MOVILIDAD COTIDIANA Y SEGURIDAD URBANA, DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO
Caso de estudio: Troncal Caracas de Transmilenio

Tatiana Carolina Cabrera Barrios
Pontificia Universidad Javeriana
Director: Beatriz García Moreno
Mail: tati.cabrera@outlook.com

RESUMEN

El presente artículo, apoyado en el análisis del género como categoría sociocultural, busca acercarse a la comprensión de los desplazamientos cotidianos y su relación con las condiciones de seguridad ciudadana en los espacios públicos e internos que hacen parte del sistema Transmilenio. Los resultados aquí expuestos texto fueron obtenidos del estudio denominado "Movilidad cotidiana y seguridad ciudadana en la troncal Caracas de Transmilenio, desde una perspectiva de género", el cual fue realizado en el marco de la maestría en Planeación Urbana y Regional de la Pontificia Universidad Javeriana. Dicha investigación permitió reflexionar acerca de las situaciones de exclusión social que se presentan en el ámbito urbano, y que además restringen diferencialmente el derecho a la movilidad libre y segura en hombres y mujeres. 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 que se presentan en el transporte público y que tengan como finalidad humanizar el uso y acceso a la ciudad (R. Montezuma, 2006).

Palabras Claves: Movilidad cotidiana, transporte urbano, seguridad urbana y género

ABSTRACT

This research is supported by the Gender Analysis as a sociocultural category, looking for the understanding of everyday commutes and its relation with safety in the public and interior spaces that are part of the Transmilenio system. The results shown in this paper were obtained from a study called "Daily mobility and public safety in the Caracas Avenue Transmilenio system, from a gender perspective", which was conducted in the framework of the Master in Urban and Regional Planning at the Pontificia Universidad Javeriana. The study led to think on social exclusion that occur in urban areas, as they differentially restrict the right to free and safe mobility for men and women. Hence, currently there is a strong public interest in making visible the issues of inequity present in public transportation, both conceptually and in the design and implementation of urban policies which are designed to humanize the use and access to the city (R. Montezuma, 2006).

Keywords: Daily mobility, urban transport, urban security and gender

1. INTRODUCCIÓN

La **movilidad cotidiana** es una actividad necesaria para el funcionamiento de la ciudad, y junto a la **seguridad ciudadana**, se ha constituido en una de las principales problemáticas que refuerzan situaciones de inequidad y exclusión social en los ámbitos urbanos. Ambos conceptos, pueden incidir de manera negativa en el detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos, hacen parte del derecho a la ciudad y corresponden a fenómenos que pueden ser abordados desde muchas vertientes. El interés expuesto en este artículo consistió en visibilizar, desde una lectura en clave de género, las desigualdades que pueden estar restringiendo los derechos a una movilidad libre y segura, así como el uso y acceso a los espacios públicos que hacen parte del sistema masivo de transporte Transmilenio (TM).

La incorporación de la perspectiva de género en la planeación y organización de la ciudad, permite comprender que tanto las construcciones socioculturales como las características arquitectónicas son aspectos condicionantes de las percepciones, pautas de movilidad y vínculos afectivos que las personas desarrollan hacia aquellas infraestructuras urbanas que le dan soporte al sistema de transporte masivo. Adicionalmente, estudios realizados por la Alcaldía Mayor de Bogotá han demostrado la existencia de diferencias significativas en la manera en que hombres y mujeres perciben y se desplazan por la ciudad. Por ejemplo, las mujeres son quienes encuentran más obstáculos en los espacios de transporte masivo, debido a la carencia del transporte a ciertas horas, la inseguridad en las estaciones, la precariedad de mobiliario urbano en las mismas, la escasez de los espacios destinados al cuidado infantil, los múltiples propósitos de viaje con implicaciones en tiempo y dinero y las distancias entre el lugar de origen y destino.

Dicho acercamiento nos ofrece la posibilidad de encontrar alternativas que tengan como finalidad humanizar el uso y acceso a la ciudad (R. Montezuma, 2006). Una lectura en esta clave implica recuperar la dimensión social como centro de reflexión para la planeación de los sistemas de transporte masivo y de sus espacios cercanos. En este sentido, se trata en suma de reconocer que no sólo se hace necesario contar con sistema de transporte que posibilite las conexiones de un nodo a otro, sino que además se logre darle preferencia al peatón en condiciones de confort y seguridad. Los resultados aquí analizados son parte del estudio denominado "*movilidad cotidiana y seguridad ciudadana en la troncal Caracas de Transmilenio, desde una perspectiva de género*", el cual tuvo como propósito principal 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 inseguridad que presentan diferencialmente hombres y mujeres para acceder al TM. Para ello fueron definidos los siguientes 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 Calle 45, Calle 57 y Calle 72.

Los tramos tomados en cuenta para la elaboración de estudio ya mencionado, se ubicaron 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 Alcazares*), concretamente en las estaciones de TM denominadas Calle 45, Calle 57 y Calle 72 sobre la Avenida Caracas. 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, así como también la confluencia de diversos usos del suelo como son el institucional, residencial y comercial (de escala metropolitana, urbana y zonal). Adicionalmente, este tramo hace parte de la primera fase de construcción del sistema y se convirtió en el primer intento por mejorar la calidad del servicio de transporte en la ciudad. Actualmente, se constituye en el corredor de mayor carga, llegando a tener una capacidad de movilizar hasta 48.000 pasajeros/hora/sentido (Transmilenio, 2013).

