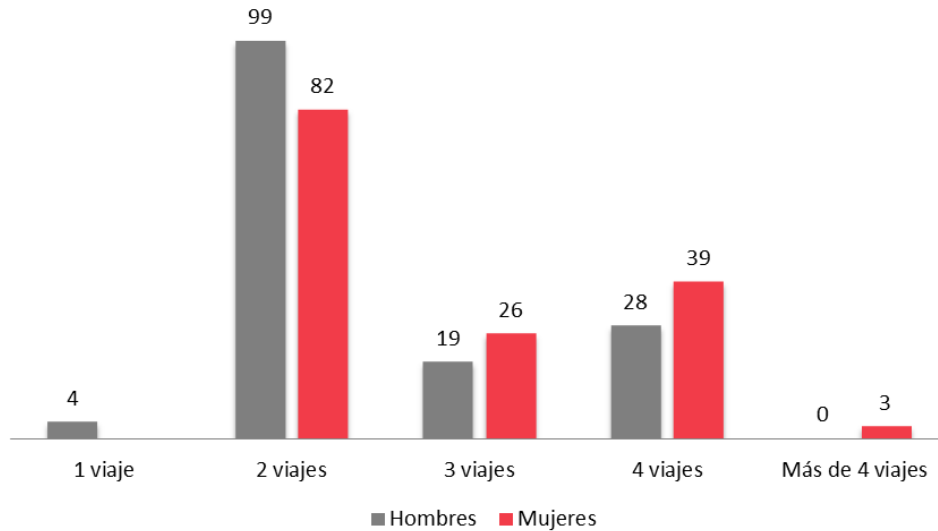
**Tabla 3: Medios de transporte utilizados adicional al sistema Transmilenio, según sexo de los encuestados**

Medios de transporte adicionales	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total	% Total
SITP	7	10.3	5	5.7	12	7.7
Buses Urbanos	16	23.5	16	18.4	32	20.6
Bicitaxis	6	8.8	15	17.2	21	13.5
Vehículo particular	3	4.4	1	1.1	4	2.6
Camina	18	26.5	27	31.0	45	29.0
Taxis	4	5.9	3	3.4	7	4.5
Buses intermunicipales	1	1.5	7	8.0	8	5.2
Alimentador	11	16.2	7	8.0	18	11.6
Buses urbanos y alimentador	1	1.5	3	3.4	4	2.6
Bicitaxis y alimentador	0	0.0	1	1.1	1	0.6
Camina y alimentador	1	1.5	2	2.3	3	1.9

Fuente: Elaboración propia, 155 respuestas afirmativas de 300 encuestas

Esta situación indica que espacialmente los desplazamientos femeninos se caracterizan por una mayor complejidad e incluso pueden llegar a ser más costosos que aquellos realizados por los hombres, dado que necesitan combinar más medios de transporte para poder cumplir con sus actividades cotidianas. Los resultados obtenidos evidencian también que la movilidad peatonal es mucho más intensa en el caso de las mujeres, pues **el 45% de las encuestadas y el 31% de los encuestados comentaron realizar más de tres viajes durante el día.** Paralelamente, se registró que el 66% de los recorridos masculinos y el 55% de los femeninos son de carácter bidireccional, es decir que suelen iniciar desde su casa hacia el lugar de destino y viceversa. Lo anterior significa que las mujeres se desplazan con más frecuencia durante el día en comparación a los hombres, debido a los múltiples roles que ellas tienen que asumir en los ámbitos público y privado (cuidado infantil, llevar parientes al médico, compras, trabajo, entre otros).

**Gráfico 6: Total de viajes realizados durante el día**



Fuente: Elaboración propia, 155 respuestas afirmativas de 300 encuestas

Con relación a los motivos de viaje, exceptuando volver a la casa, los participantes en la encuesta manifestaron que sus recorridos cotidianos se deben principalmente a actividades relacionadas con el empleo (20.3%) y la educación (15%). Si se cruza la información según sexo del encuestado, se tiene que el 25.3% de los hombres lo hace por su empleo, y el 15.3% por educación; y el 22.6% de las mujeres lo hace por el empleo, y el 7.33% por educación.

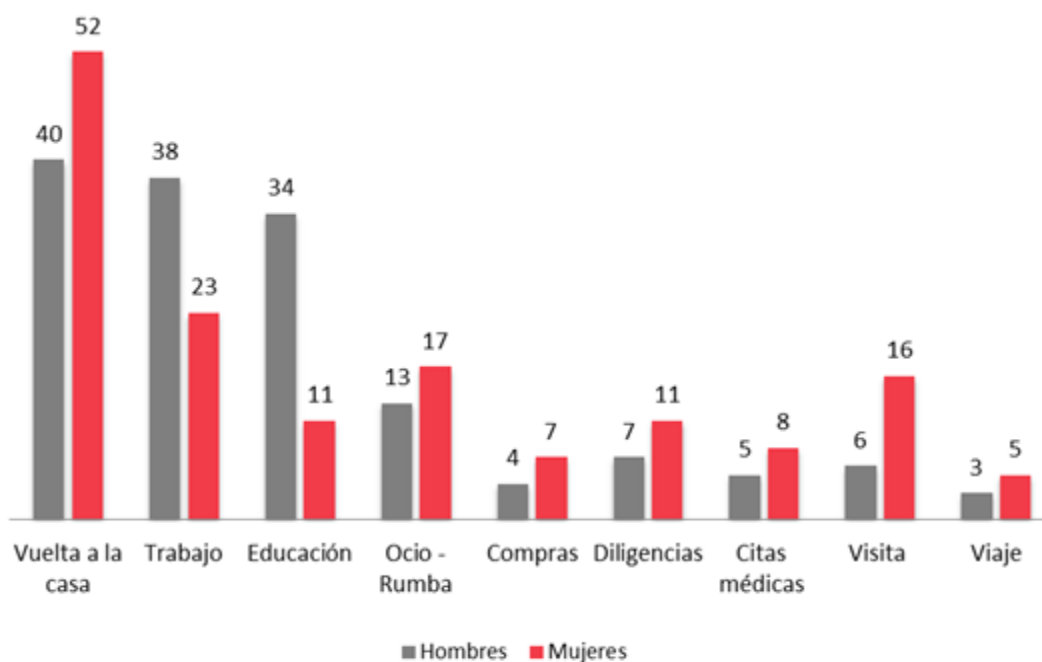
Cuando se suman las otras categorías sobresale que **el 42.6% de las mujeres y el 25.33% de los hombres realizan viajes asociados con otro tipo de razones.** Si desagregamos aún más los datos pertenecientes a las demás razones de viaje, se tiene que el 11.3% de los recorridos efectuados por mujeres en este tramo de la Avenida Caracas es generado por razón de ocio, el 10.67% por visitas a familiares o amigos, el

7.33% por diligencias, el 5.33% por citas médicas, el 4.6% por compras, y el 3.33% por viajes por fuera de Bogotá. En el caso de los hombres, el 8.67% de los desplazamientos se deben al ocio, el 4.6% diligencias, el 4% visitas a familiares o amigos, el 3.3% citas médicas, el 2.67% compras, y el 2% por motivos de viaje (ver gráfico N°7).

Para C. Miralles-Guasch (2002), realizar dicha diferenciación es particularmente relevante. En su texto, la autora menciona que las necesidades de estudio y empleo suelen ser consideradas de carácter obligatorio, regular y constante, excluyendo otro tipo de movilidades asociadas con razones de ocio, consumo e incremento de productividad. De esta manera, cada vez más se invisibilizan aquellas actividades dispersas que se llevan a cabo en la ciudad, particularmente las de las mujeres quienes han ocupado un lugar predominantemente en el ámbito reproductivo.

Por tanto, se considera que los motivos de viaje tales como: ocio-fiesta, compras, diligencias, citas médicas, visitas y viajes por fuera de Bogotá son cuantitativamente importantes en los desplazamientos, y requieren ser incorporados como variables a desarrollar en las políticas de movilidad.

**Gráfico 7: Distribución de los desplazamientos según sexo y motivos**



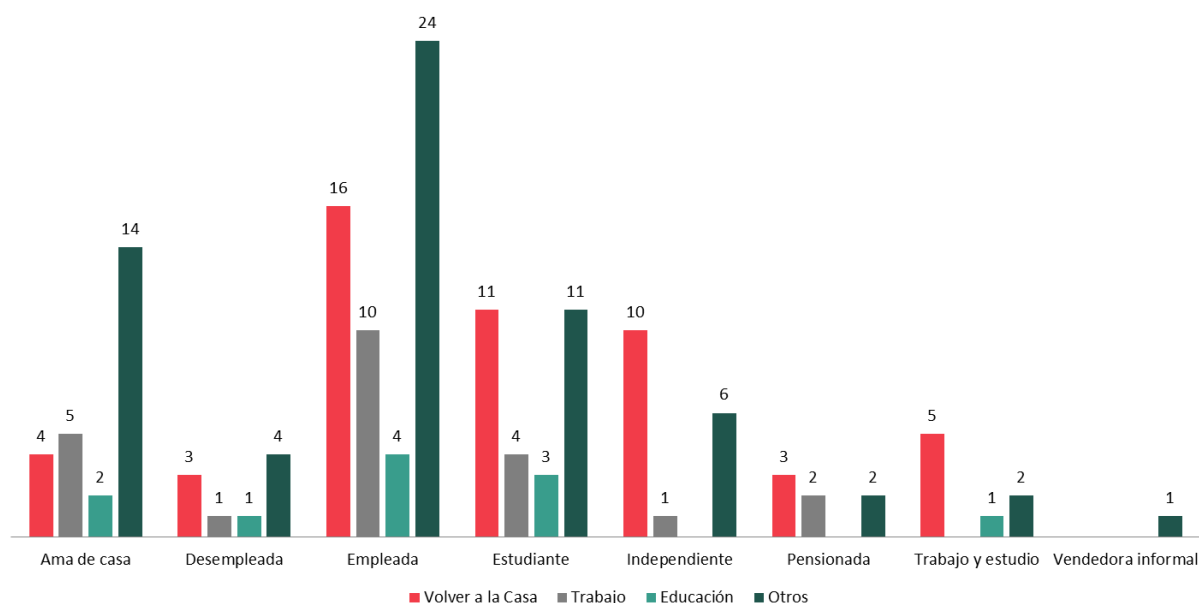
Fuente: Elaboración propia, base 300 encuestas

Igualmente, al cruzar la distribución de los recorridos de las mujeres según motivos de viaje, se observa el peso de las responsabilidades familiares en quienes se encuentran trabajando. De acuerdo con la gráfica N°8, el 46.15% manifestó ser empleada y tener que realizar recorridos durante el día por otros motivos, seguido del 21.15% de las estudiantes que se desplazan por razones de ocio, visitas a familiares, citas médicas, entre otros. Para M. Díaz & F. Jiménez (2003, p.11), “la ocupación laboral parece introducir diferencias muy importantes dentro de un grupo de mujeres”, además son ellas quienes más sensibles se encuentran a los cambios en las variables sociodemográficas relacionadas con la situación familiar o la edad. Lo anterior, refuerza



y reproduce las situaciones de desigualdad y exclusión social que se presentan en este grupo poblacional. De hecho, tal como se confirmó anteriormente, las mujeres no solo cuentan con diferentes motivos de viaje, sino que además realizan recorridos más complejos y deben pagar más a la hora de desplazarse en comparación a los hombres.

