



Percepción del acoso sexual a mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo – SIT- en el Municipio de Pasto

Laura Patricia Martínez Baquero
Consultora Presupuesto y Planeación
con Enfoque de Género
ONU Mujeres Nariño
Diciembre de 2020



PASTO
LA GRAN CAPITAL
ALCALDÍA MUNICIPAL

Secretaría de
Tránsito y Transporte

Secretaría de las Mujeres
Orientaciones Sexuales
e Identidad de Género

Avante
SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO

SETPasto

Con el apoyo de
ONU
MUJERES

Contenido

1. Introducción	3
2. Objetivos	5
Objetivo general.....	5
Objetivos específicos	5
3. Marco Conceptual	6
Percepción de seguridad en el transporte público.....	6
Violencia contra la mujer	6
Acoso sexual.....	7
4. Resultados	9
a) Percepción de seguridad de las mujeres al hacer uso del SIT	11
b) Comprensión del acoso sexual en buses urbanos por parte de las mujeres	15
c) Principales conductas de acoso sexual a la que se sienten expuestas las mujeres al hacer uso de los buses urbanos en Pasto	17
5. Recomendaciones finales.....	20
Referencias	23
Bibliografía.....	24
Anexos	25
Anexo 1 Metodología.....	25
Anexo 2. Instrumento de recolección.....	27

Siglas

MOSIG	Secretaría de la Mujeres, Orientaciones Sexuales e Identidad de Género
PDT	Plan de Desarrollo Territorial
SIT	Sistema de transporte público colectivo de Pasto
DNP	Departamento Nacional de Planeación
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CEPAL	Comisión Económica para América Latina

1. Introducción

La Secretaría de las Mujeres, Orientaciones Sexuales e Identidades de Género de Pasto, en adelante MOSIG, la Secretaría de Tránsito y Transporte y Avante, con el apoyo de ONU Mujeres, iniciaron un proceso de articulación intersectorial e interinstitucional que dio vida a una iniciativa para la prevención y erradicación del acoso sexual que sufren las mujeres en el transporte público de la ciudad, específicamente en el uso de buses urbanos, llamada “Súbete a lo público, viajemos seguras”. El proyecto que cobija esta iniciativa deberá verse reflejado en el trazador presupuestal para la equidad de la mujer, puesto que contribuye a garantizar el derecho de las mujeres a hacer uso del transporte público en condiciones seguras para todos y todas.

La MOSIG fue creada por medio del Acuerdo Municipal 001 de 15 de enero de 2018, siendo la entidad que “establece las políticas públicas y estrategias de fortalecimiento de los asuntos de Género y diversidad con el fin de impulsar el cierre de brechas y la transversalidad de los enfoques de Género e inclusión en el Municipio de Pasto” (Concejo Municipal de Pasto, 2018)

En el artículo octavo, numeral dos del mismo acuerdo municipal, se estipula como función general de la MOSIG “Desarrollar gestión articulada entre las Secretarías que forman parte de la Alcaldía de Pasto e Instituciones Descentralizadas, para lograr la transversalización del enfoque de género en los Planes de Desarrollo Municipales, de acuerdo a la vigencia” (Concejo Municipal de Pasto, 2018).

Teniendo en cuenta las competencias de la MOSIG, esta Secretaría inició un proceso de incidencia para la incorporación de la perspectiva de género en la formulación del PDT “Pasto la Gran Capital 2019-2022”, que contó con la asistencia técnica de ONU Mujeres. Gracias a este proceso, el enfoque de género fue incluido en el artículo 8 del Plan como pilar en el ejercicio de planeación municipal entendiendo que “considera las oportunidades que tienen tanto hombres como mujeres, así como el papel y roles que asumen en la sociedad. Se debe entender que el Municipio requiere reconocer el papel de la mujer, de la población LGBTI y de la población con OSIGD, por medio de acciones concretas, eficaces y pertinentes para desarrollar sus potencialidades.” (Concejo Municipal de Pasto, 2020, pág. 12). Adicionalmente, el PDT de Pasto incluyó 53 indicadores con perspectiva de género o que focalizan a niñas y mujeres como beneficiarias en programas de la administración bajo la responsabilidad de 15 dependencias distintas a la MOSIG.