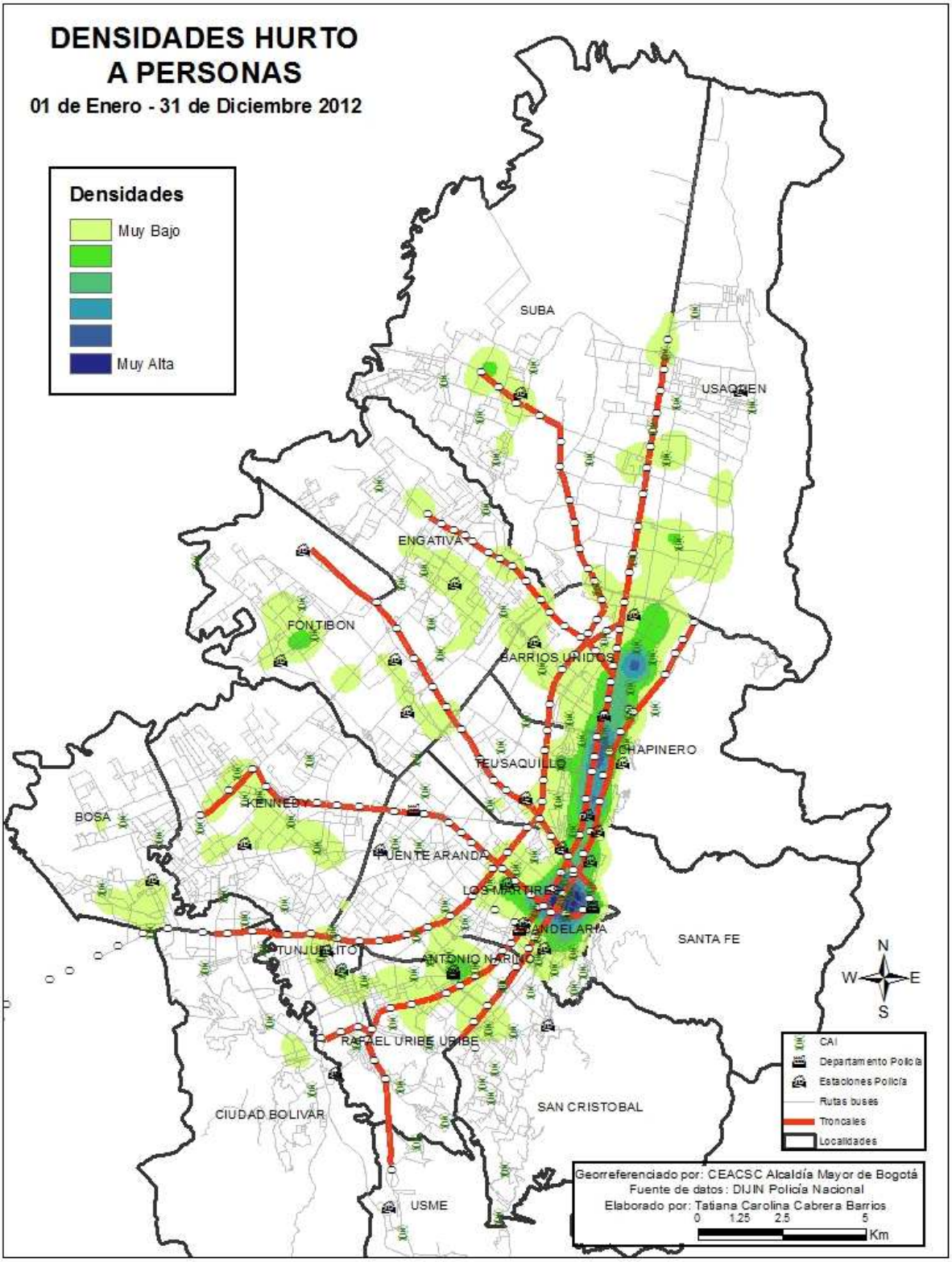
2. METODOLOGÍA

La investigación se realizó desde la complementariedad de métodos cualitativos y cuantitativos, armonizados con la perspectiva espacial y de género. A partir de esta integración de metodologías, se buscó comprender la manera en que las características físicas de la ciudad construida, así como los usos, imaginarios y prácticas urbanas se encuentran condicionadas por aspectos sociales y culturales que se constituyen en una manifestación de desigualdad en la planeación urbana (Paramo & A. Burbano, 2011). Para ello, se propuso lo siguiente:

- Revisión espacial del comportamiento de los delitos de hurto a personas, lesiones comunes, abusos sexuales y muertes en accidente de tránsito (Con base en cifras oficiales). Posteriormente, escogencia y estudio del delito que presentó mayores puntos o focos de concentración en aquellos entornos cercanos a las troncales de Transmilenio. Finalmente, consulta de datos estadísticos sobre condiciones de seguridad ciudadana que presentan hombres y mujeres en escenarios de transporte.
- Diseño y aplicación de 300 encuestas (150 dirigidas a hombres y 150 a mujeres) en el tramo de la Avenida Caracas que se ubica entre la Calle 19 hasta la Calle 76. La elaboración del escrutinio fue realizado por muestreo simple aleatorio de carácter proporcional para las estaciones ya mencionadas. Asimismo, el tamaño de la muestra se determinó a partir de los valores de la variable con mayor varianza (correspondiente a la categoría de movilidad), por ello, para algunas variables el tamaño de la muestra fue excesivo. El 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.
- Análisis espacial en materia de movilidad y seguridad ciudadanal del caso de estudio, a partir de una serie de recorridos de observación. En esta etapa, se buscó evaluar si las condiciones del espacio físico permiten garantizar una experiencia peatonal de forma cómoda, segura y atractiva, teniendo en cuenta los usos del sector, la estructura vial vehicular y peatonal **(tema que a continuación será abordado únicamente para el caso de la estación Calle 57)**.

El análisis espacial se centró en el **hurto a personas, puesto que a partir del ejercicio cartográfico se determinó que este delito presenta los mayores puntos o focos de concentración en aquellos entornos más cercanos a las troncales de Transmilenio**. Sin embargo, es relevante resaltar que el estudio 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 diversos aspectos**. 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 ciclorutas).

Adicionalmente, la elaboración y diligenciamiento de la encuesta permitió identificar las diferencias significativas que tienen hombres y mujeres en sus desplazamientos hacia el sistema TM, tales como: propósitos de viajes, modos utilizados y percepciones de seguridad que inciden en el uso y apropiación de las infraestructuras que dan soporte al transporte. Finalmente, los recorridos de observación realizados en cada una de las estaciones objeto de estudio, facilitaron estudiar con mayor detalle las estaciones de la Calle 45, Calle 57 y Calle 72 según su configuración físico-espacial. Lo anterior, tuvo como finalidad 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.



Localización de eventos de hurto a personas en Bogotá

3. EL DERECHO A LA CIUDAD COMPRENDIDO DESDE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD CIUDADANA

"Las relaciones sociales poseen una existencia social en tanto que tienen existencia espacial; se proyectan sobre el espacio, se inscriben en él, y en ese curso lo producen" H. Lefebvre, 1976

La noción del derecho a la ciudad surge como una propuesta de la sociología urbana y se ha definido como un prerrequisito para el goce pleno de los derechos humanos, sin ningún tipo de discriminación por género, edad, condiciones de salud, etnia, ingresos y orientación sexual, política o religiosa (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 1994). Este concepto fue formulado por H. Lefebvre en 1968, quien buscó 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 sólo 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 este marco, 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 íntimamente relacionadas y cumplen un papel relevante en el desarrollo urbano y la planeación de las infraestructuras de transporte en la ciudad. De hecho, estos conceptos pueden ser entendidos como producto de una construcción social, física y cultural de los espacios de movilidad masiva, puesto que pueden condicionar el grado de inclusión o exclusión de los diferentes grupos humanos (C, Miralles, 2003), ya sea por el tipo de riesgos, imaginarios y violencias que pueden presentarse a la hora de usar los sistemas de transporte urbano tipo BRT (Bus de rápido tránsito). De ahí que una de las principales consideraciones de la investigación, se refirió a la comprensión de sistema de transporte masivo Transmilenio como un hecho urbano (es decir, partiendo de reconocer que tras su implementación este dispositivo se ha consolidado como una estructura fundamental de la ciudad, al generar cierto tipo de prácticas, actividades y formas de habitar estos espacios cotidianos).

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 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).

Esta 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 los vínculos afectivos que tienen quienes utilizan los sistemas de transporte masivo. Dichas 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. Bajo este concepto, lo relativo a la relación entre género y espacio cobra importancia 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 tenida 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.

4. GÉNERO Y DERECHO A LA CIUDAD

Con base en lo anterior, el análisis del género se constituye en uno de los aspectos que actualmente tiene relevancia 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.