**Gráfico 8: Distribución de los desplazamientos de las mujeres según motivos**

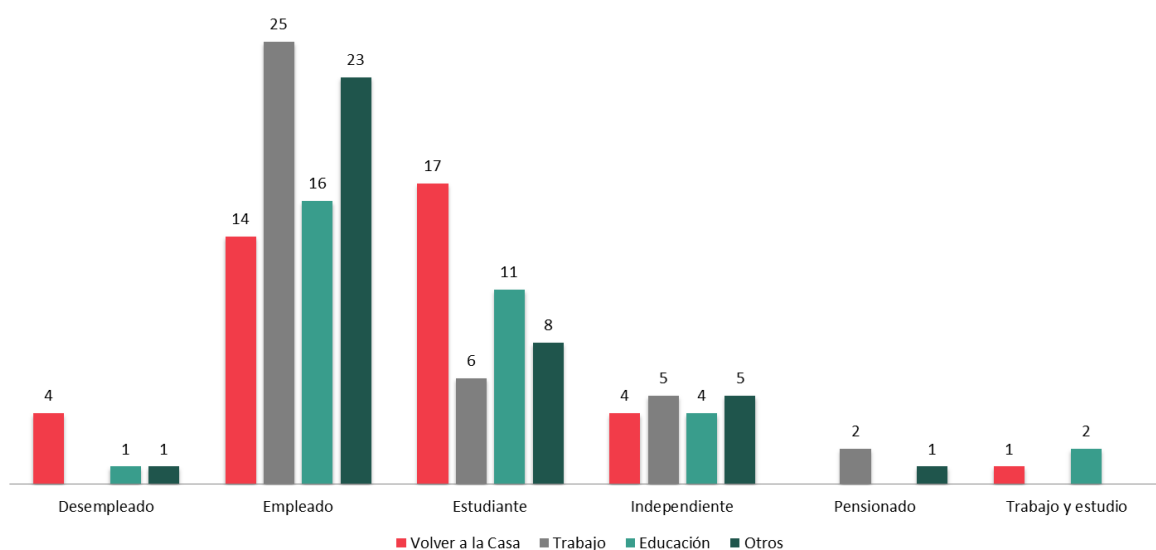


Fuente: Elaboración propia, base 300 encuestas

Para el caso de los hombres, las diferencias de desplazamiento en relación a los motivos no cuentan con variaciones significativas. Aquí predominan principalmente las razones de trabajo y estudio, aunque se destaca que el 60% de las personas ubicadas en la categoría de empleados se desplazan por la ciudad debido a otras decisiones de viaje diferentes a la ocupación laboral. Sin embargo, es importante tener presente que los

desplazamientos realizados por los hombres y según otros motivos, están mayoritariamente asociados con actividades de ocio-rumba y diligencias, tal como se mencionó anteriormente.

**Gráfico 9: Distribución de los desplazamientos de los hombres según motivos**



Fuente: Elaboración propia, base 300 encuestas

En definitiva, los estereotipos de género o las creencias sobre las características que se consideran apropiadas para hombres y mujeres inciden tanto en el comportamiento espacial como en las decisiones de las personas para usar y acceder a los bienes y servicios que ofrece la ciudad. De acuerdo con M. Díaz & F. Jiménez (2003) esas diferencias de género en la movilidad cotidiana pueden ser entendidas desde una interpretación urbanística, sustentada en división funcional del espacio que resulta de la combinación de la estructura ocupacional en hombres y mujeres, así como de la especialización funcional del espacio urbano (clasificación y distribución de los usos del

suelo). Por consiguiente, tal como se sostiene en el primer capítulo, la relación entre los usuarios y estos escenarios de movilidad masiva se encuentra mediada por diferentes prácticas específicas de uso, las cuales devienen de la construcción social del género.

## **2.2 Seguridad ciudadana en el tramo objeto de estudio**

Tal como se ha sostenido anteriormente, se parte del supuesto que las percepciones de inseguridad facilitan o restringen los desplazamientos cotidianos que los hombres y las mujeres suelen utilizar para llegar al Transmilenio (ya sea por las características del entorno construido, los imaginarios de miedo, o los usos y prácticas urbanas dominantes en un sector). Bajo este planteamiento, se sostiene también que los espacios del sistema masivo de transporte presentan obstáculos para resolver las necesidades de movilidad y seguridad ciudadana, puesto que en algunos tramos de la troncal existen espacios deteriorados, en mal estado y considerados peligrosos a la hora de transitar en ciertas horas del día. Esta situación genera dificultades para que los hombres y las mujeres tengan el espacio de circular, disfrutar y acceder en buenas condiciones al sistema.

Con base en los resultados obtenidos en la encuesta, del total de los encuestados, el 70 % manifestó sentirse inseguro o vulnerable al delito tanto en las estaciones de Transmilenio como en el espacio público que hace parte de las mismas. De este porcentaje, las mujeres son quienes más afirman tener dicha percepción, con el 44% frente al 26% de los hombres. Asimismo, se concluye que **las mujeres suelen sentirse más inseguras en los espacios públicos cercanos a las estaciones** (70% frente al 25% de los hombres), **mientras que los hombres manifiestan sentir mayor vulnerabilidad al interior del**

**sistema Transmilenio** (75% frente al 30% de las mujeres). Esta apreciación puede encontrarse relacionada con la manera en que la construcción de la corporeidad incide en los usos y experiencias cotidianas para habitar la ciudad, de hecho las mujeres suelen sentir más miedo e inseguridad cuando están caminando solas en la calle debido al tipo de imaginarios y construcción sociales que tienen sobre lo urbano. Así, es posible que ellas sientan menos vulnerabilidad de ser víctimas de un delito o agredidas sexualmente al interior de las estaciones de Transmilenio, por ser un espacio cerrado y con la facilidad de ser vistos por otras personas.

**Tabla 4: Lugares que generan inseguridad y/o vulnerabilidad, tanto al interior del sistema como en el entorno más cercano**

Lugares	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total	% Total
Buses	11	11	21	8	27	8
Estaciones	65	64	57	22	124	38
Construcciones deterioradas	9	9	45	17	36	11
Calles/callejones	0	0	23	9	18	6
Cruces peatonales	4	4	9	3	13	4
Sectores marginales	1	1	17	6	18	6
Sectores con gran afluencia comercial	0	0	13	5	6	2
Andenes	1	1	5	2	5	2
Sobre separadores de la troncal	0	0	11	4	10	3
Entorno de la estación	9	9	33	12	39	12
Vías principales	1	1	8	3	9	3
Entorno de equipamientos	0	0	7	3	2	1
Vías barriales que conducen al sistema	1	1	16	6	16	5

Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 323 respuestas – selección múltiple. Los encuestados podían valorar máximo 3 lugares que no son mutuamente excluyentes

Igualmente, se indagó por los lugares del espacio público cercano a las estaciones (incluyendo el sistema Transmilenio) que generan percepción de riesgo o amenaza. Cada participante en la encuesta debía mencionar tres escenarios y especificar las razones del por qué les causaba sensación de inseguridad ciudadana. Según las apreciaciones de los encuestados, **el 46% señalaron las estaciones de Transmilenio y los buses como**

**lugares potencialmente vulnerables**, especialmente porque permiten el ingreso indebido de personas al sistema y facilitan la ocurrencia de delitos.

Entre los **aspectos físicos que les causaba inseguridad**, los encuestados consideraron las fallas técnicas (buses que paran lejos de la plataforma de abordaje, puertas que abren fácilmente), el difícil acceso físico a las estaciones (por ser estrechas, aglomeradas, dificultad para identificar áreas de acceso y salida) y el inadecuado material de los pisos y las puertas (pisos resbalosos, puertas en vidrio que generan riesgo en momentos de manifestaciones ciudadanas al interior de las estaciones). En relación a **los usos y prácticas urbanas**, los encuestados manifestaron la presencia de habitantes de calle y/o personas bajo efectos del alcohol y otras sustancias, la sensación de caos y desorden, el incremento de ventas ambulantes, la cercanía con zonas consideradas de alto impacto y en algunas ocasiones los sectores con gran afluencia comercial. Adicionalmente, llama la atención que algunos encuestados se referían también a estaciones del sistema localizadas en otros corredores troncales, tales como la Calle 100, Ricaurte, Tercer Milenio, Av. Jiménez y Hospitales.

Le siguen el entorno más inmediato la estación en general y la presencia de construcciones deterioradas, con el 12% y 11% respectivamente. De otro lado, si al entorno más inmediato de la estación se le suman también aquellos lugares que fueron mencionados en concreto, tales como: andenes, separadores de la troncal y cruces peatonales, este escenario llegaría a representar el 21%. Dicha situación indica que en el corredor de la troncal Caracas, la introducción del sistema de transporte masivo no solo

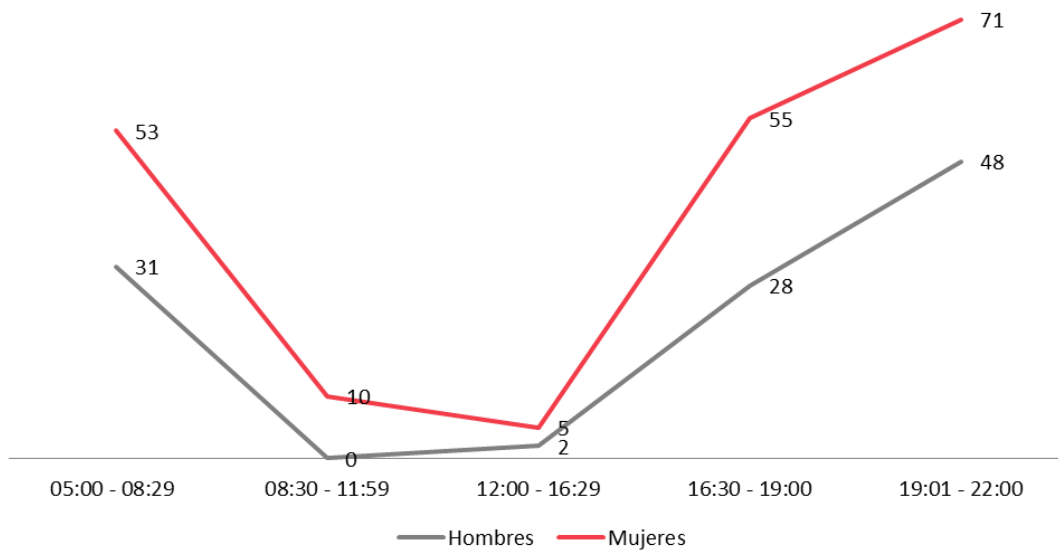
continúa deteriorando áreas importantes de este sector, sino que desestimulan y restringen el uso y acceso a los ciudadanos. De acuerdo con el trabajo de campo, se podría concluir que estas áreas no están siendo consideradas para atender las necesidades de seguridad de los peatones, sobre todo si se trata de garantizar el derecho a una movilidad libre y segura.

De hecho, los encuestados manifestaron la ausencia de iluminación, el poco tránsito peatonal a ciertas horas y la falta de espacios adecuados (*infraestructura vehicular y peatonal en mal estado, ausencia de señalización y de mobiliario urbano*) para acceder tanto al Transmilenio como al sistema de transporte público en general, particularmente cuando confluye la presencia de ambos tipos de transporte. En algunos casos, se mencionó también la ocurrencia de delitos, la presencia de habitantes de calle y el entorno de algunos equipamientos (principalmente colegios y universidades, por ser espacios no siempre transitados, cerrados con rejas y tener paredes largas efecto túnel). Para A. Hein & M. Rau (2003, p.17), estas formas se consideran indeseables para la planificación y/o análisis de los espacios ya construidos, puesto que traen consigo una serie de dificultades, tales como “la disminución de las opciones de escape para potenciales víctimas o el entorpecimiento de los operativos policiales”.