En la matriz estratégica de la MOSIG **“Pasto, un municipio incluyente con las mujeres”** se consideró formular una meta de resultado que respondiera a la implementación de la estrategia para la transversalización del enfoque de género en articulación a la agenda 2030 y una meta de producto relacionada con el número de proyectos para la implementación de Política Pública para las Mujeres y la Equidad de Género del municipio de Pasto (Concejo Municipal de Pasto, 2020, pág. 108). En el entendido de que el cumplimiento de estas metas está directamente relacionado con la gestión de la MOSIG y

su capacidad para articular iniciativas con otros sectores de la Alcaldía de Pasto, la Secretaría ha activado su proceso de transversalización desde el inicio de la administración.

Por otro lado, como mecanismo de seguimiento a la inversión del municipio para la reducción de brechas y la igualdad entre hombres y mujeres, el PDT de Pasto comprometió a la actual administración a hacer uso del trazador presupuestal para la equidad de género. Esta herramienta impulsada por el Departamento Nacional de Planeación le permitirá al ente territorial hacer visible el esfuerzo técnico y presupuestal en materia de equidad de género.

En paralelo, en la inclusión de indicadores con enfoque de género en las matrices estratégicas de las distintas dependencias, el sector movilidad y transporte, específicamente la Secretaría de Tránsito y Transporte de Pasto y Avante - entidad gestora del sistema integrado de transporte público en el Municipio- manifestó una voluntad política y técnica que dio como resultado la inclusión de las siguientes metas con para el cuatrienio:

Dimensión en el Plan de Desarrollo	Programa en el Plan de Desarrollo	Subprograma en el Plan de Desarrollo	Indicador de producto	Meta	Responsable
Dimensión económica	Pasto se mueve seguro, sostenible, incluyente, conectado y transparente	Gobernabilidad y gestión de la movilidad	Número de aplicaciones tecnológicas con enfoque de género para el uso del SETP, realizadas	1	Avante
			Número de paraderos con estrategias de enfoque de género, construidos	134	
			Número de campañas de seguridad vial con enfoque de género para el uso del SETP, realizadas.	4	
		Movilidad sostenible	Número de estrategias de formación y capacitación en normas de tránsito y movilidad con enfoque de género, implementadas	1	Secretaría de Tránsito y Transporte
			Número de redes activas de mujeres vinculadas a la seguridad vial y a la movilidad	1	
			Número de acciones para promover el uso en la bicicleta con enfoque de género, realizadas	4	

Fuente: Elaboración propia en base a lo contenido en las matrices estratégicas de “Pasto la Gran Capital” (Concejo Municipal de Pasto, 2020)

La transversalización del enfoque de género en el sector movilidad trae consigo beneficios importantes. Como lo dice Caballero, citado por Rozas y Salazar:

“Existen varias razones que ameritan la incorporación de una perspectiva de género en las políticas de transporte público. En primer lugar, aumenta el retorno de la inversión en infraestructura y la rentabilidad de los sistemas de transporte, al aumentar el número de usuarios; en segundo lugar, satisface la demanda de servicios de transporte a través del conocimiento de las necesidades, preferencias

y limitaciones de todos los potenciales usuarios; en tercer lugar, mejora el acceso de la mujer al trabajo, a la educación y a los servicios que, en última instancia, aumentan la productividad laboral; y en cuarto lugar, permite a las mujeres disponer de más tiempo para atender sus necesidades personales y laborales” (Rozas Balbotín & Salazar Arredondo, 2015, pág. 89)

En este contexto surge la campaña “Súbete a la Público – Viajemos Seguras”, siendo una iniciativa para transversalización del enfoque de género en la administración y de prevención de violencia contra la mujeres en el transporte público. Para diseñar e implementar la campaña, se vio la necesidad de hacer una aproximación a la percepción de seguridad de las mujeres al usar los buses urbanos, así como a las situaciones de acoso sexual en los mismos. Para ellos, se propuso hacer un levantamiento de información mediante la aplicación de una encuesta estructurada dirigidas a mujeres, cuyos resultados les permitan a las entidad tomar decisiones pertinentes y que contribuyan eficientemente a la atención de la problemática de acoso en el SIT.

La encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo –SIT- en el Municipio de Pasto fue aplicada a 545 mujeres. 314 mujeres de respondieron a la encuestas de forma presencial y 231 mujeres contestaron virtualmente mediante el diligenciamiento de un formulario difundido en los canales de comunicación de Avante y remitido a las organizaciones sociales vinculadas con el sector transporte. La recolección de la información se realizó entre el 6 de noviembre y el 30 de noviembre de 2020.

Tras la presente introducción, este documento presenta los objetivos asociados a la realización de la encuesta, posteriormente incluye un marco conceptual para unificar criterios, continúa con la exposición de los resultados, y termina con algunas recomendaciones finales

2. Objetivos

Objetivo general

Presentar los resultados de la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo –SIT- en el Municipio de Pasto, de modo que se promueva un proceso de toma de decisiones informada para la implementación de acciones por parte de la MOSIG, Secretaría de Tránsito y Avante.

Objetivos específicos

- a) Presentar la percepción de seguridad de las mujeres al hacer uso del SIT
- b) Analizar la comprensión del acoso sexual en buses urbanos por parte de las mujeres
- c) Exponer las principales conductas de acoso sexual a la que se sienten expuestas las mujeres al hacer uso de los buses urbanos

3. Marco Conceptual

Percepción de seguridad en el transporte público

La percepción de la seguridad es un elemento fundamental para el análisis de las situaciones de riesgo en el transporte público. Ésta se entiende como,

“aquello que mide la sensación del ciudadano frente a condiciones de seguridad o inseguridad en su entorno, tanto desde el punto de vista emocional (miedo, rabia, ansiedad, etc.), como institucional (desconocimiento, desconfianza, incertidumbre, etc.), todo enmarcado en sus entornos de vida. Por tanto, la percepción de seguridad es un aspecto de la política pública porque afecta positiva o negativamente a la calidad de vida, al comportamiento de los ciudadanos, al atractivo y la competitividad de la ciudad”. (Gómez-Merelo, 2008)

Esta definición es perfectamente aplicable al uso del transporte público, bajo el entendido de que los usuarios y usuarias construyen su propio imaginario de exposición a riesgos mientras hacen uso de los buses urbanos en Pasto, la forma como transita el territorio y construyen su ciudadanía.

Violencia contra la mujer

Según el artículo 1 de la Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer, la violencia contra la mujer se entiende como:

“(…) todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada”.

Igualmente, el Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer, en su recomendación general 19, define la violencia contra las mujeres como “una forma de discriminación que impide gravemente que goce de derechos y libertades en pie de igualdad con el hombre” (CEDAW, 1992)

En respuesta, Colombia cuenta con la Ley 1257 de 2008 que tienen “por objeto la adopción de normas que permitan garantizar para todas las mujeres una vida libre de violencia (...)” Dicha ley estipula que la violencia contra las mujeres se entiende como:

“cualquier acción u omisión, que le cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual, psicológico, económico o patrimonial por su condición de mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, bien sea que se presente en el ámbito público o en el privado” (Congreso de la República de Colombia, 2008)

A nivel territorial, la política pública para las mujeres y la equidad de género del municipio de Pasto con ajustes de inclusión para mujeres rurales e indígenas, adopta la definición de violencia contra las mujeres contenida en la ley 1257/2008

Acoso sexual

El acoso sexual u hostigamiento sexual, según la CEDAW hace referencia a

“un comportamiento de tono sexual tal como contactos físicos e insinuaciones, observaciones de tipo sexual, exhibición de pornografía y exigencias sexuales, verbales o de hecho. Este tipo de conducta puede ser humillante y puede constituir un problema de salud y de seguridad; es discriminatoria cuando la mujer tiene motivos suficientes para creer que su negativa podría causarle problemas en el trabajo, en la contratación o el ascenso inclusive, o cuando crea un medio de trabajo hostil” (CEDAW, 1992).