En consecuencia, 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 (M. Lamas, 2003). De ahí que en algunos estudios se afirme que las desigualdades 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 que llegan a generar restricciones físicas y simbólicas para relacionarse con y en el espacio urbano (L. McDowell, 1999; M. Lamas, 2003; y P. Paramo & A. Burbano, 2011).

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 (P. Paramo & A. Burbano, 2011). Según estos autores, en dichos escenarios, la configuración del espacio condiciona la accesibilidad y los desplazamientos cotidianos de acuerdo con las características del entorno construido, los imaginarios y usos diferenciales de los hombres y las mujeres. Por tanto, la utilización de los sistemas de transporte masivo, desde una lectura en clave de género, implica reconocer que:

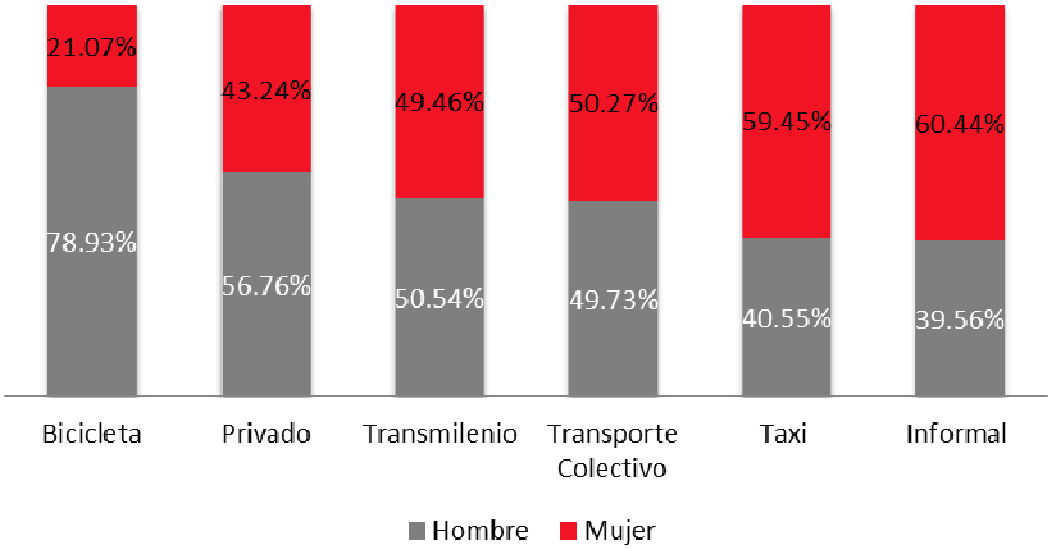
> Las mujeres hacen más viajes y más cortos en diferentes momentos del día, lo que tiene implicaciones en tiempo y en dinero. Más aún, las mujeres cabeza de familia tienen diferentes necesidades en la medida en que son responsables de las actividades productivas y reproductivas para el sostenimiento 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 las manera cómo los hombres y las mujeres se desplazan, adoptan comportamientos y perciben aspectos muy diferentes en los espacios urbanos (UNIFEM, 2010). Por consiguiente, la accesibilidad debe explicarse desde las diversas 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.

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 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, 2003, p. 18), así como también en las situaciones de (in)seguridad que presentan hombres y mujeres en los espacios de transporte masivo.

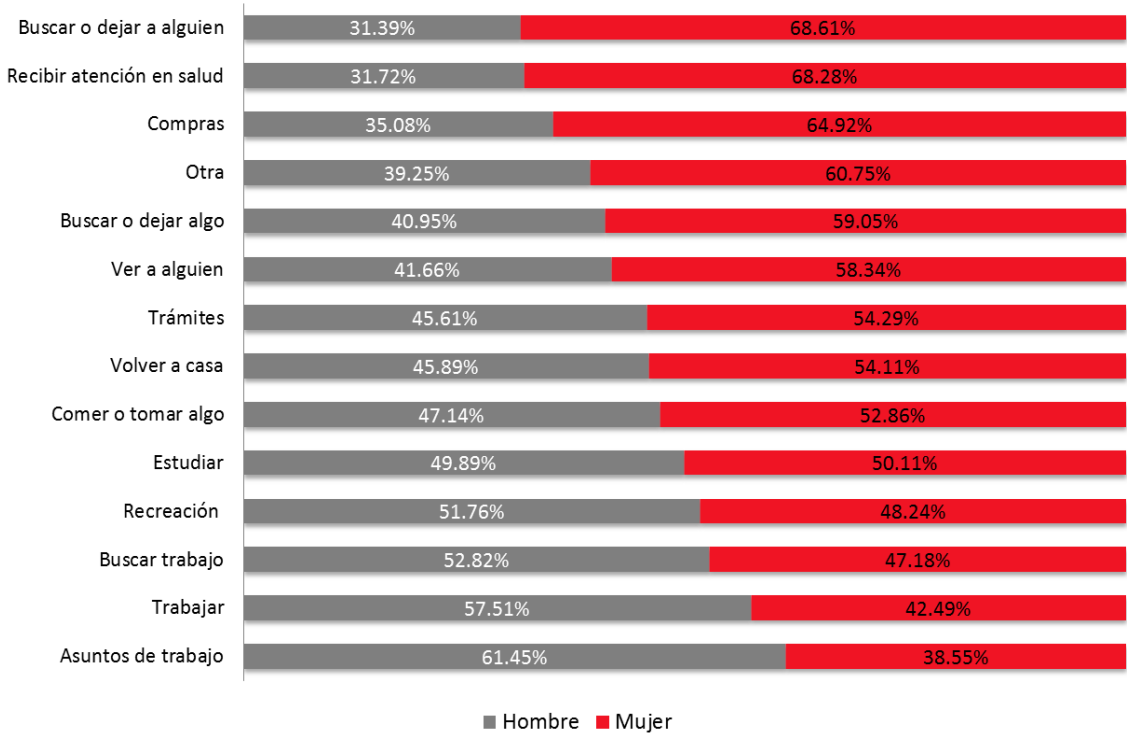
C. Miralles (2010) argumenta que los patrones de movilidad de las personas en la ciudad se encuentran determinados por el tipo de exclusiones y desigualdades sociales a las que se ven enfrentadas por razones de género, edad, raza, clase, entre otras. Por ejemplo, los resultados del estudio de M. Kunieda & 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 de Bogotá, denominado “Mujeres en cifras – Movilidad Humana” (2013), convalida lo resaltado por M. Kunieda & A. Gauthier, al evidenciar que los usos espacio-temporales son distintos 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 se desplazan generalmente en taxi y el transporte informal. Aunque es de mencionar que no se presentaron diferencias significativas en la distribución de viajes realizado en los sistemas Transmilenio y colectivo por parte de hombres y mujeres, tal como se muestra en el 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 de viaje que tienen hombres y las mujeres en la ciudad. 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?” (Ver 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 **situaciones 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 289% 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.

En consecuencia, La deficiente movilidad e inseguridad ciudadana en los espacios de transporte masivo 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 cometidas contra las mujeres.