Adicionalmente, se concluye que los escenarios identificados como inseguros por hombres y mujeres son críticos predominante en las horas pico (67%), debido al gran flujo peatonal que se presenta en esos momentos del día. Igualmente, el 64% de las mujeres y el 36% de los hombres prefieren no circular después de las 7:00 de la noche,

ya sea por razones de victimización, percepción o amenaza de ser víctimas de algún tipo de delito. En el siguiente gráfico se muestra las variaciones de percepción de miedo según sexo y el rango horario.

**Gráfico 10: Lugares percibidos inseguros, según hora del día**



Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 303 respuestas en selección múltiple

Igualmente, se observa que el viernes se constituye en el día que mayor percepción de inseguridad les genera a la hora de usar los espacios de movilidad masiva, estando más alta la frecuencia en el caso de los hombres que en el de las mujeres (con el 32% y el 26% respectivamente). Se destaca también que las mujeres sienten mayor vulnerabilidad o riesgo en todos los días de la semana, con el 16% en comparación del 12% registrado en los hombres. Los demás porcentajes pueden ser apreciados en la siguiente tabla.

**Tabla 5: Día de la semana que mayor percepción de inseguridad le genera**

Día	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total
Lunes	7	9	13	10	20
Martes	0	0	3	2	3
Miércoles	3	4	0	0	3
Jueves	1	1	5	4	6
Viernes	25	32	34	26	59
Sábado	2	3	1	1	3
Domingo	7	9	16	12	23
Todos los días	9	12	21	16	30
Entre semana	4	5	3	2	7
Fines de semana	7	9	14	11	21
Le es indiferente	13	17	23	17	93
Total	78	100	133	100	211

Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas

Se logró evidenciar también que solo el 15% de los encuestados manifestaron ser víctimas de delito en el sistema Transmilenio o en los recorridos realizados para llegar al mismo, en los últimos 12 meses. Esta cifra no presentó diferencias significativas en hombres y mujeres. La mayoría de los delitos mencionados corresponden, en su orden, al hurto a personas y lesiones personales comunes. Por otra parte, se identificó también que el 31.7% de las mujeres usuarias del sistema han sido agredidas en sistema por roces o toques sin consentimiento, manoseos, insultos y acosos, en comparación al 15% registrado en el grupo poblacional de hombres encuestados.

A continuación, se especifican las razones de los hombres y las mujeres frente a las sensaciones de amenaza o riesgo que se tienen a la hora de usar dichos espacios públicos. Para ello, fueron creadas **tres categorías** que agrupaban entre 9 y 5 razones, las cuales son: **características físicas de la ciudad construida, imaginarios y/o victimizaciones y usos y/o prácticas urbanas.**



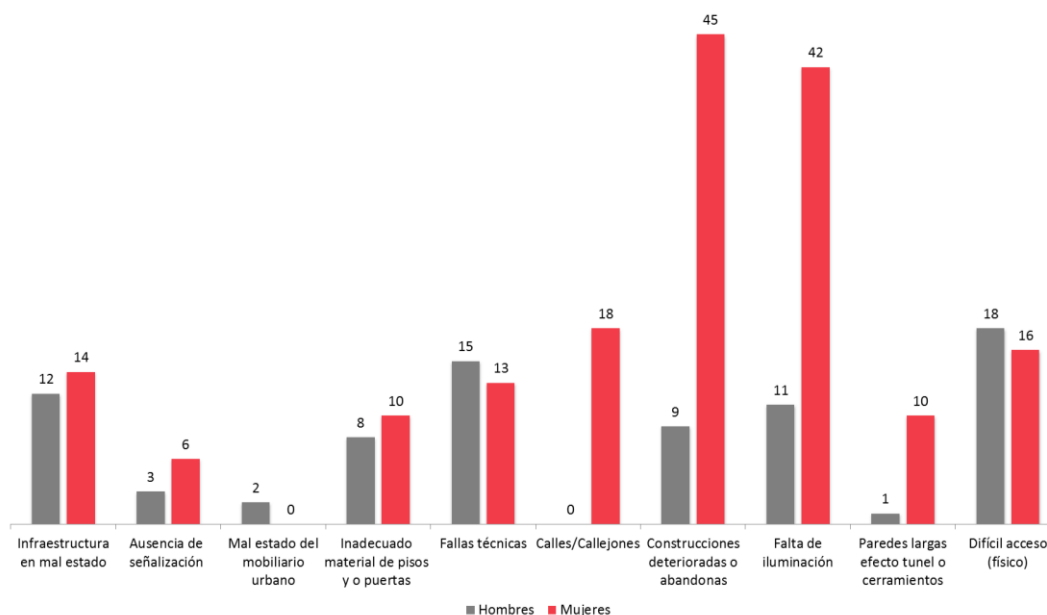
### **2.2.1 Características físicas de la ciudad construida**

Cuando se hace alusión a las sensaciones de inseguridad ocasionadas por las características físicas de la ciudad construida, se encuentran en su orden, que dichas razones en los hombres, están principalmente relacionadas con difícil acceso físico de las estaciones o lugares públicos por ser estrechos y obstaculizar la movilidad peatonal (23%), fallas técnicas de las estaciones (19%), infraestructuras en mal estado (15%), falta de iluminación (14%), construcciones deterioradas o abandonadas (11%), inadecuado material de pisos y puertas en la estaciones (10%), ausencia de señalización (4%), mal estado del mobiliario urbano (3%) y paredes largas efecto túnel que restringen y condicionan los recorridos y trayectos (1%).

Por su parte, entre las principales razones que se asocian a las percepciones de inseguridad de las mujeres, sobresalen las construcciones deterioradas y la falta de iluminación, con porcentajes casi similares (26% y 24% respectivamente). Tal como mencionamos anteriormente, en comparación a los hombres, las mujeres temen ser víctimas de violencia y agresiones sexuales o físicas en una mayor proporción en los lugares públicos más cercanos a las estaciones de Transmilenio. En este sentido, se establece que los miedos de las mujeres para usar y acceder a los ámbitos urbanos no son espontáneos, sino que responde a una expresión del patriarcalismo que asigna espacios físicos y simbólicos a los géneros. Así, culturalmente los espacios considerados más seguros para ellas se relacionan con lo cerrado, íntimo y privado.

En las mujeres, también se observan las razones asociadas a las calles/callejones (10%), infraestructuras en mal estado (8%), fallas técnicas en las estaciones (7%), paredes largas efecto túnel y encerradas en los espacios públicos más próximos al sistema (6%), inadecuado material de pisos y puertas al interior de las estaciones (6%) y ausencia de señalización (3%).

**Gráfico 11: Distribución de las razones de acuerdo con características físicas de la ciudad construida**



Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 169 respuestas. Los encuestados podían valorar máximo 3 lugares que no son mutuamente excluyentes

De acuerdo con esta información, se destaca que los espacios públicos carentes de una buena luminosidad, abandonados y deteriorados dificultan las posibilidades que tienen estas personas de ser vistas por otros, lo que puede aumentar, a su vez, la ocurrencia de delitos, violencias y/o conflictividades. A su vez, estas características del entorno construido hacen referencia a lo que G. Moyano (2007) denomina vigilancia natural, es

decir, la ubicación de elementos físicos y actividades de manera que logren facilitar el tránsito peatonal y la observación natural de los espacios.

A. Hein & M. Rau (2003) argumentan que el conjunto de todas los motivos anteriormente mencionados, deben ser tenidas en cuenta a la hora de realizar estrategias orientadas al espacio físico y construido. Especialmente aquellas tendientes a reforzar los lazos efectivos y el sentido de pertenencia de los espacios relacionados con el transporte. Según los autores, “un espacio sin uso definido y sin nadie que se preocupe de él tiene generalmente como consecuencia su decaimiento por falta de control social. [Dicho refuerzo] es una de las formas de fomentar el desarrollo del control social sobre un área [determinada]” (p.16).

### **2.2.2 Imaginarios y/o victimización**

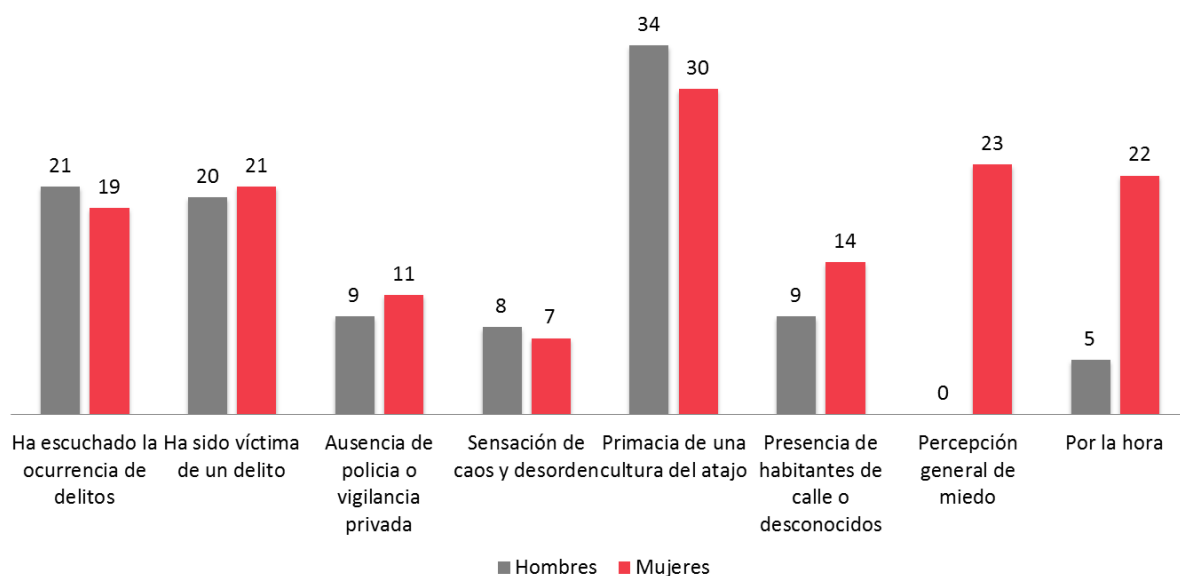
Respecto al grupo de causas de inseguridad asociadas a los imaginarios y/o victimizaciones, las variaciones en hombres y mujeres son levemente diferentes. En ambos casos los encuestados consideraron la cultura del atajo (ingreso indebido de personas y problemáticas de convivencia por falta de una cultura ciudadana) como la principal razón que genera percepciones de inseguridad ciudadana. Sin embargo el porcentaje es mayor en hombres que en mujeres, con el 32% frente al 20% respectivamente. Adicionalmente, **son ellos quienes más reportan el hecho de haber escuchado la ocurrencia de delitos (20%) y de ser víctimas de alguno de ellos (19%)**. Seguidamente se observan las causas, tales como: ausencia de policía, sensación

de caos y desorden y presencia de habitantes de calle o personas desconocidas, cada una con el 8% de representatividad.