Acoso sexual en el transporte público

El acoso sexual en espacio público, y para el caso específico en el transporte público, puede ser entendido con una categoría de acoso por presentarse en un contexto específico. Si bien este fenómeno puede impactar negativamente a mujeres y a hombres, Falú plantea que:

“el acoso sexual y la violación son delitos que con alta frecuencia son perpetrados contra las mujeres en el transporte público y espacios públicos. El enfoque feminista, permite situar a las mujeres y quienes asumen la identidad femenina, en tanto sujetos políticos que enfrentan problemas propios en razón de su género, es decir mujeres que son víctimas de violencia sexual por ser mujeres en detrimento de su plena condición de ciudadanas. (Falú, 2017, pág. 206)

Por otro lado, la CEPAL define el acoso en el espacio público se entiende como:

“conductas u acciones, físicas y/o verbales, con connotación sexual, no deseadas, ejecutadas por una o más personas contra una mujer en espacios públicos, que afecten y/o perturben su vida, dignidad, libertad, integridad física y/o psicológica y/o el libre tránsito, provocando ofensa, intimidación, hostilidad, degradación, humillación”. (Cepal, 2015)

Para el presente documento se tomará la definición de acoso sexual en el espacio público contenido en el ABC Género y Transporte de Gender Lab del BID que cita a la Secretaría de Distrital de la Mujer, donde

“Acoso sexual en el espacio público: Se refiere a las conductas indeseadas de contenido sexual que sufren las personas en el espacio y el transporte público. Incluyen manifestaciones físicas –ej: tocamientos, pellizcos, palmadas, apretones, roces deliberados, contacto físico innecesario, agresión física ,miradas lascivas u obscenas, guiños, persecución, impedir el paso intencionalmente; manifestaciones

verbales –ej: silbidos, expresiones, comentarios, insultos, calificaciones; y manifestaciones no verbales -exhibición de fotos, imágenes, videos o audios, exhibicionismo o masturbación en público, fotos al cuerpo sin consentimiento- (Gender Lab Transport, 2020)

Conductas de acoso sexual

Partiendo de la definición de acoso sexual en el espacio que fue acogida para el desarrollo del presente documento, se presentan las definiciones de las manifestaciones asociadas al acoso sexual en el transporte público:

Tipo de manifestaciones	Manifestación	Definición para el presente documento
Manifestaciones físicas	Tocamiento	Se refiere a que una persona toque a otra en cualquier parte de su cuerpo sin su consentimiento y con intención sexual
	Pellizcos	Se refiere a que una persona pellizque a otra en cualquier parte de su cuerpo contra su voluntad y con intención sexual
	Palmadas	Se refiere a que una persona golpee a con la mano abierta en cualquier parte de su cuerpo contra su voluntad y con intención sexual
	Apretones	Se refiere a que una persona presione a otra con su cuerpo contra su voluntad y con intención sexual
	Roces deliberados	Se refiere a que una persona roce conscientemente a otra contra su voluntad y con intención sexual
	Contacto físico innecesario	Se refiere al hecho de que una persona se acerque excesivamente a otra irrespetando su espacio personal y con intención sexual
	Agresión física	Se refiere a que una persona reciba golpes, empujones y otras manifestaciones que le hagan daño y pongan en riesgo su integridad
	Miradas lascivas u obscenas	Se refiere al modo de mirar de una persona a otra causándole incomodidad por su intención sexual
	Guiños	Se refiere a la expresión comúnmente conocida como “picar el ojo” en un contexto que cause incomodidad por su intención sexual
	Persecución	Se refiere a que una persona siga a otra causando angustia, inseguridad y miedo a ser víctima de algún hecho violento
Manifestaciones verbales	Impedir el paso intencionalmente	Se refiere al momento en que una persona obstruye el paso de otra causando angustia, inseguridad y miedo a ser víctima de algún hecho violento
	Silbidos	Se refiere al momento en que una persona silva a otra o hace algún ruido que transmita una intención sexual
	Expresiones	Se refiere a gestos, muecas, señales, gemidos que una persona haga a otra en contra de su voluntad y con intención sexual
	Comentarios	Se refiere a los juicios o consideraciones que hace una persona a otra que se presenta en forma irrespetuosa y sin consentimiento de quien la recibe
	Insultos Calificaciones	Se refiere a ofensas verbales de una persona a otra Se refiere manifestaciones de aprobación o desaprobación que hace una persona a otra en forma irrespetuosa y sin consentimiento de quien la recibe