Infortunadamente, 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. Esta situación 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 se convierta en un elemento fundamental a la

hora de 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.

5. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LA INVESTIGACIÓN

En este aparte se presentan los principales resultados obtenidos en la aplicación de la encuesta sobre movilidad cotidiana y seguridad ciudadana en el Transmilenio, la cual fue realizada en el marco de la investigación mencionada. El objetivo consistió en hacer visible las condiciones de exclusión social que tienen hombres y mujeres para usar el sistema de transporte masivo. De esta manera, se buscó comprender los motivos por los cuales las personas se desplazan y sus diferencias en relación a las percepciones de inseguridad ciudadana.

5.1 Desplazamientos cotidianos y diferencias en los patrones de movilidad según género

Se preguntó a los encuestados respecto a los desplazamientos diarios si era necesario combinar durante el día el sistema Transmilenio (TM) con otros tipos de transporte. Así, se concluyó que el 52% usa a diario más de un medio de transporte para llegar a un solo destino, mientras que el 48% del total de usuarios lo usan para ir solamente a sus lugares de destino y descanso, y no lo mezclan con otro tipo de transporte.

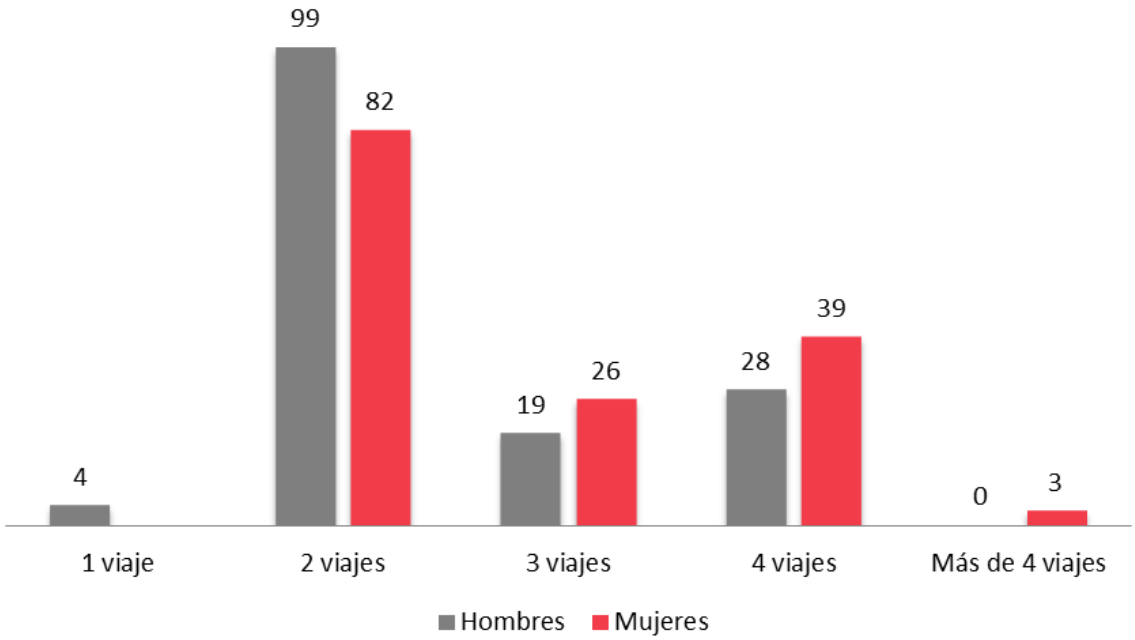
Basados en el total de encuestados, se observa que las frecuencias de quienes combinan TM con otros medios de transporte son levemente diferentes entre hombres y mujeres. Se destaca que las mujeres mayoritariamente mencionaron combinar este sistema con dos o más servicios de transporte durante el día, con un 56% frente a un 44% en hombres.

Discriminando por medios de transporte adicionales a Transmilenio, para las mujeres el principal modo de desplazamiento es peatonal, con un 31% frente al 26.5% de la categoría masculina. Sin embargo, los trayectos realizados por hombres en buses urbanos tradicionales, alimentadores de TM, y buses del SITP tienen mayores porcentajes frente a las mujeres (ver tabla N°3).

Esto muestra que los trayectos femeninos son más complejos espacialmente y más costosos que aquellos realizados por los hombres, dado que necesitan combinar distintos medios de transporte para poder cumplir con sus actividades diarias. Asimismo, se evidenció que los desplazamientos peatonales son mucho más intensos 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.** En contraste, 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 recorren con más frecuencia la ciudad durante el día, 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).

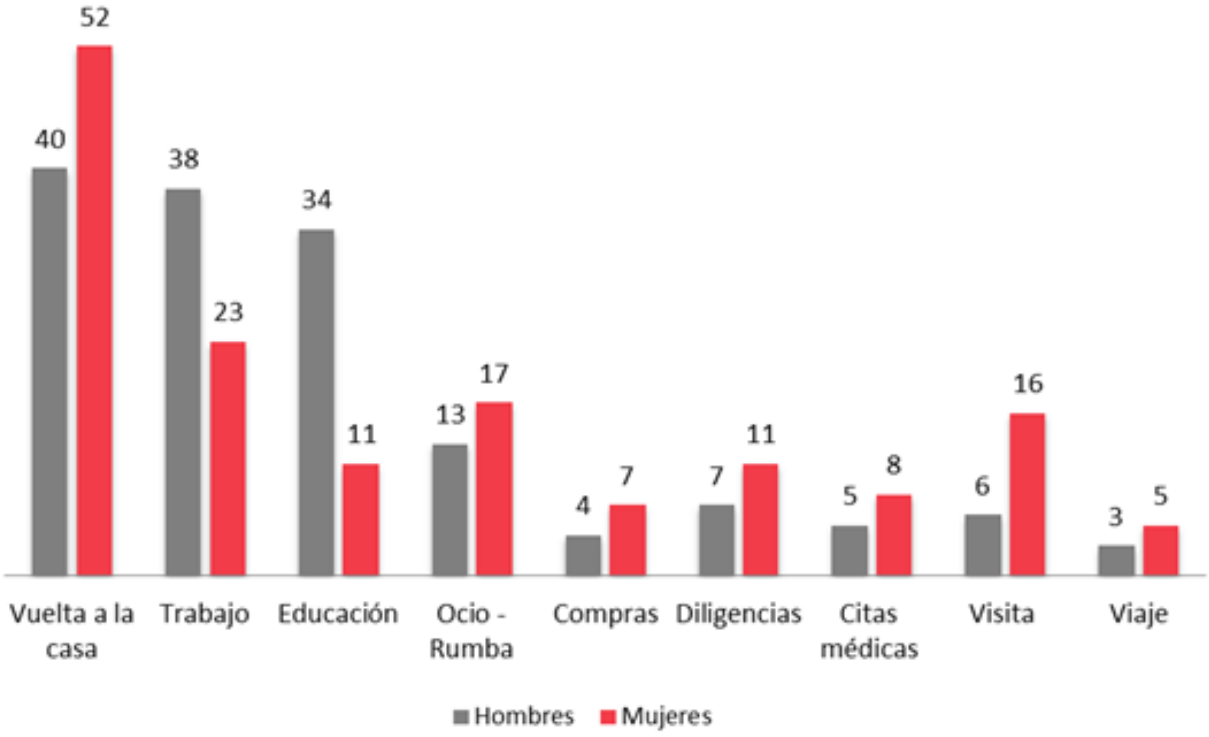
Medios de transporte adicionales	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total	% Total
SITP	7	10.3	5	5.7	12	7.7
Buses Urbanos	16	23.5	16	18.4	32	20.6
Bicitaxis	6	8.8	15	17.2	21	13.5
Vehículo particular	3	4.4	1	1.1	4	2.6
Camina	18	26.5	27	31.0	45	29.0
Taxis	4	5.9	3	3.4	7	4.5
Buses intermunicipales	1	1.5	7	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