De otro lado, **las mujeres presentan mayores frecuencias por otro tipo de razones, como aquellas referidas a percepción de miedo en general (17%, cifra que no se reporta en el caso de los hombres)**, la hora del día (15%) y presencia de habitantes de calle y/o desconocidos (10%). Además, tal como se mencionó anteriormente, esa sensación se produce generalmente en los espacios públicos que hacen parte del sistema Transmilenio, lo cual está restringiendo sus derechos a una movilidad libre y segura en dichos entornos. Entre los demás aspectos, sobresalen haber escuchado la ocurrencia de delitos (13%), haber sido víctima de delitos (14%), ausencia de vigilancia privada y/o de policía (7%) y sensación de caos o desorden (5%). Aunque es importante destacar que estos últimos datos se presentan con mayor frecuencia en los hombres.

Tanto los imaginarios de miedo como la victimización real, se constituyen en aspectos que definen las condiciones en los desplazamientos, recorridos y trayectos que suelen utilizar hombres y mujeres para llegar al sistema. Esta situación, sumado a la desconfianza de los usuarios y a su aparente falta de pertenencia a los escenarios de transporte, dificulta seguir pensando al Transmilenio y sus espacios públicos más cercanos como un proyecto que favorece la convivencia y la cultura democrática en la ciudad.

**Gráfico 12: Distribución de las razones de los imaginarios y/o victimizaciones**



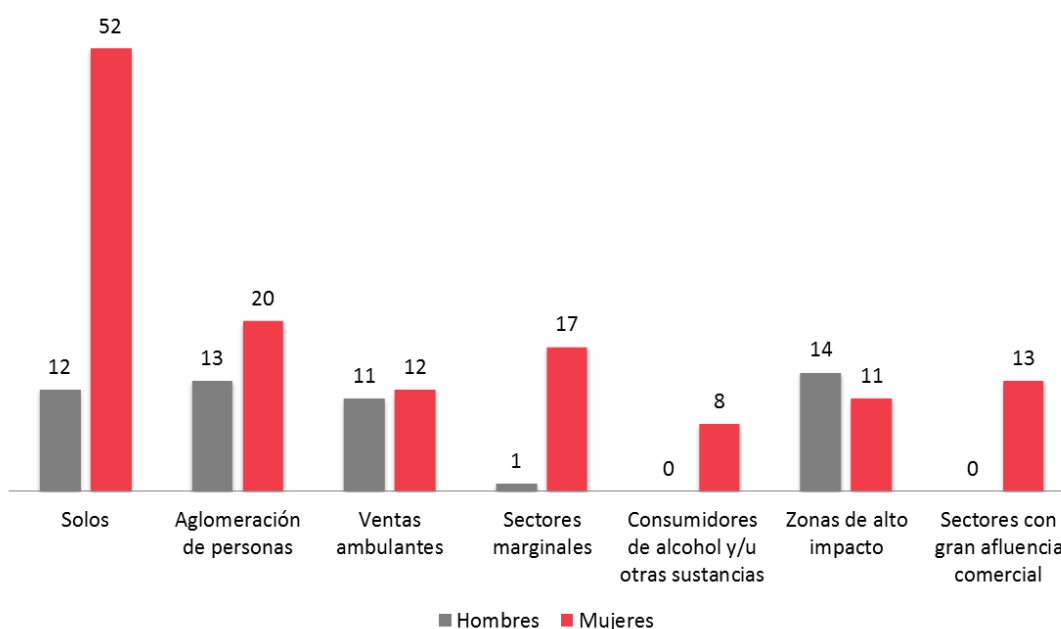
Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 253 respuestas. Los encuestados podían valorar máximo 3 lugares que no son mutuamente excluyentes

### 2.2.3 Usos y prácticas urbanas

Frente a los usos y prácticas urbanas, los **lugares solos o poco transitados se presentan como escenarios potenciales a las situaciones de riesgo y vulnerabilidad, especialmente en el caso de las mujeres quienes cuentan con el 38% de representatividad.** Entre estas áreas se destacan las vías principales o barriales que conducen al sistema, los sectores con gran afluencia comercial, y el entorno más cercano a las estaciones. Dichos lugares, son usualmente solitarios a ciertas horas del día y en algunos casos existe poca disponibilidad de vigilantes naturales, es decir la posibilidad de ver y ser vistos por otras personas en estos espacios.

Igualmente, se observa que las mujeres manifiestan tener más riesgo en lugares aglomerados (15%), sectores marginales (12%), en zonas de alto impacto (11%), en sectores de gran afluencia comercial (9%), ventas ambulantes (9%) y presencia de consumidores de alcohol y/u otras sustancias (6%). Por otra parte, la variable más representativa en el caso de los hombres se ubica en los espacios en las zonas de alto impacto (27%), lugares aglomerados (24%) y presencia de ventas ambulantes (22%). Las demás razones se pueden observar en el gráfico N°13.

**Gráfico 13: Distribución de las razones de usos y prácticas urbanas**



Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 184 respuestas. Los encuestados podían valorar máximo 3 lugares que no son mutuamente excluyentes

**Si se consideran los totales de estas categorías según sexo del encuestado, se establece que el 73% de las mujeres y solo el 27% de los hombres consideran que los usos y las prácticas urbanas cotidianas se convierten en atributos que generan**

**percepciones de miedo e inseguridad.** De ahí la importancia de impulsar estrategias orientadas al reforzamiento territorial y de lazos efectivos, lo cual significa fomentar un adecuado uso y cuidado del sistema Transmilenio y de sus espacios cercanos. Lo anterior, guarda además una estrecha relación con la definición de los usos del suelo y las condiciones físicas del entorno construido que puedan humanizar el acceso a este sistema masivo de transporte. Por ello, a continuación se mostraran los resultados arrojados en el trabajo de observación que fue realizado en las estaciones objeto de estudio.

### **3. Caso de estudio: Estaciones Calle 45, Calle 57 y Calle 72**

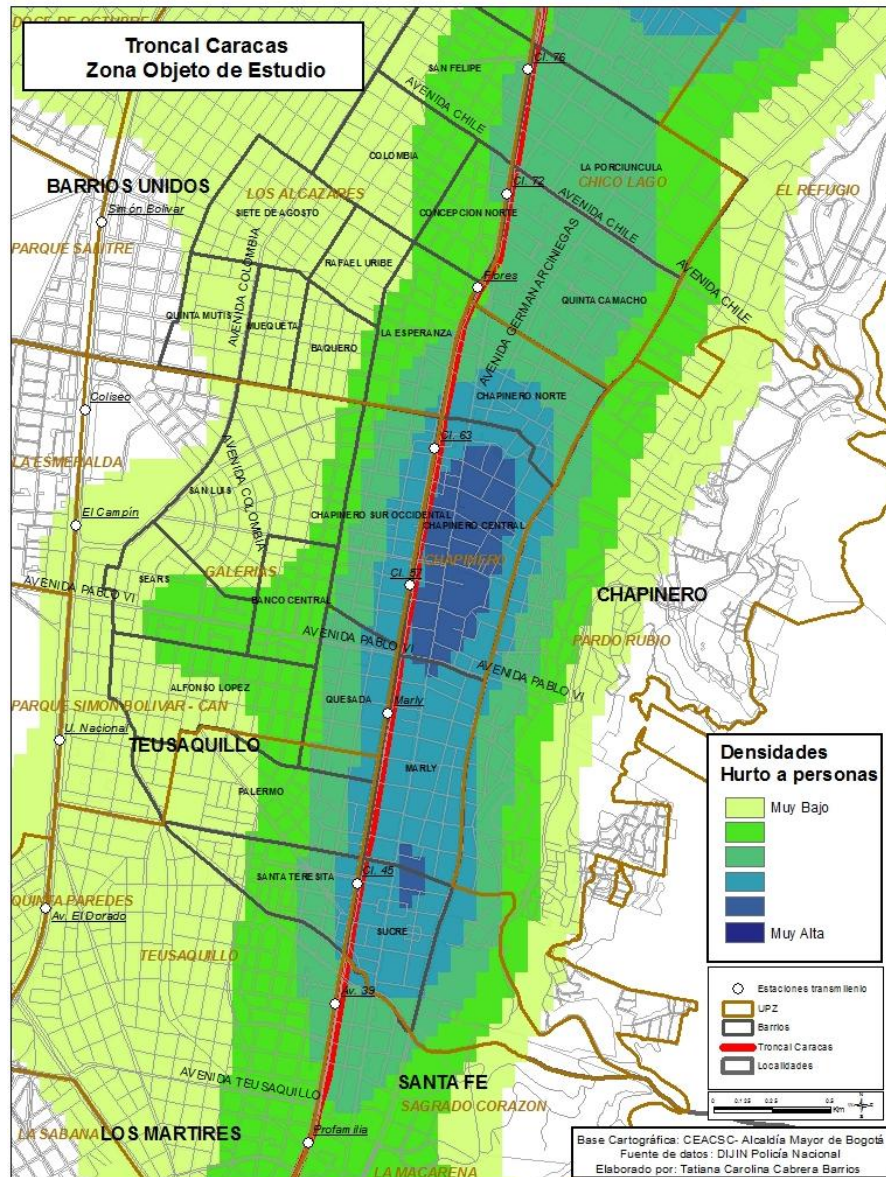
Este análisis se centra en el estudio específico de las estaciones Calle 45, Calle 72 y Calle 57, principalmente teniendo en cuenta la relación de las estaciones con el espacio construido y las percepciones de los participantes en la encuesta sobre los lugares en los que se sienten más inseguros y/o vulnerables. Desde esta perspectiva, el interés consistió en analizar la “seguridad como un elemento intrínseco de la coherencia y continuidad de la conectividad de las estaciones. [Esta] consiste en la supresión de los riesgos reales o percibidos que se puedan generar en las plataformas de abordaje, los recorridos peatonales o los nodos de transferencia intermodal. Dichos riesgos suelen estar asociados con elementos físicos o percepciones de inseguridad que es posible experimenten los usuarios de un sistema BRT” (R. Díaz, 2010, p. 72) De ahí la importancia que adquiere examinar si los espacios públicos que hacen parte de las mismas se encuentran garantizando la continuidad y seguridad de los peatones en su desplazamiento por la ciudad.

Con base en el mapa de densidades de hurto a personas, se puede observar que hacia el oriente de la zona objeto de estudio se presentan focos de color azul con densidades altas y medias altas que se extienden en los barrios Sucre y Chapinero Central de la UPZ denominada Chapinero (Ver mapa N°4). Dicha situación contrasta con una estructura de usos mixtos, entre los que se destacan: habitacional (menor o igual a 3 pisos y mayor o igual a 4 pisos), comercio a escala vecinal, zonal y metropolitana, espacios de venta de licor o estupefacientes e instituciones educativas. Adicionalmente, su posición privilegiada “la convierte en un punto de tránsito entre el centro consolidado, el centro financiero y los demás sectores de la ciudad” (Secretaría Distrital de Planeación, 2011, p. 5).

Por otra parte, en las Localidades de Teusaquillo y Barrios Unidos se observan manchas de color verde con densidades muy bajas y medias bajas, las cuales abarcan zonas más extensas de la ciudad (principalmente si son comparadas con los focos de mayor concentración ubicados en la Localidad de Chapinero). Esta situación podría indicar que, en el extremo occidental de la Avenida Caracas, los hurtos a personas se distribuyen en su mayoría de forma dispersa y se encuentran más asociados con usos de carácter residencial e incluso de oficinas, en donde el flujo peatonal a ciertas horas del día y de la noche es usualmente menor.