	Piropo	Es piropo es un tipo de comentario que por el uso generalizado del termino en la cultura colombiana fue incluido en la encuesta de forma independiente. Sin embargo, en los resultados serán presentados en la misma categoría
Manifestaciones no verbales	Toma de fotos	Hacer referencia a la hecho de que una persona capture imágenes de otra persona con cualquier dispositivo, sin contar con su consentimientos
	Exhibición de fotos, videos o audios de contenido sexual	Hacer referencia al momento en que una persona muestra a otra material audiovisual con contenido sexual sin su consentimiento
	Masturbación	Hace referencia al momento en que una persona estimula sus órganos genitales o zonas erógenas frente a otra persona sin su consentimiento
	Exhibicionismo	Hace referencia al hecho de que una persona muestre sus órganos genitales o partes íntimas a otra personas sin su consentimiento

Fuente: Elaboración propia

4. Resultados

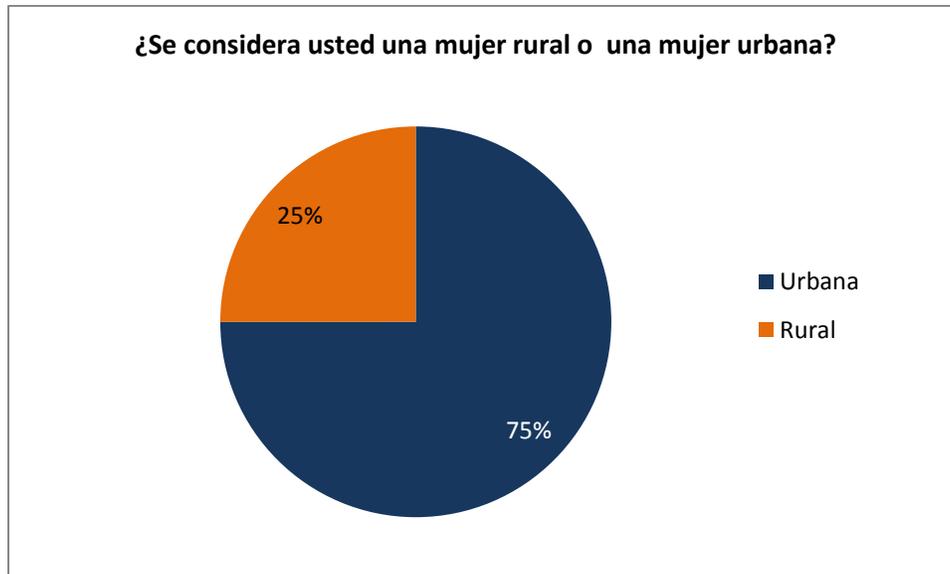
Como se dijo previamente, el propósito de este documento es presentar los resultados de la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo –SIT- en el Municipio de Pasto.

Las encuestas fueron aplicadas en zonas urbanas y rurales de la ciudad, cubriendo una muestra de 545. Esta es una población interesante que permite hacer una aproximación a la situación de acoso en los buses urbanos.

Punto de encuesta	Sector
Calle 15, entre carreras 24 y 25 (San Andresito)	Urbano
Calle 17 (Cacharrería la Ganancia)	Urbano
Alcaldía de Pasto – Sede Centro	Urbano
Carrera 27 entre calles 18 y 19	Urbano
Calle 16 (Radio Sanyo)	Urbano
Calle 17 (Cai San Agustín)	Urbano
Calle 18 (Banco Agrario)	Urbano
Corregimiento de Genoy	Rural
Corregimiento de Catambuco	Rural
Corregimiento San Fernando	Rural
Corregimiento Obonuco	Rural
Encuesta virtual	Urbano-Rural

Fuente: Elaboración propia

Ante la pregunta ¿se considera usted una mujer rural o una mujer urbana? El 25 % de las encuestas se consideró mujer rural, mientras el 75% dijo ser mujer urbana. Si bien esto responde a que la mayoría de puntos en los que se realizó la encuesta fueron urbanos, es importante tener una referencia de la percepción de mujeres rurales que tienen unas rutinas diarias distintas y por lo tanto su uso del transporte público también es diferente