Medios de transporte utilizados adicional al sistema Transmilenio, según sexo de los encuestados
Fuente: Elaboración propia, 155 respuestas afirmativas de 300 encuestas



Total de viajes realizados durante el día
Fuente: Elaboración propia, 155 respuestas afirmativas de 300 encuestas

Adicionalmente, los participantes de la encuesta manifestaron que sus desplazamientos diarios se encuentran más asociados a los motivos de empleo (20.3%) y educación (15%). En este aspecto no fueron observadas diferencias significativas según hombres y mujeres. Sin embargo, cuando se suman otras categorías, tales como visitas a familiares o amigos, diligencias, citas médicas o compras, sobresale que **el 42.6% de las mujeres y el 25.33% de los hombres realizan viajes asociados con otro tipo de razones.** Para C. Miralles (2002), realizar dicha diferenciación en la aplicación de políticas de transporte en la ciudad 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 trayectos de viaje asociados con motivos de ocio, consumo e incremento de productividad. De ahí que se estén invisibilizando las actividades dispersas que llevan a cabo las mujeres en la ciudad, situación que dificulta posicionarlos como aspectos necesarios de ser incorporado en el desarrollo de políticas de movilidad. De acuerdo con M. Díaz & F. Jiménez (2003), dichas diferencias de género en la movilidad cotidiana pueden ser entendidas desde una interpretación urbanística, la cual se encuentra sustentada en la división funcional del espacio urbano. Es decir, en la relación existente entre la especialización funcional del espacio urbano (clasificación y distribución de los usos del suelo) y la estructura ocupacional de hombres y mujeres.



Distribución de los desplazamientos según sexo y motivos
Fuente: Elaboración propia, base 300 encuestas

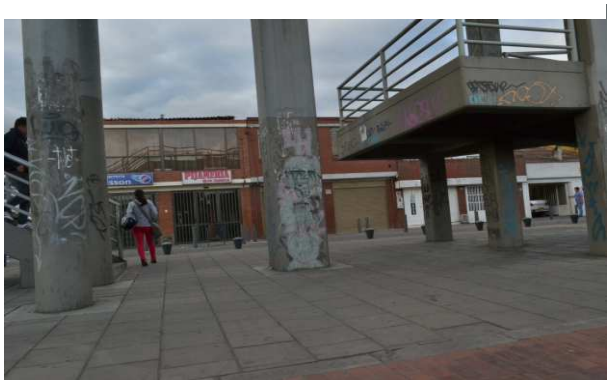
5.2 Restricciones en desplazamientos cotidianos por razones de seguridad urbana

Otra de las categorías observadas corresponde a la seguridad ciudadana. En ese sentido, se sostuvo que las percepciones de (in)seguridad pueden llegar a facilitar o restringir los desplazamientos cotidianos que hombres y l 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 evidenció que algunas características físicas y urbanas del sistema condicionan los trayectos de viaje y las percepciones de seguridad en los espacios que son parte del sistema masivo de transporte. Dicha situación termina por establecer la forma cómo hombres y mujeres circulan, disfrutan y acceden en buenas condiciones al TM.

Adecuación de culatas, deficiente iluminación y espacios públicos encerrados

Construcciones deterioradas, basuras y escombros que reducen el tránsito peatonal

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 para la movilidad peatonal

Aglomeración de personas

Fuente: registro fotográfico propio

De otro lado, se destaca que el 70% del total de encuestados manifestó sentirse inseguro o vulnerable al delito tanto en las estaciones de Transmilenio como en el espacio público que hace parte de las mismas. Es igualmente llamativo encontrar que los hombres son quienes más afirman sentirse inseguros al interior del sistema (75% frente al 30% de las mujeres), mientras que las mujeres argumentan tener mayor vulnerabilidad **en los espacios públicos cercanos a las estaciones** (70% frente al 25% de los hombres). Dicha 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, así las mujeres suelen sentir más seguridad en espacios cerrados y con facilidades de ser vistos por otras personas por el tipo de imaginarios que tienen sobre el territorio urbano.

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
Vias principales	1	1	8	3	9	3
Entorno de equipamientos	0	0	7	3	2	1
Vias barriales que conducen al sistema	1	1	16	6	16	5

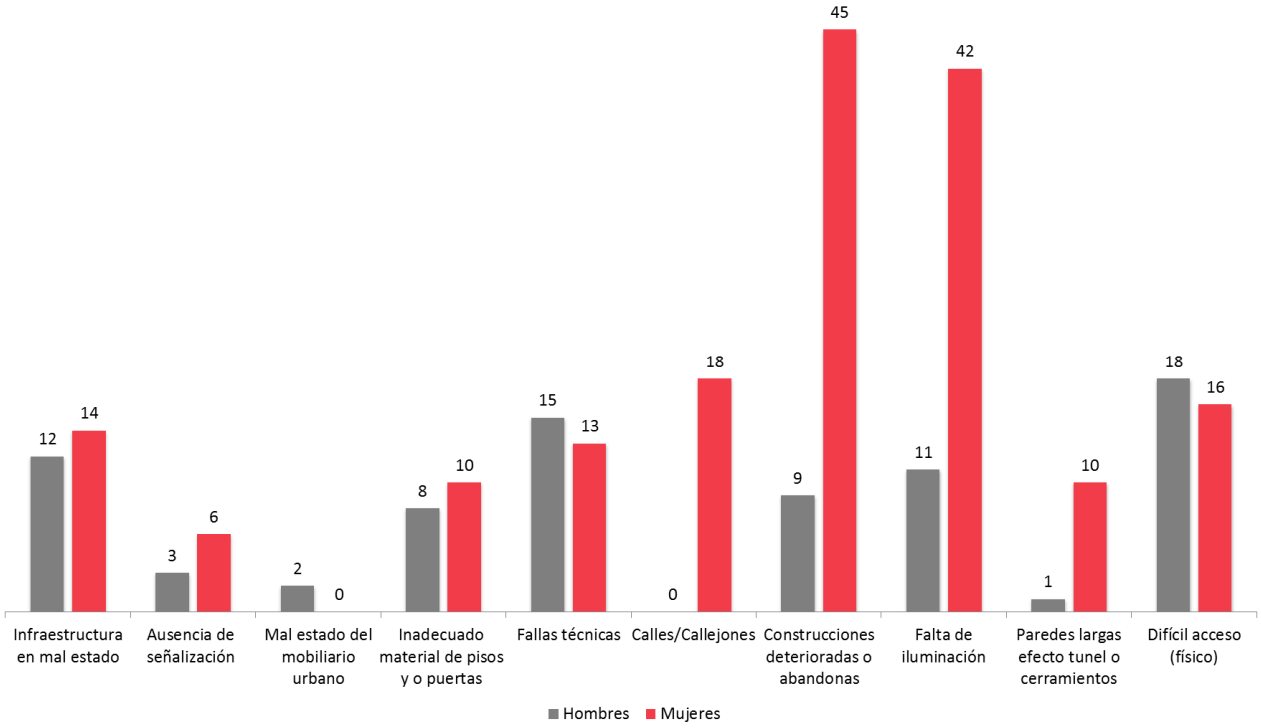
Lugares que generan inseguridad y/o vulnerabilidad, tanto al interior del sistema como en el entorno más cercano
Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 323 respuestas – selección múltiple. Los encuestados podían valorar máximo 3 lugares que no son mutuamente excluyentes