**Mapa 4: Zona objeto de estudio, según densidad de hurto a personas**



A continuación se presenta el estudio de las estaciones de Transmilenio Calle 45, Calle 57, y Calle 72, las cuales se observaron concentraciones de hurto a personas media, alta y baja respectivamente. Seguidamente, teniendo como referente el derecho a la ciudad, desde un enfoque de género, se presentaran las recomendaciones de acuerdo a estas tres experiencias.

### **3.1 Movilidad y seguridad: Estación Calle 45 y su entorno**

La Estación Calle 45 se sitúa sobre la Avenida Caracas entre la Avenida Calle 45 y la Calle 41 (barrio Sucre), en donde se encuentran las áreas de acceso y de salida del sistema Transmilenio (de ahí que se constituyan en las vías que concentran el mayor flujo peatonal y vehicular en este sector). En la intersección entre la Avenida Caracas y la Avenida Calle 45 circula tanto el servicio de transporte público colectivo como el sistema masivo de transporte, ambos corredores hacen parte de la malla vial arterial y se constituyen en el soporte de la movilidad y accesibilidad metropolitana y regional (IDECA, 2013). Asimismo, para García & Ceballos (2010), la Avenida Calle 45 presenta “dimensiones menores a las estipuladas para el alto uso vehicular actual, el cual supera su capacidad, genera congestión y produce un alto deterioro de la calzada de rodamiento” (p. 52).

De acuerdo con el Catálogo de Datos Geográficos del IDECA (2013), las demás vías que delimitan la estación son de tipo 2 y 3, lo que indica ser calles que hacen parte de la malla vial intermedia (facilita el acceso a escala zonal) y de la malla vial local (facilita acceso a predios y soporta tráficos de corta distancia) respectivamente. Junto a la Avenida Calle 45, estos corredores viales conectan la ciudad de oriente a occidente y viceversa. En el sentido norte sur se encuentra la Avenida Caracas, la carrera 15 (al occidente de la Caracas) y la Carrera 13 (al oriente de la misma). Sumado a lo anterior, la pérdida de integración o conectividad entre las calles 43 y 44 disminuye la circulación peatonal, debido a la introducción del Transmilenio. Dicha situación puede afectar la

percepción de inseguridad y restringir la utilización de estos trayectos por parte de habitantes y usuarios.

**Mapa 5: Estructura vial – Estación Calle 45**



En lo referente a los usos del suelo, este sector se caracteriza por una gran variedad de usos, tales como: comercio zonal y vecinal, educación, salud, vivienda, y oficinas (ver mapa N°6). Dicha situación genera diferentes actividades socioeconómicas que atraen un alto flujo de personas a cualquier hora del día. El área circundante a la estación de la Calle 45 se caracteriza por albergar arquitecturas antiguas en sus edificaciones, tales como la mudéjar española, así como varias casas y casonas coloniales, republicanas, e

inglesas, menores o iguales a 3 pisos, algunas de las cuales cuentan con protección patrimonial. Existen también varias casas modernas de 2 y 3 pisos, edificios residenciales de 3 a 15 plantas, y algunos edificios de oficinas y comerciales modernos de 3 a 5 pisos.

Esta zona cuenta además con dos parques-plazoleta de bolsillo que enriquecen el espacio urbano y mejoran las condiciones ambientales de las vías en las que dan frente. Sin embargo, ambos parques fueron considerados como lugares inseguros por los encuestados, especialmente en horas de la noche.

**Mapa 6: Usos del suelo – Estación Calle 45**





Sobre las calles 43 y 44, tanto al occidente como oriente de la avenida Caracas, se concentran mayoritariamente usos habitacionales, con algunas excepciones de comercio zonal, educación y oficinas. En el barrio Palermo (Localidad Teusaquillo), predomina un uso habitacional mayor o igual a 2 pisos, seguido del comercio vecinal y zonal. La calle 44 cuenta con un separador y presenta mejores condiciones urbanísticas en comparación al extremo oriental de la Avenida Caracas. Sobre este eje, se concentra un uso residencial mayor o igual de 4 pisos e incluso en la esquina norte se puede apreciar una edificación que cuenta con aproximadamente 12 pisos. En la Calle 43, se presenta invasión del espacio público por parte de vehículos particulares y se destaca también el tamaño reducido de los andenes para garantizar un mejor flujo peatonal.



**Extremo occidental de la avenida Caracas – Sentido sur norte**

Elaboración propia

Adicionalmente, se resalta la falta de mantenimiento de las infraestructuras de este espacio público, particularmente hacia el extremo oriental de la Avenida Caracas (barrio Sucre) en donde se observaron lotes dedicados al servicio de parqueadero, construcciones deterioradas y abandonadas menores o iguales a 3 pisos, espacios poco iluminados, muy solos y con andenes en mal estado que dificultan la accesibilidad peatonal. Esta situación se presenta en el eje de la Calle 43, condicionando y restringiendo la circulación peatonal a ciertas horas del día, sobre todo en los rangos horarios que transcurren desde las 06:00 am a 8:00 am y después de las 7:00 pm.



### **Construcciones deterioradas**

Elaboración propia

De acuerdo, con la encuesta realizada, la presencia de construcciones deterioradas y abandonadas, se constituye en un lugar de riesgo o amenaza a la hora de transitar, especialmente para el caso de las mujeres. Asimismo, hombres y mujeres resaltaron las vías principales y comerciales, tales como la Carrera 13 y la Avenida Calle 45, como espacios en los que se incrementa su percepción de inseguridad. Entre las razones de dicha calificación, se encuentran: el cerramiento de los

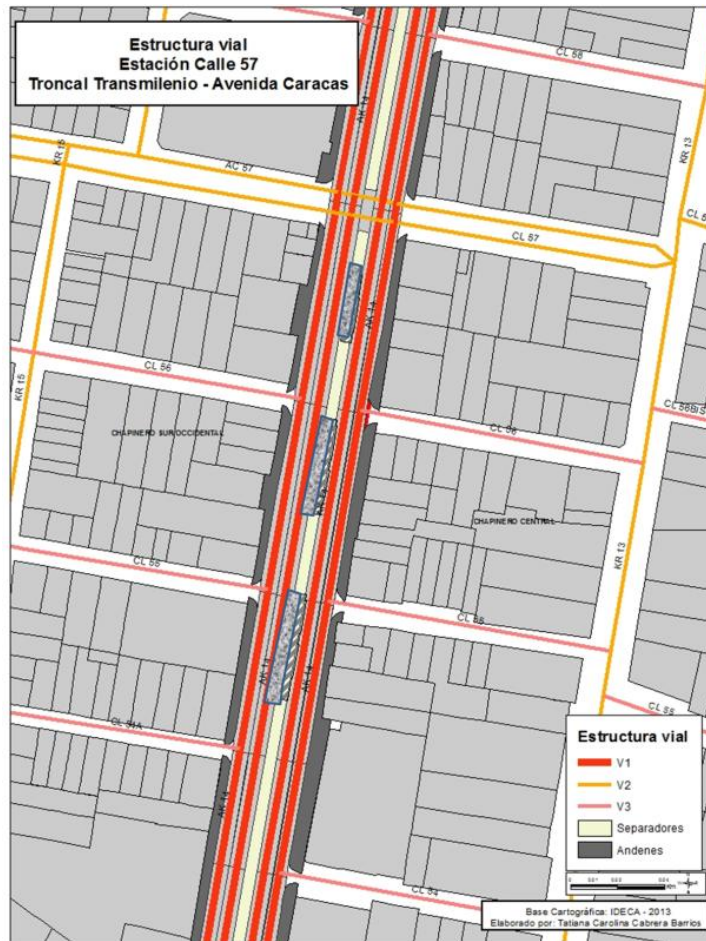
establecimientos comerciales en horas de la noche y la falta de iluminación, la presencia de servicios de transporte público colectivo y de algunos parques solitarios en ciertas horas del día. Esta situación contrasta con la concentración espacial de hurto a personas que muestra una densidad muy alta sobre eje de la Carrera 13, coincidiendo también con uno de los parques de bolsillo utilizado usualmente por habitantes y universitarios del sector.

Igualmente, se concluye que el 71% de los hombres y el 38% de las mujeres se sienten inseguros o inseguras al interior de la estación Calle 45. Asimismo el 63% de las mujeres y el 29% de los hombres manifiestan que los espacios públicos más cercanos a la estación son aquellos que les generan mayores sensaciones de peligro o miedo. Entre estos lugares, las mujeres destacan las vías barriales que conducen al sistema, los sectores de gran afluencia comercial y el entorno de algunos equipamientos de salud y educación, que se encuentran ubicados en el acceso sur de la estación de Transmilenio (debido a la falta de iluminación en horas de la noche y por razones de ser espacios poco abiertos al público). Asimismo resaltan el entorno del equipamiento destinado a servicios funerarios, ubicado en el costado occidental de la Avenida Caracas.

### 3.2 Movilidad y seguridad: Estación Calle 57 y su entorno

La Estación Calle 57 se encuentra localizada en el nororiente de la ciudad, entre la Avenida Calle 57 y la calle 54A, las cuales están clasificadas como vías tipo 2 y 3 respectivamente y se constituyen en las áreas de ingreso o salida del sistema. En el siguiente mapa, se observa que el sector cuenta mayoritariamente con vías de la malla vial intermedia (Calle 56, Calle 55, Calle 54A, Calle 54) y en menor medida con ejes viales catalogados como parte de la malla vial local (Carrera 13, Carrera 15 y Avenida Calle 57).

**Mapa 7: Estructura vial – Estación Calle 57**



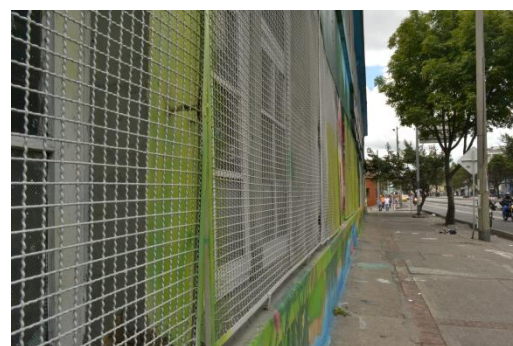


En lo referente a la vocación del sector, el costado occidental de la avenida Caracas se distingue por el dominante uso residencial con algunos ejes comerciales que funcionan en la primera planta de las viviendas. La mayoría de estas edificaciones cuentan con dos pisos y existen construcciones que varías entre 4 y 6, algunas de las cuales han sido construidas a finales de los años 70 y principios de los 80. Otras son casas coloniales adaptadas a la vida contemporánea, y en muchos casos se le han realizado ampliaciones de más plantas.

**Mapa 8: Usos del suelo – Estación Calle 57**



En este sector, en la esquina de la Avenida Calle 57, se destaca también la presencia del **Colegio Manuela Beltrán** como uno de los lugares que podrían ser percibidos de manera insegura o atractivos para la ocurrencia de delitos. Este espacio se caracteriza por tener paredes largas efecto túnel y algunos ventanales diminutos saturados con rejillas metálicas. Adicionalmente, su cercanía a una vía de tránsito fluido de vehículos puede llegar a impedir que las personas reaccionen o busquen un espacio de salida en caso de sentirse vulnerable. Los entornos de equipamientos, fueron mencionados en la encuesta como uno de los principales lugares percibidos como inseguros por parte de las mujeres. Esta cifra no fue reportada en el caso de los hombres.