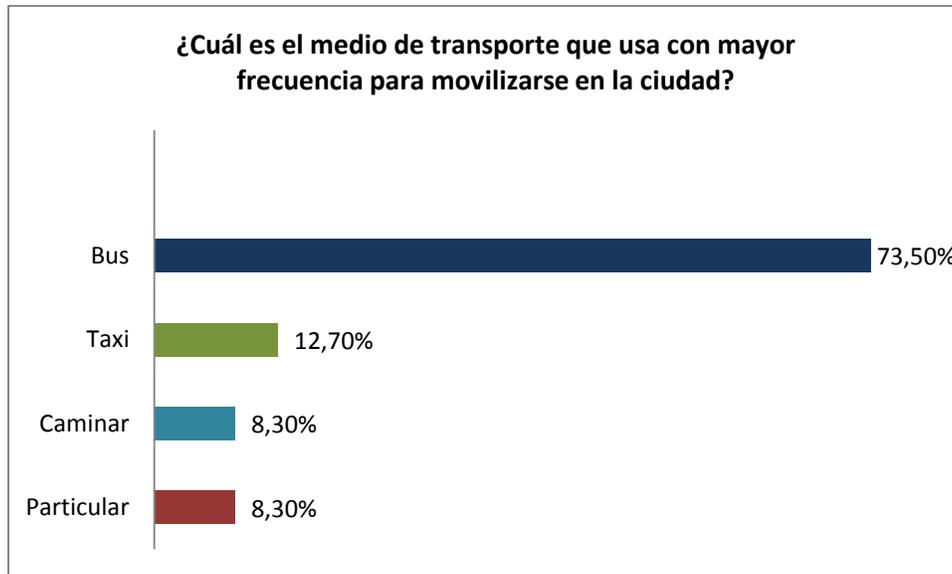


Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

Las distintas maneras y estilos de vida de las mujeres también determinan la forma en la que se mueven en la ciudad. Si bien la encuesta tiene como centro el acoso sexual en el transporte público, es importante poder identificar cuáles son los medios de transporte que usan de forma recurrente las mujeres.

Al respecto, el 73,5% de las mujeres encuestadas usan en mayor medida el bus para moverse en Pasto, mientras el 12,7% se moviliza en taxi. Esto se traduce en que el 86,20% de las mujeres encuestadas usan el transporte público.

En este punto, es importante recalcar que las mujeres y hombres, además de no tener los mismo patrones de movimiento, también tienen condiciones de acceso distintas a los distintos medio de transporte. Al respecto Peters enuncia que “el acceso más restringido a los recursos financieros por parte de las mujeres afecta a su posibilidad de acceder a algunos modos de transporte, como son el transporte motorizado individual o el transporte colectivo. Por ejemplo, en todas las regiones del mundo, incluyendo los países con las tasas de motorización más elevadas, las mujeres tienen un acceso más limitado al transporte motorizado individual que los hombres, ya sea en el ámbito urbano o rural” (Jaimurzina, Muñoz Fernández, & Pérez, 2017, pág. 12)



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

Es importante anotar que la encuesta no incluyó el mototaxismo, puesto que se encuentra fuera del marco legal del transporte público. Sin embargo, usando la observación en campo se puede presumir que el uso de mototaxismo por parte de mujeres es muy importante en Pasto, y adoptar medidas para protegerlas de los riesgos que presenta este medio de transporte es imperativo. Una gestión del transporte público con enfoque de género puede mitigar las problemáticas a las que se enfrentan las mujeres que usan la moto como su principal medio de transporte.

a) Percepción de seguridad de las mujeres al hacer uso del SIT

El sector movilidad tiene muchos elementos que le permiten impactar positivamente a las mujeres, más aún cuando el transporte es un factor íntimamente ligado con los servicios de cuidado. Un alto porcentaje de mujeres destina parte de su tiempo a las labores del hogar, y es por ello que “realizan numerosos viajes relacionados con la compra de bienes y servicios, solas o en compañía de los hijos, que pueden significar una mayor cantidad de viajes por día que los realizados por los hombres, que se desplazan principalmente solo entre el hogar y el lugar de trabajo” (Rozas Balbotín & Salazar Arredondo, 2015, pág. 29)

Los patrones de movilidad de las mujeres son distintos a los de los hombres, justamente como resultados de las distintas actividades que desarrollan en el transcurso de un día. Mientras un hombre tienen un patrón general de movilidad pendular, es decir de su casa al trabajo, y del trabajo a la casa, las mujeres se mueven en patrones de zigzag donde parten de sus casa con destinos múltiples y de la misma forma regresan a sus hogares, de ahí que las mujeres tengan una mayor dependencia del transporte público cuando es su principal medio para recorrer la ciudad.