Con respecto a los lugares del espacio público cercano a las estaciones (incluyendo el sistema Transmilenio), los encuestados manifestaron los siguientes espacios que mayor percepción de riesgo o amenaza les generan. Para desagregar esta información, 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**.

5.2.1 Características físicas de la ciudad construida

En los hombres, estas características con el 23% de representatividad, se encuentran principalmente relacionadas con el difícil acceso físico a las estaciones o lugares públicos que hacen parte de las mismas (principalmente por ser estrechos y obstaculizar la movilidad peatonal). Le siguen en su orden, las fallas técnicas de las estaciones (19%), las infraestructuras en mal estado (15%), la falta de iluminación (14%), las construcciones deterioradas o abandonadas (11%), el inadecuado material de pisos y puertas en la estaciones (10%), la ausencia de señalización (4%), el mal estado del mobiliario urbano (3%) y las paredes largas efecto túnel que restringen y condicionan los recorridos y trayectos (1%).

Para el caso de las mujeres sobresalen las construcciones deterioradas y la falta de iluminación en los espacios públicos cercanos a las estaciones de TM, con porcentajes casi similares (26% y 24% respectivamente). Seguidamente se encontraron las siguientes características físicas que les generaba miedo o inseguridad: 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%). Por consiguiente, se concluyó 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.



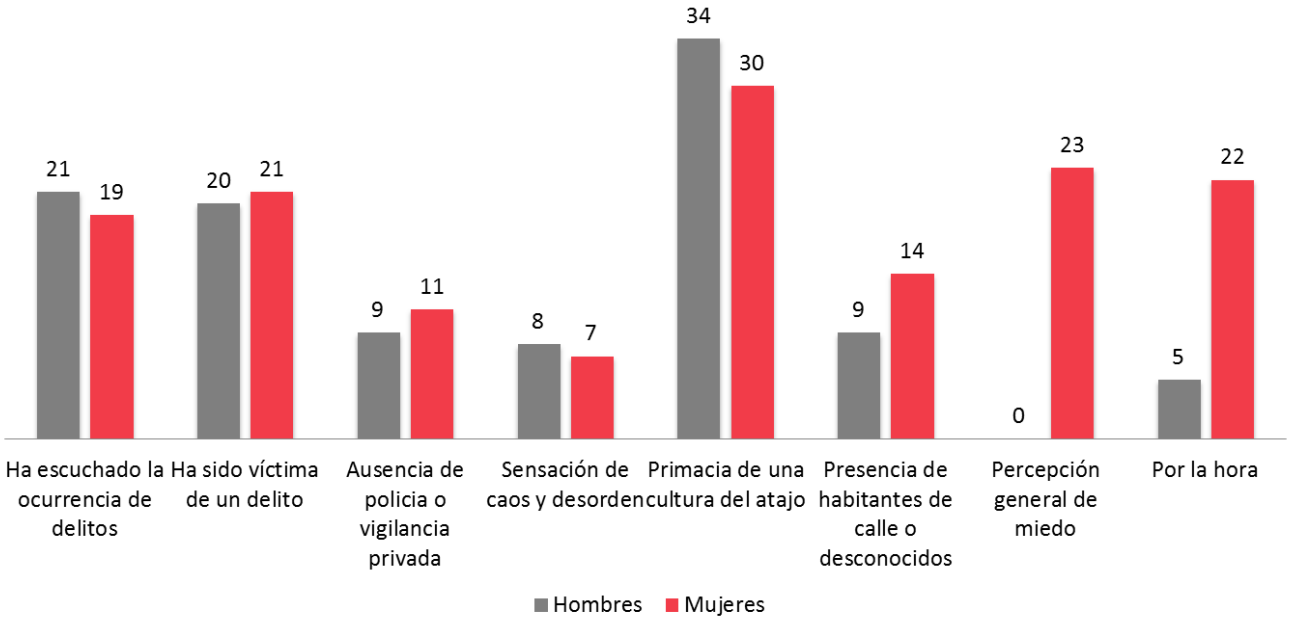
Distribución de las razones de acuerdo con características físicas de la ciudad construida
Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 169 respuestas. Los encuestados podían valorar máximo 3 lugares que no son mutuamente excluyentes

5.2.2 Imaginarios y/o victimización

Respecto al grupo de causas de inseguridad asociadas a los imaginarios y/o victimizaciones, se presentan variaciones levemente distintas en hombres y mujeres. Para ambos, la cultura del atajo (ingreso indebido de personas y problemáticas de convivencia por falta de una cultura ciudadana) se constituye en el principal motivo que incrementa las percepciones de inseguridad ciudadana. No obstante, el porcentaje reportado es mayor en hombres que en mujeres, con el 32% frente al 20% respectivamente. Adicionalmente, **son ellos quienes más afirman haber escuchado la ocurrencia de delitos (20%)** y **de ser víctimas de alguno de ellos (19%).**

Por su parte, **las mujeres registran mayores frecuencias por otro tipo de razones que condicionan sus derechos a una movilidad libre y segura, 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%).

De acuerdo con la investigación, los imaginarios de miedo y la victimización real son variables que definen los desplazamientos, recorridos y trayectos que suelen utilizar hombres y mujeres para llegar al sistema. Infortunadamente, la desconfianza de los usuarios y su aparente falta de pertenencia a este escenario 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.