**Colegio Manuela Beltrán**

Elaboración propia

Sobre la calle 55 (V3) existen varias casonas inglesas de 2 plantas, algunas con altillo, muy bien conservadas, y de interés cultural. En la esquina sur se ubica un edificio de apartamentos de 13 plantas, de arquitectura contemporánea, el cual se encuentra en buen estado y genera alto flujo peatonal de residentes en la zona. De la misma manera, la calle

54A (V3) cuenta con una gran variedad de arquitecturas y usos comerciales o residenciales, predominantemente de 2 plantas. Esta vocación mixta genera diversas dinámicas sociales según horas y días de la semana.

En esta vía se encuentra también el ingreso sur a la estación de Transmilenio, hecho que asegura una mayor circulación peatonal especialmente en horas pico. Esta situación puede incrementar las percepciones de seguridad debido a la aglomeración de personas, o al contrario disminuirla por sensaciones de caos y desorden. De la misma manera se observó que las calles 55 y 56 están siendo utilizadas por algunas personas para ingresar indebidamente a través de las plataformas de abordaje. Lo anterior genera percepciones de inseguridad para los usuarios quienes se encuentran al interior de las mismas, además dicha práctica constituye un riesgo para quienes cruzan la Avenida Caracas por espacios no permitidos.

Con respecto a la vocación del espacio construido, el lado oriental de la estación de Transmilenio se encuentra consolidado predominantemente como un sector comercial entre la Avenida Calle 57 y las calles 56 y 55. Esta zona se caracteriza por la presencia de restaurantes, establecimientos de juegos de suerte y azar, oficinas y entidades bancarias. Adicionalmente, se destaca el sector denominado la Playa (Zona de Mariachis) que se ubica entre las calles 54 y 56 con Avenida Caracas, allí predominan locales comerciales asociados con venta de licor y/o estupefacientes y aquellos dedicados a la prostitución, (CEACSC, 2011). En el resto del territorio se localiza un uso principalmente de oficinas y en menor medida vivienda.

De acuerdo con la configuración espacial de hurto a personas, se observa que el tramo comprendido por la avenida Caracas y la Carrera 8, entre las calles 53 y 63, presenta los focos más nítidos de hurto a personas. Esta situación contrasta con la presencia de establecimientos comerciales dedicados a la compraventa o juegos de suerte y azar, espacios de consumo de licor, zonas de rumba para población LGBTI y una gran afluencia de población juvenil. Adicionalmente, entre la Avenida Calle 57 y la Calle 59, se encuentran algunas áreas urbanas vulnerables al delito debido a la presencia de callejones y/o calles cerradas, en las que se encuentran edificaciones deterioradas y en estado de abandono. Este sector también se caracteriza por la presencia de basuras, escombros, ausencia de iluminación, poca circulación peatonal y lugares de difícil accesibilidad en términos físicos (por ser angostos, con poca visibilidad y ocultos). La agrupación de estas condiciones físicas y funcionales puede llegar a explicar la manifestación del hurto a personas, así como de otros delitos, y generar percepciones de miedo o temor que restringen o condicionan los desplazamientos cotidianos. Adicionalmente, se observa una deficiencia de zonas verdes y demás espacios libres que disminuyen la calidad en la circulación peatonal.

Según los datos suministrados por la encuesta aplicada en esta estación, el 67% de las mujeres tienen mayor percepción de riesgo en los espacios públicos que hacen parte del sistema, principalmente en los entornos de equipamientos (como el ya caso mencionado del colegio Manuela Beltrán), los sectores con gran afluencia comercial y las construcciones deterioradas. Entre las razones por las cuales consideran inseguros estos lugares, ellas manifestaron la presencia de habitantes de calle, la localización de zonas



de alto impacto, la falta de iluminación, y las paredes largas efecto túnel o encerradas. Por su parte, con el 56% los hombres son quienes se sienten más vulnerables al interior del sistema frente al 44% de quienes manifestaron sentirse inseguros en los espacios públicos más cercanos a las estaciones.



Elaboración propia

### **3.3 Movilidad y seguridad: Estación Calle 72 y su entorno**

La estación Calle 72 se encuentra entre las Localidades de Chapinero (UPZ Chico Lago) y Barrios Unidos (UPZ Los Alcázares), específicamente entre la Avenida Calle 72 y la calle 70A. Cuenta con una importante intersección de la Avenida Caracas y la Avenida Calle 72, ejes que hacen parte de la malla vial principal. Ello significa que el sector donde se ubica dicha estación de Transmilenio facilita la circulación de mediana y larga distancia a escala urbana, regional y metropolitana, tanto en sentido norte-sur a través de la Avenida Caracas y la Avenida Carrera 15, como también en dirección oriente-occidente por medio de la Avenida Calle 72.

Se observa también que en el norte de la estación, las áreas de entrada y salida del sistema se encuentran ubicadas a través de la Avenida Carrera 15 y la Avenida Calle 72 y en el sur por la calle 70A. Aunque se destaca que la circulación peatonal es significativamente mayor en el norte de la estación, debido a la concentración de una gran parte de la actividad terciaria en comercio, finanzas, educación superior y servicios de la ciudad. Además de contar con un uso predominantemente comercial de escala metropolitana, regional e internacional, este corredor hace parte de la centralidad ubicada en el eje centro-norte de Bogotá que se extiende desde el Palacio Nariño hasta la calle 127 con carrera 15 (L. Cuervo & O. Alfonso, 2001).

Los demás ejes viales que delimitan y cruzan la estación de Transmilenio están catalogados como parte de la malla vial intermedia y local, tal como se muestra a continuación:

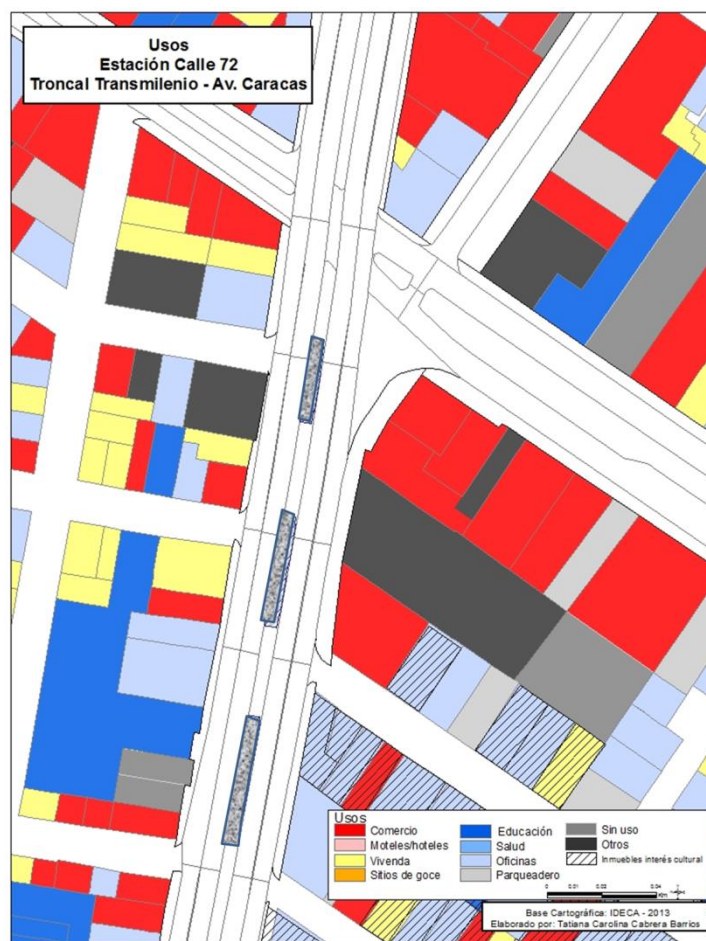
**Mapa 9: Estructura vial – Estación Calle 72**



Con relación a la vocación del sector, además de la dominante actividad económica, se destacan otros usos representativos que se mezclan con una serie de equipamientos aledaños de recreación, deporte, cultura, salud, educación y servicios funerarios. En el siguiente mapa, hacia el costado oriental de la Avenida Caracas y particularmente en las Calles 71 y 70A, se observa la presencia predominante de oficinas, algunas de las cuales se encuentran en inmuebles que han sido categorizados de interés cultural. También se observan parqueaderos e instituciones educativas de carácter técnico y superior.

Hacia el lado occidental, existe una mayor concentración de uso residencial de 2 o más de 4 pisos que se mezclan con corredores comerciales de escala vecinal, zonal y urbana. En la esquina de la calle 71A, está ubicada la estación de servicio de gasolina y sobre la manzana comprendida entre las calle 71 y 70A se encuentra predominantemente las instituciones educativas y algunas oficinas de función pública.

**Mapa 10: Usos del suelo – Estación Calle 72**



Con base en el mapa de densidades de hurto a personas, esta estación presenta una concentración media baja de dicho delito (especialmente si se compara con las estaciones de la Calle 45 y la Calle 57). Sin embargo, llama la atención que el 65% de



las mujeres encuestadas consideraron inseguros los espacios públicos cercanos a la troncal (en comparación al 13% registrado en hombres). Entre los lugares que mayor percepción de amenaza o miedo les generaba a las mujeres, se mencionaron las vías barriales que conducen al sistema, los sectores con gran afluencia comercial (ubicados en la Avenida Calle 72 y Avenida Carrera 15) y las vías principales. Entre las razones se encuentran: lugares solos y poco iluminados en horas de la noche, ventas ambulantes, las paredes largas efecto túnel y el cerramiento de la Escuela de Artes y Letras ubicada en el costado oriental del área sur de salida y entrada al sistema. En el caso de los hombres, se mencionó el entorno general de la estación, es decir la confluencia del mal estado de los andenes, la invasión del espacio público y las condiciones físicas del ambiente.

Cabe mencionar que esta estación registró en la encuesta realizada la frecuencia más alta de inseguridad al interior del sistema Transmilenio, si es comparada con las estaciones de las calles 45 y 57. En efecto el 88% de los hombres y el 35% de las mujeres usuarias de esta estación manifestaron sentirse inseguras al interior de la estación. Entre las razones de los hombres, se encuentran: - Ingreso indebido de las personas al sistema, - Fallas técnicas en las puertas que facilitan la apertura por parte de otros usuarios quienes ingresan sin cancelar el pasaje, - Fallas técnicas por parte de los operadores de los buses (quienes no estacionan a las plataformas de abordaje), - Inadecuado material de pisos y puertas (los primeros por ser resbalosos y los segundos por no garantizar la seguridad de los usuarios en momentos de manifestación ciudadana), - Primacía de una cultura del atajo que dificulta la convivencia ciudadana y el cumplimiento de normas, además de estimular las agresiones físicas al subir o bajar de los buses, -Aglomeración

de personas y Sensación de caos o desorden, y finalmente – Dificil acceso físico en la estación por ser considerada estrecha (situación que dificulta la circulación peatonal al interior de la misma).



Elaboración propia

El análisis de usos del suelo y de la estructura física en los tres casos de estudio mencionados, es fundamental para entender que “la ciudad como espacio construido no es neutro desde una perspectiva de género, sino que contiene y expresa las relaciones sociales entre hombres y mujeres que se construyen y transforman a lo largo del tiempo en los mismos, definiendo ideas de "feminidad" y "masculinidad" que se traducen espacialmente, y que generan lugares para lo masculino y lugares para lo femenino, afectando su cotidianidad, sus oportunidades y sus derechos” (C. Cruz, 2009, p. 1).