Si las mujeres pasan mayor tiempo y por más trayectos haciendo uso de los buses urbanos, su percepción de la seguridad al interior del mismo determina su calidad de vida y su libertad para moverse en la ciudad.

Según Galiani y Jaitman la inseguridad es una de las mayores preocupaciones en América Latina y ello puede condicionar y alterar las rutinas u opciones óptimas de movilidad de cada persona afectando en mayor medida a las mujeres. Según los autores, la percepción o situación de inseguridad “condiciona las opciones de las mujeres acerca del transporte público, afectando directamente su movilidad y causando mayor pérdida de tiempo y mayores costos. (2016, pág. 1)

El uso del sistema del transporte público colectivo va más allá de abordar el bus urbano. Los paraderos de buses son puntos neurálgicos y relevantes para las usuarias del sistema, dado que pueden ser un lugar seguro y de protección o de exposición a distintos hechos violentos.

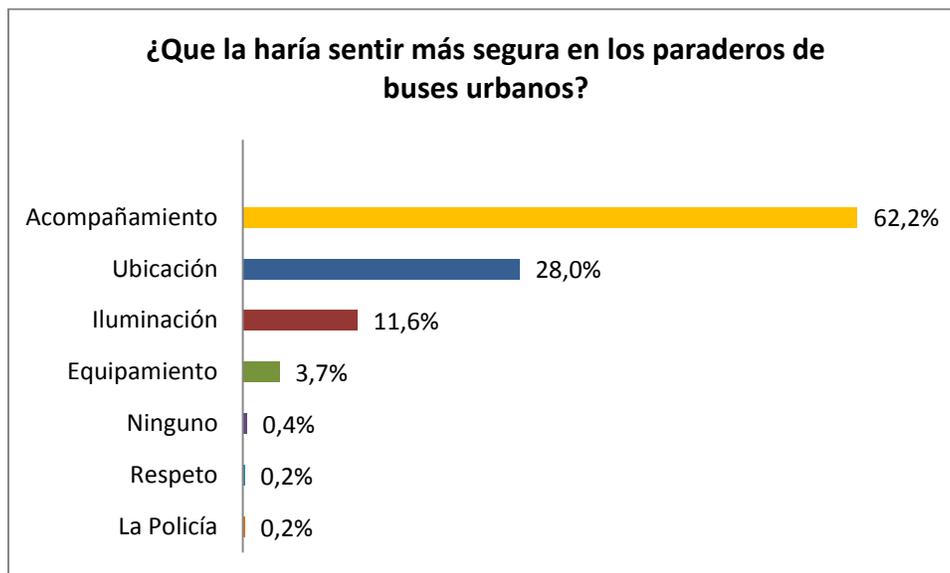
Al respecto, Pasto tiene un reto importante con la inversión en infraestructura, donde se tienen previsto la construcción de paraderos con enfoque de género. Esto puede implicar en un cambio de la percepción de las mujeres quienes manifestaron, en un 81% sentirse inseguras al hacer uso de los paraderos que actualmente hacen parte del sistema de transporte público colectivo