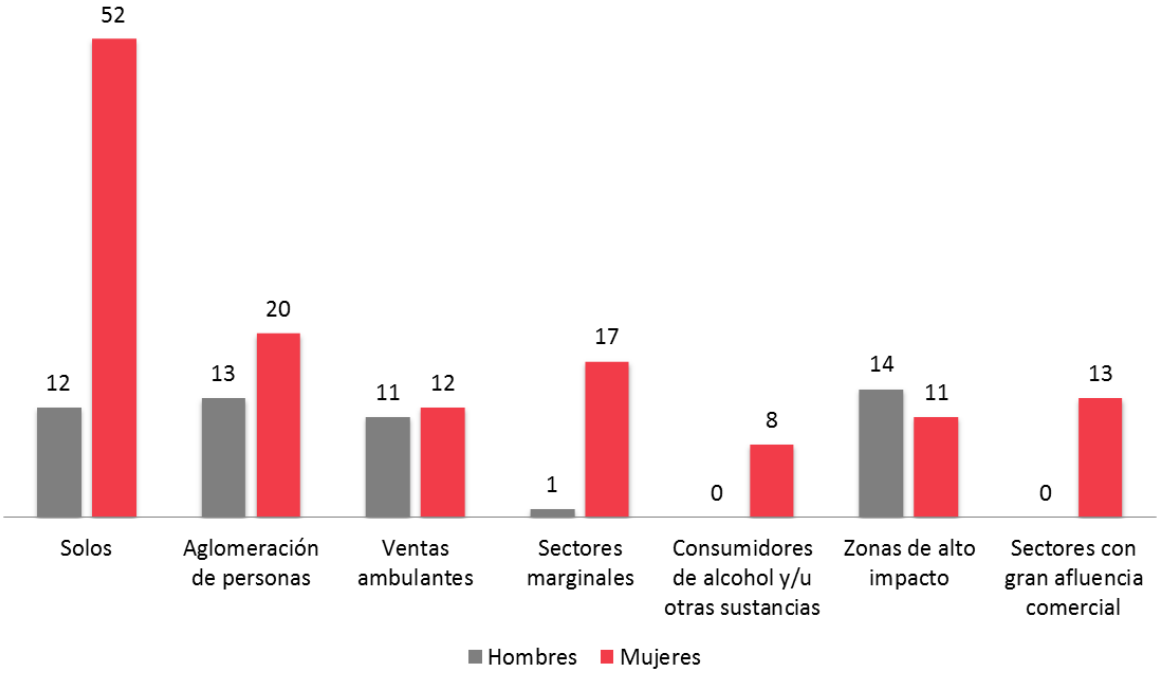


Distribución de las razones de los imaginarios y/o victimizaciones
Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 253 respuestas. Los encuestados podían valorar máximo 3 lugares que no son mutuamente excluyentes

5.3.3 Usos y prácticas urbanas

Frente a los usos y prácticas urbanas, los **lugares solos o poco transitados se posicionaron como los escenarios más potenciales a las situaciones de riesgo y vulnerabilidad ciudadana, especialmente para el caso de las mujeres quienes cuentan con el 38% de representatividad**. **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**. 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 por la poca disponibilidad de vigilantes naturales que permitan facilitar la posibilidad de ver y ser vistos por otras personas en los espacios de TM.

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.



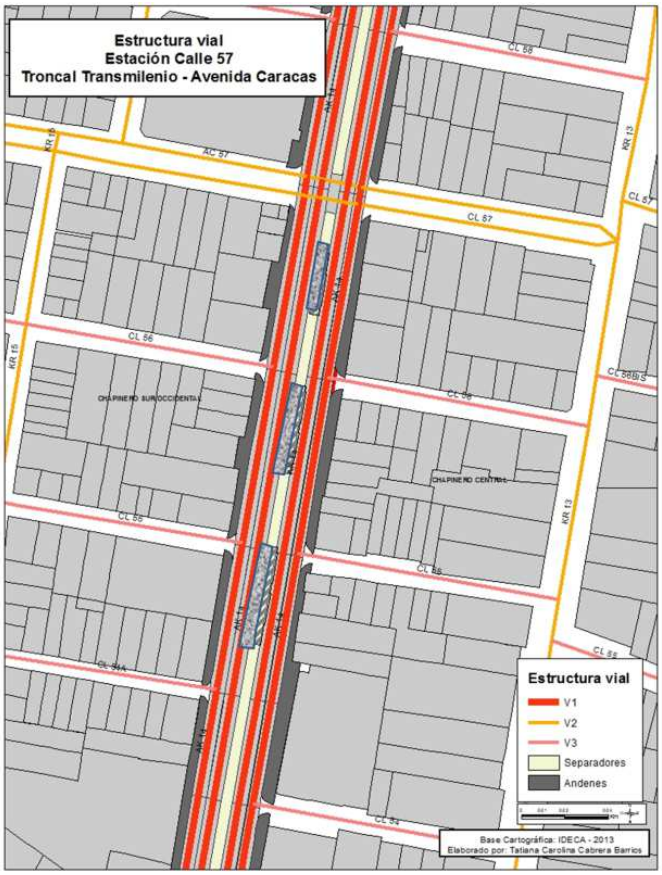
Distribución de las razones de usos y prácticas urbanas
Fuente: Elaboración propia, base 211 encuestas y 184 respuestas. Los encuestados podían valorar máximo 3 lugares que no son mutuamente excluyentes

Con base en lo anterior, la investigación resalta la importancia de diseñar e implementar 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.

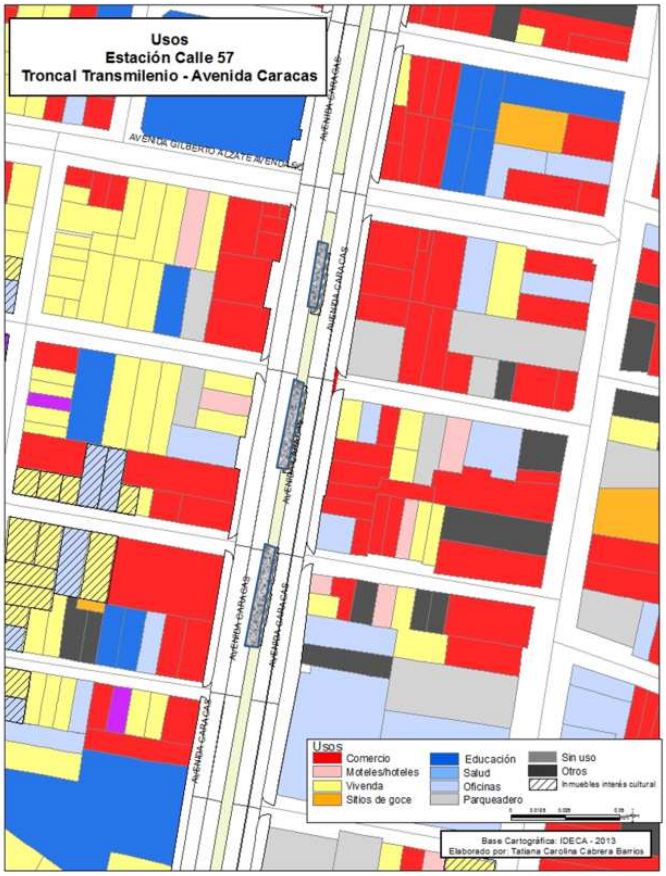
6. CASO DE ESTUDIO: Movilidad y seguridad en la Estación Calle 57 y su entorno

La Estación Calle 57 se encuentra localizada en el nororiente de la ciudad, entre la Avenida Calle 57 y la calle 54A, las cuales se constituyen en las áreas de ingreso o salida del sistema y se encuentran clasificadas como vías tipo 2 y 3 respectivamente. 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).