A continuación, se presentan una serie de recomendaciones para el mejoramiento de la accesibilidad al sistema Transmilenio, teniendo como referente el derecho a la ciudad y particularmente los resultados obtenidos en el trabajo de campo (**donde se evidenció que el género es una de las categorías que más afecta la movilidad cotidiana y la seguridad ciudadana en los espacios de movilidad masiva**). En este sentido, si bien se hace énfasis en que las aproximaciones sobre la construcción social del espacio, mediada por género, ha ocupado un importante lugar en las políticas urbanas de la administración distrital y en el ámbito académico, es necesario plantear algunas estrategias pertinentes para el mejoramiento de la movilidad cotidiana y la seguridad ciudadana.

## RECOMENDACIONES

De acuerdo con los resultados recolectados en campo y especialmente aquellos obtenidos en las estaciones de Transmilenio que fueron objeto de estudio, lo que faltaría en la identificación de las prácticas actuales del planeamiento, que producen efectos discriminatorios contra hombres y mujeres, puede resumirse en lo siguiente:

- Incorporación de las necesidades diferenciales según género en la redacción de los planes, programas y proyectos urbanos.
- Identificación de espacios cercanos al sistema Transmilenio que sean considerados inseguros para hombres y mujeres, así como sus posibles soluciones de diseño urbano, tanto en los ya construidos como en aquellos que van a ser planificados.
- Intervención en espacios vacíos o culatas a través del mejoramiento del mobiliario urbano. Adicionalmente, es conveniente plantear algunos usos mixtos y adecuar la iluminación en algunos trayectos.
- Buscar alternativas para reducir el tiempo de desplazamiento, especialmente en la combinación de diferentes modos de transporte -Garantizar una mayor seguridad y comodidad en los desplazamientos peatonales y al interior del Transmilenio.
- Futuros trazados y una mayor frecuencia en las rutas existentes de buses, teniendo en cuenta los desplazamientos diferenciales según género y particularmente los femeninos. En esta línea se resalta que las mujeres corresponden al grupo poblacional que más utiliza el transporte a lo largo del día, debido a las diferentes actividades cotidianas que tienen a su cargo.

- Diseño de espacios intermedios entre las estaciones y el espacio público más cercano que garantice la posibilidad de ver y ser visto por otros en estos lugares. Asimismo es importante tener barreras simbólicas para controlar la circulación de personas en áreas no permitidas (por ejemplo: separadores de la troncal).
- Usos mixtos y mayor iluminación en vías barriales que perdieron conectividad por la implantación del sistema Transmilenio, con el fin de asegurar mayor control social y sentido de pertenencia de los habitantes. Lo anterior, puede ser una forma de prevenir de cambiar los atributos para que se pierda el atractivo de ingresar indebidamente a las estaciones, concretamente en los espacios entre las plataformas de abordaje y los buses.
- Mejorar la conectividad y continuidad de los espacios públicos cercanos a las estaciones de Transmilenio, con el propósito de favorecer el derecho a una movilidad libre y segura (desplazamiento peatonal).

Se propone evaluar dichos aspectos tanto en la etapa de planificación de nuevas troncales del sistema, y a su vez, analizarlas e implementarlas en aquellas que se encuentran ya construidas. Lo anterior, permitirá la construcción de espacios públicos relacionados con el transporte urbano de forma incluyente buscando generar mayor integración social. Esta mirada favorecerá las condiciones en las que sucede el desplazamiento peatonal, reivindicando el derecho a una movilidad libre y segura, sin importar distinción de género, edad, clase, o etnia. En el siguiente cuadro se puntualiza en otro tipo de recomendaciones importantes.

## RECOMENDACIONES

Ámbitos a intervenir	Acciones posibles a realizar
<p>Reforzamiento de lazos afectivos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas constantes de comunicación y educación sobre el uso del sistema</li> <li>• Espacios de descanso para los habitantes y de recibimiento para los usuarios</li> <li>• Atributos funcionales de la ciudad enfocados al ciudadano</li> <li>• Fomentar el cumplimiento de las normas, la resolución pacífica de los conflictos y el respeto por el ciudadano en dichos espacios</li> </ul>
<p>Mantenimiento y mejoramiento de los espacios de transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantenimiento de los andenes y las infraestructuras peatonales. Es necesario que algunos de ellos sean amplios, sin obstrucción, con buena señalización y con ramplas)</li> <li>• Cambiar el material de los pisos en las estaciones de la troncal Caracas, puesto que algunos encuestados que la superficie de la plataforma tiene una influencia negativa en el desplazamiento peatonal, al ser resbaladiza.</li> <li>• Mejorar las indicaciones claras de salida y entrada al interior de las estaciones de Transmilenio</li> <li>• Recuperación de espacios públicos deteriorados y en mal estado, evitando cerramientos que dificultan el desplazamiento peatonal y genera temor</li> <li>• Usos mixtos, iluminación adecuada en territorios poco frecuentados</li> <li>• Instalación de mobiliario urbano de arte público y una adecuación paisajística que incluya el uso de vegetación. Lo anterior ayuda a reducir el miedo y la sensación de soledad.</li> <li>• Mobiliario urbano en las paradas de alimentación del sistema Transmilenio</li> </ul>

## CONCLUSIONES

El derecho a la ciudad representa una enorme oportunidad en la lucha contra la exclusión y la consolidación de una ciudad a escala humana, diseñada y construida para el fomento de valores tales como: dignidad, respeto y libertad. En esta línea, realizar el análisis de la integración de los conceptos de seguridad ciudadana y movilidad cotidiana, como resultado de una construcción social mediada por el género, implicó comprender en cierta medida la complejidad y el rol social de la planeación urbana. Además, se constituyó en una oportunidad para comprender el funcionamiento de la ciudad desde la demanda de transportes. Este tipo de acercamiento no fue fácil de realizar, y mucho más aún, cuando continúa primando una serie referentes restringidos acerca del ejercicio del planeador urbano, usualmente ligado a la distribución y localización de las infraestructuras en la ciudad.

Se trata en suma de reconocer que entre los objetivos del ordenamiento y/o tratamiento del espacio se encuentra el mejoramiento de la calidad de vida.<sup>18</sup> De hecho, en los resultados de la investigación se logró demostrar que el éxito y la imagen del sistema Transmilenio no solo depende de sus factores internos (*buses con mejor capacidad, usos de materiales adecuados en las estaciones, reducción en los tiempos de viaje, entre otros*), sino además de una serie de aspectos externos que son condicionantes para el uso

---

<sup>18</sup> Indudablemente, lo anterior, debe ser comprendido a partir de una óptica integral en la que se encuentran también los propósitos de competitividad, sostenibilidad, calidad formal y funcional de los proyectos, entre otros.

y disfrute de este hecho urbano (*mantenimiento del espacio público, posibilidad de circular y de ser vistos por otros, iluminación, entre otros*).

Llama la atención también, que el 70% de los hombres y las mujeres manifiesten sentirse inseguro o vulnerable al interior del sistema o en sus entornos más próximos. Dicha percepción puede estar reflejando el poco sentido de pertenencia y apropiación que tiene la ciudadanía en estos espacios, y muestra además la débil capacidad que ha tenido el Distrito, por lo menos en las dos últimas administraciones, de convertir los espacios que hacen parte del Transmilenio en áreas más habitables y accesibles al ciudadano.

Concretamente en el tramo de la troncal Caracas, seleccionado como objeto de estudio, se evidenció que la planificación de dichas áreas o el tratamiento que se debió dar (o se debe dar) una vez construidas, no generan una experiencia atractiva para el ciudadano. Es más, dicho hecho urbano, imposibilita la construcción social de un lugar para estar o simplemente caminar de forma libre y segura. En este aspecto, se observó también que existe un uso diferencial de los espacios públicos que establece el grado de inclusión y exclusión que tienen los diferentes grupos sociales, el cual está en cierta medida condicionado por las situaciones de seguridad y formas de desplazarse que tienen hombres y mujeres.

Al respecto se concluye que los hombres son mayormente víctimas de los delitos como hurto, homicidio y lesiones personales, pues es en los espacios públicos donde ellos



“reafirman su hombría y masculinidad”. Por su parte, las mujeres, con las frecuencias más representativas, suelen sentir más amenaza o riesgo a la hora de acceder a este sistema de transporte según franjas horarias o días de la semana. Además, ellas son el grupo poblacional más afectado en términos de movilidad cotidiana, pues son quienes invierten más tiempo en desplazamientos a pie, utilizan diferentes medios de transporte para llegar a sus actividades cotidianas (en una mayor proporción en comparación a los hombres) y consecuencia de ello pagan más por los servicios de transporte.

Esta situación de exclusión que presentan las mujeres está siendo generada, en algunos casos, por la planeación urbana, en el sentido en que los modelos de ciudad son el resultado de los referentes de política pública sobre movilidad y seguridad ciudadana. Además de las características físicas del entorno, la construcción social en los escenarios de transporte, como lo es el caso de Transmilenio, restringe la movilidad cotidiana e incide en el incremento de percepciones de riesgo o miedo de sufrir un delito. De ahí la importancia de reconocer que el transporte, así como también el mobiliario urbano que lo conforma, debe ser incluyente, accesible y asequible para todos los ciudadanos.

En consecuencia es relevante tener presente, que no solo las características físicas del espacio construido en torno al Transmilenio condicionan las prácticas y la vida cotidiana de los usuarios y habitantes de la ciudad. Esa sensación de calidad o no de este hecho urbano es también construida socialmente y mediada por los imaginarios, creencias y normas establecidas para cada género (sin desconocer la importancia de otros factores como la edad, las circunstancias familiares, la clase, la etnia, entre otros). Por tanto, si se

trata de incentivar el uso de transporte público en la ciudad, particularmente el de Transmilenio, es necesario que los desplazamientos peatonales puedan realizarse en buenas condiciones, con infraestructuras adecuadas para transitar y que además posibiliten la seguridad ciudadana.

Desde esta perspectiva y sin el ánimo de querer justificar, esta investigación es el resultado de un esfuerzo por posicionar el estudio de las formas de vida, las creencias y las prácticas cotidianas en la planeación urbana y sus políticas, particularmente aquellas relacionadas con el transporte y el impacto que éste genera en la ciudad. En efecto, una de las principales transformaciones de Bogotá, a finales de los años noventa, no solo estuvo acompañada en el desarrollo de su estructura física, sino también en la implementación de acciones urbanas más centradas en los seres humanos, o como lo planteaba Ricardo Montezuma (2006), en la humanización del uso y acceso a la ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acuerdo 04 de 1999. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=892>
- Alcaldía Mayor de Bogotá (1998). Concurso de diseño urbanístico y arquitectónico del sistema de transporte público colectivo de buses de Transmilenio. Bogotá: Secretaría de Tránsito y Transporte
- Ardila Mauricio. Macroproyectos de movilidad urbana y la construcción de la ciudad. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano. Consultado agosto de 2013, en el enlace: [http://avalon.utadeo.edu.co/dependencias/publicaciones/macroproyectos\\_de\\_movilidad.pdf](http://avalon.utadeo.edu.co/dependencias/publicaciones/macroproyectos_de_movilidad.pdf)
- Borja Jordi & Castells Manuel (1998). Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. Editorial Tauros, España.
- Butler, Judith (1999). El género en disputa. España: Ediciones Paidós Ibérica
- Cabrera Tatiana (2011). Género y seguridad ciudadana: una aproximación a las violencias que se ejercen contra las mujeres en la localidad de Suba. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/politica/tesis452.pdf>
- Cámara de Comercio de Bogotá (2011). Boletín Encuesta de percepción sobre las condiciones y calidad del servicio de Transporte Público Colectivo y Transmilenio. Observatorio de Movilidad. Consultado agosto de 2013, en el enlace: [http://www.ccb.org.co/documentos/8374\\_boletin\\_encuesta\\_transportepublico\\_2011.pdf](http://www.ccb.org.co/documentos/8374_boletin_encuesta_transportepublico_2011.pdf)
- Cardona Lucy (2010). *El continuo de las violencias de lo cotidiano a la práctica de las mujeres. Una mirada desde lo local*. En: Violencias basadas en género y ciudadanía de las mujeres: abordajes sobre las violencias hacia las mujeres. Bogotá: Arfo Editores
- Ceballos Olga y García Beatriz (2010). Barrios y universidades: el vecindario de la calle 45 de Bogotá. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana- CEACSC (2011). Género y espacio público: aportes para la convivencia y la seguridad ciudadana en Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Cavedio Mónica (2003). Arquitectura y género. Barcelona Icaria Editorial
- Chaparro Irma. Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/3/11423/LCL1786-P-E.pdf>

- Charlotte Mathivet (2010). *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear "otra ciudad posible*. En: Ciudades para tod@s: por el derecho a la ciudad, por el derecho a la ciudad: propuestas y experiencias. Santiago de Chile: Hábitat International Coalition
- Cortés, José (2010). *La ciudad Cautiva control y vigilancia en el espacio urbano*. España Ediciones Akal, S.A
- Cruz Carmen (2009). *Seguridad de las mujeres en el espacio público. Aportes para las políticas públicas*. España: Revista pensamiento Americano N°2
- Cuervo Luis y Oscar Alfonso (2001). *Localización de la actividad económica y el empleo*. En: Ciudad y región en Colombia: nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial. Bogotá: Universidad Externado de Colombia
- Dalmazzo, Marisol (2011). *Seguridad ciudadana, violencias de género y planeación territorial en Bogotá*. En violencias basadas en género y ciudadanía de las mujeres: abordajes sobre las violencias hacia las mujeres en Bogotá. Bogotá: ARFO editores
- De Certau, Michael (2000). *La invención de lo cotidiano*. México: Ediciones cultura libre
- Decreto: 310 de 2006. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21056>
- Decreto: 469 de 2003. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=10998>
- Decreto: 503 de 2003. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=11059>
- Díaz Javiera (2010). *Pensar la ciudad*. Revista Plataforma, Chile. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.martinappiolaza.com/2010/11/revista-plataforma-planificacion-urbana.html>
- Díaz María Ángeles y Jiménez Francisco (2003). *Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género? Segundo Seminario internacional sobre género y urbanismo: infraestructuras para la vida cotidiana*. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.generourban.org/seminario%202002PDF/Diaz%20Munoz%20Ponencia%20Generourban.pdf>
- Díaz, Raúl (2011). *Compendio de la planeación de sistemas BRT. Diseño Físico, Vol. 4*. Centro Estatal de Investigación de la Viabilidad y el Transporte. México Ediciones Crea Taller
- Falú, Ana & Segovia, Olga (2007). *Ciudades para convivir: sin violencia hacia las mujeres*. Santiago de Chile: Ediciones SUR,
- García Beatriz (2007). *Ciudad, universidad y universitarios: Bogotá, el vecindario de la calle 45*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana
- García María Inés (1998). *Espacio y diferenciación de género*. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.debatefeminista.com/PDF/1332.pdf>

- Gehl Jan (2004). La humanización del espacio urbano. Barcelona. Editorial Reverté.
- Gutiérrez, Andrea (2008). Geografía, transporte y movilidad. Argentina, Revista Espacios. Consultado agosto de 2013, en el enlace: [www.filo.uba.ar/contenidos/secretarias/seube/.../PDF/37/37.15.pdf](http://www.filo.uba.ar/contenidos/secretarias/seube/.../PDF/37/37.15.pdf)
- Herce. Manuel (2009). Sobre la movilidad en la ciudad. Barcelona: Editorial Reverté
- Hillier, Bill y Sahbaz, Ozlem (2008). Un acercamiento basado en evidencias reales sobre el crimen y diseño urbano. ¿cómo obtenemos vitalidad, sostenibilidad medioambiental y seguridad a la vez? En Revista INVI. Santiago de Chile, Volumen N° 23
- Hurtado Adriana (2008). Portales de Transmilenio: Revitalización de espacios e integración social urbana. Bogotá: Ediciones Uniandes
- Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital - IDECA. Catálogo de Datos Geográficos. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.ideca.gov.co/index.php?q=es/content/cat%C3%A1logo-de-datos-geogr%C3%A1ficos>
- Jacobs. Jane (1973). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Península
- Japan International Cooperation Agency-JICA (1996). Estudio de Plan Maestro para Transporte Urbano de Bogotá. Bogotá: Imprenta Distrital.
- Jiménez Luis y Velásquez Elkin (2007). Configuración socioespacial de la inseguridad y delincuencia en espacios urbanos. Consultado agosto de 2013, en el enlace: [www.cepeige.org/Documentos/Seguridad%20y%20Convivencia.doc](http://www.cepeige.org/Documentos/Seguridad%20y%20Convivencia.doc)
- Kunieda Mika & Gauthier Aimmé (2007). Gender and urban transport... Eschborn Germany: GTZ, Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/HTML/Gender-RG/Source%20%20documents/Tool%20Kits%20&%20Guides/Urban%20Transport/TLUT1%20%20GTZ%20Gender%20and%20Urban%20Transport.pdf>
- Lamas Marta (2003). El género: la construcción cultural de la diferencia sexual. México: Programa Universitario de Estudio de Género.
- Lefebvre, Henri (1975). El derecho a la ciudad. Barcelona: Ediciones Península
- Lefebvre, Henri (1976). Espacio y Política: el derecho a la ciudad II. Barcelona: Ediciones Península
- McDowel, Linda (2000). Género, identidad y lugar: un estudio de las geografías feministas. España: Ediciones cátedra
- Miralles-Guasch Carme (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana. España. Ecología política N°15
- Miralles-Guasch Carme (2002). Ciudad y transporte: el binomio imperfecto. España: Ariel
- Miralles-Guasch Carme (2003). Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad. España: Fundación Alternativas. Consultado agosto de 2013, en el enlace:

<http://www.falternativas.org/laboratory/documentos/documentos-de-trabajo/movilidad-y-transporte-opciones-politicas-para-la-ciudad>

- Miralles-Guasch, Carme (2010). La movilidad de las mujeres en la ciudad – un análisis desde la ecología urbana. España. Consultado agosto de 2013, en el enlace: [http://www.escueladeformacionenfeminismo.es/images/ponencias/movilidad\\_mujer\\_sostenibilidad.pdf](http://www.escueladeformacionenfeminismo.es/images/ponencias/movilidad_mujer_sostenibilidad.pdf)
- Montezuma Ricardo (1996). El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio. Bogotá: CEJA,
- Montezuma Ricardo (2006). Entrevista para los videos de la exposición “Bogotá 1990-2006 del Museo de Bogotá. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=SEAxzrIdgNo>
- Moyano, Gonzalo (2007). Red Más Comunidad Más Prevención. Chile: Boletín N°6, Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.comunidadprevencion.org/boletines.html>
- Páramo Pablo y Burbano Andrea (2011). Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano. Bogotá: Universitas psychologica, Vol 10. Consultado agosto de 2013, , en el enlace: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=64719284006>
- Pineda Javier (2007). Hacia una ciudad incluyente: género e indicadores sociales en Bogotá. CIDER: Universidad de los Andes. Consultado agosto de 2013: [http://jpineda.uniandes.edu.co/Documentos/Hacia\\_una\\_ciudad\\_incluyente.pdf](http://jpineda.uniandes.edu.co/Documentos/Hacia_una_ciudad_incluyente.pdf)
- Rau Macarena y Andreas Hein (2003). Estudio comparado de políticas de prevención del crimen mediante el diseño ambiental CPTED. Santiago de Chile: Fundación Paz Ciudadana.
- Rossi Aldo (1999). La arquitectura en la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili
- Ruiz Javier (2011). *Expresión de las violencias de género en Bogotá desde la perspectiva de masculinidades*. En: Violencias basadas en género y ciudadanía de las mujeres: abordajes sobre las violencias hacia las mujeres. Bogotá: Arfo Editores
- Saborido Marisol (1999). Ciudad y relaciones de género. Documento de referencia CEPAL. Consultado abril de 2012, en el enlace: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/5/4965/ddr5e.pdf>
- Salazar Felipe. la prevención situacional del delito en espacios públicos urbanos: rol del gobierno local. Consultado abril de 2012, en el enlace: [http://www.secretariadoejecutivo.gob.mx/work/models/SecretariadoEjecutivo/Resource/381/1/images/Prevencion\\_situacional\\_del\\_delito.pdf](http://www.secretariadoejecutivo.gob.mx/work/models/SecretariadoEjecutivo/Resource/381/1/images/Prevencion_situacional_del_delito.pdf) (20 de Agosto de 2013)
- Sanz, Felipe (2008). La seguridad en las ciudades: el nuevo enfoque de la geopreención. Barcelona, Universidad de Barcelona. Consultado abril de 2012, en el enlace: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/413.htm>
- Secretaría Distrital de la Mujer (2013). Boletín Mujeres en Cifras – Movilidad Humana. Alcaldía Mayor de Bogotá.

- Secretaría Distrital de Planeación (2011). Análisis socioeconómico UPZ 99 Chapinero. Consultado agosto de 2013, en el enlace: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/EconomiaUrbana/Archivos/UPZ%2099.pdf>
- Sherry B. Ortner y Harriet Whitehead (2003). *La revolución de género y la transición de la horda bisexual a la banda patrilocal: los orígenes de la jerarquía de género*. En: El género: la construcción cultural de la diferencia sexual. México: Programa Universitario de Estudio de Género.
- Silva, Liliana (2010) el impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá. Bogotá, Revista Territorios. Consultado abril de 2013, en el enlace: <https://medium.com/what-i-learned-building/a844ec3343da>
- Soja, Edward (2008). Postmetrópolis. Estudios Críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid, Edición Traficantes de Sueños
- Sugranyes, Ana (2010). Ciudades para tod@s: por el derecho a la ciudad, por el derecho a la ciudad: propuestas y experiencias. Santiago de Chile: Hábitat International Coalition
- Thomé, Enrique (2004). Victimización y cultura de la seguridad ciudadana en Europa. Doctorado en sociología. Universidad de Barcelona
- Valenzuela Ana (1999). Alternativas de modelos de gestión de transporte urbano; casos de estudio proyectos Metro y Transmilenio. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia
- Velásquez, Elkin (2009). Hábitat y seguridad urbana: tendencias, prevención y gobernanza de la seguridad. Bogotá: ONU-Hábitat
- Vianello Mina & Caramazza Elena (2002). Género, espacio y poder: para una crítica de las ciencias políticas. España: Ediciones Cátedra