Con respecto a la vocación del sector, el costado occidental de la avenida Caracas se distingue por el dominante uso residencial y de algunos ejes comerciales que funcionan en la primera planta de las viviendas. La mayoría de estas edificaciones cuentan con dos pisos, aunque existen construcciones que varían entre 4 y 6 y en muchos casos se le han realizado ampliaciones de más plantas.



Estructura vial – Estación Calle 57



Usos del suelo – Estación Calle 57

En la esquina de la Avenida Calle 57, se observa el **Colegio Manuela Beltrán** como uno de los lugares que podrían llegar a 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.

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, 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 TM, hecho que asegura una mayor circulación peatonal principalmente 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.

Colegio Manuela Beltrán – Fuente: registro fotográfico propio

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 puntos de concentración 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, las mujeres 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.

CONCLUSIONES

El derecho a la ciudad representa una enorme oportunidad para la lucha contra la exclusión y la construcción de una ciudad diseñada a escala humana, que tenga como finalidad posibilitar el fomento de valores tales como la dignidad, el respeto y la libertad. En esta línea, realizar el análisis desde 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, así como también el funcionamiento de la ciudad entendida con relación a la demanda de transportes. Este tipo de acercamiento no

fue fácil de realizar, y mucho más aún, cuando continúa primando una serie referentes acerca del ejercicio del planeador urbano, usualmente ligados a la distribución y localización de infraestructuras en la ciudad.

De lo que se trata es de reconocer, que entre los objetivos del ordenamiento y/o tratamiento del espacio urbano, se encuentra no solo el mejoramiento de la calidad de vida para los ciudadanos, sino también el asegurar mayores niveles de participación en las oportunidades que ofrece la ciudad[1]. De hecho, en los resultados de la investigación se logró demostrar que el éxito y la imagen del TM depende tanto de sus factores internos (buses con mejor capacidad, usos de materiales adecuados en las estaciones, reducción en los tiempos de viaje, entre otros), como de una serie de aspectos externos que son condicionantes para el buen uso y disfrute de este hecho urbano (mantenimiento del espacio público, posibilidad de circular y de ser vistos por otros, iluminación, entre otros).

La percepción de inseguridad tan alta que manifestaron los encuestados en el trabajo de campo realizado, puede estar reflejando el poco sentido de pertenencia y apropiación que tiene la ciudadanía en estos espacios. Además, muestra la débil capacidad institucional, al menos en las dos últimas administraciones de Bogotá, para 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 una vez que fueron construidas no generan una experiencia atractiva. Es más, imposibilita la construcción social de un lugar para estar o simplemente caminar de forma libre y segura, particularmente para las mujeres quienes son el grupo social más afectado en términos de movilidad, pues son ellas quienes pagan más por los servicios de transporte e invierten más de su tiempo en realizar trayectos a pie combinados con los diferentes medios de transporte. Por tanto, si se trata de incentivar el uso de transporte público en la ciudad y en especial 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.

BIBLIOGRAFIA

Libros

- 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
- Cortés, José (2010). La ciudad Cautiva control y vigilancia en el espacio urbano. España Ediciones Akal, S.A
- 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
- Falú, Ana & Segovia, Olga (2007). Ciudades para convivir: sin violencia hacia las mujeres. Santiago de Chile: Ediciones SUR,
- Gehl Jan (2004). La humanización del espacio urbano. Barcelona. Editorial Reverté
- Lefebvre, Hernri (1975). El derecho a la ciudad. Barcelona: Ediciones Península
- - (1976). Espacio y Política: el derecho a la ciudad II. Barcelona: Ediciones Península

[1] 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.

- Marta Lamas (2003). El género: la construcción cultural de la diferencia sexual. México: Programa Universitario de Estudio de Género
- McDowel, Linda (2000). Género, identidad y lugar: un estudio de las geografías feministas. España: Ediciones cátedra
- Ricardo Montezuma (1996). El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio. Bogotá: CEJA,
- 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.
- Soja, Edward (2008). Postmetrópolis. Estudios Críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid, Edición Traficantes de Sueños
- 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
- 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
- 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. 0 ¿cómo obtenemos vitalidad, sostenibilidad medioambiental y seguridad a la vez? En Revista INVI. Santiago de Chile, Volumen N° 23
- Jacobs. Jane (1973). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Península
- Sugranyes, Ana (2010). Ciudades para tod@s: por el derecho a la ciudad, por el derecho a la ciudad: propuestas y experiemcoas. Santiago de Chile: Hábitat International Coalition

Fuentes electrónicas

- Díaz Javiera (2010). Pensar la ciudad. Revista Plataforma, Chile. En: http://www.martinappiolaza.com/2010/11/revista-plataforma-planificacion-urbana.html (Consulta: 10/07/2013)
- Gutiérrez, Andrea (2008). Geografía, transporte y movilidad. Argentina, Revista Espacios En: www.filo.uba.ar/contenidos/secretarias/seube/.../PDF/37/37.15.pdf (Consulta: 10/07/2013)
- Kunieda Mika & Gauthier Aimmé (2007). Gender and urban transport. Eschborn Germany: GTZ, En: 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 (Consulta: 10/07/2013)
- Miralles, Carme (2010). La movilidad de las mujeres en la ciudad – un análisis desde la ecología urbana. Españ. En: http://www.escueladeformacionenfeminismo.es/images/ponencias/movilidad_mujer_sostenibilidad.pdf
- Moyano, Gonzalo (2007). Red Más Comunidad Más Prevención. Chile: Boletín N°6, En: http://www.comunidadyprevencion.org/boletines.html (Consulta: 27/07/2013)
- 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.
- Saborido, Marisol (1999). Ciudad y relaciones de género. Documento de referencia CEPAL, En: http://www.eclac.org/publicaciones/xml/5/4965/ddr5e.pdf (Consulta: 10/07/2013)
- 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 (Consulta: 10/07/2013)
- Sanz, Felipe (2008). La seguridad en las ciudades: el nuevo enfoque de la geoprevención. Barcelona, Universidad de Barcelona. En: http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/413.htm (Consulta: 10/07/2013)
- Thomé, Henrique (2004). Victimización y cultura de la seguridad ciudadana en Europa. Doctorado en sociología. Universidad de Barcelona. En: http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/2866/TOL356.pdf?sequence=1 (Consulta: 16/07/2013)

Base de datos

- DIJIN-Policía Nacional (2013). Bases de datos sobre homicidio, hurto a personas y lesiones personales.
- Secretaría Distrital de la Mujer de Bogotá (en proceso de publicación). Boletín Mujeres en cifras – Movilidad Humana

Decretos

- Alcaldía Mayor de Bogotá (2006). Decreto 319 por medio del cual se adopta el plan maestro de movilidad.
- Alcaldía Mayor de Bogotá (2003). Decreto 503 por el cual se adopta el Plan Maestro de Equipamientos de Seguridad Ciudadana, Defensa y Justicia para Bogotá D.C
- Alcaldía Mayor de Bogotá (2003). Decreto 469 por el cual se revisa el Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá D.C