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

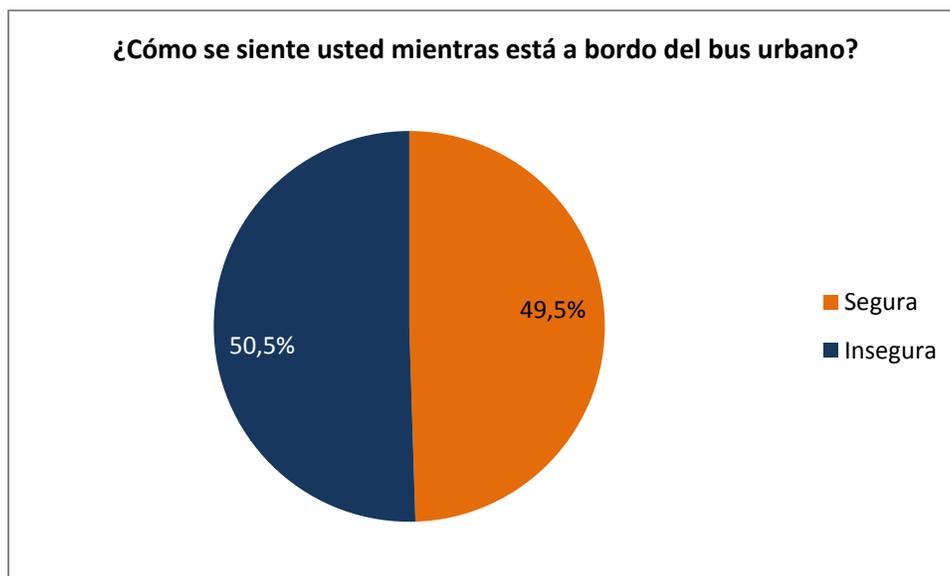
Si bien es posible que esa percepción de inseguridad de las mujeres responda al tipo de paraderos activos en la ciudad, las mujeres encuestadas manifestaron que el factor más relevante para la seguridad es contar con compañía durante la espera, 62,2%, incluso en algunos casos, de la fuerza pública 0,2%. En términos de la infraestructura, la ubicación del

paradero es muy importante, 28%, y hace que las mujeres se sientan mejor al hacer uso del paradero.



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

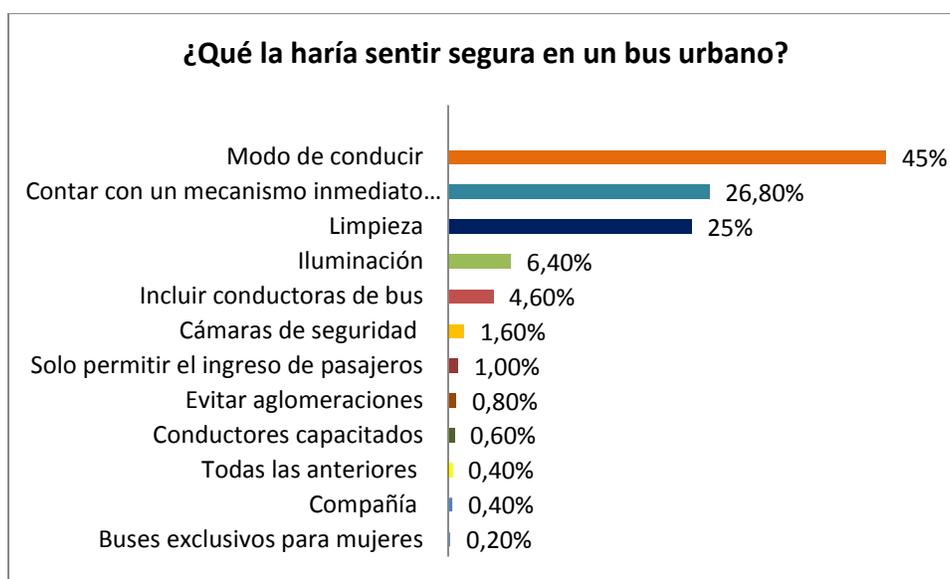
Entrando en el uso de los buses urbanos, la percepción de las mujeres encuestadas varía. El 50,5% de las mujeres encuestadas manifestaron sentirse insegura a bordo del bus, mientras el 49,5% dijo sentirse segura.



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

En cuanto a las variables que podrían mejorar la percepción de seguridad de las mujeres al hacer uso de los buses urbanos, el 45% coincide en que el modo de conducir es importante para sentirse seguras. Lo anterior sumado al 0,6% de las mujeres que vieron la necesidad de contar con conductores capacitados representa una oportunidad para trabajar asuntos de género con quienes conducen los buses, sumado al refuerzo de buenos hábitos de conducción.

Por otro, el 26,8% de las mujeres manifestaron que contar con un mecanismo inmediato de emergencia las haría sentir seguras. Esto abre la posibilidad de la implementación de botones de pánico, articulados con protocolos de respuesta inmediata por parte de las autoridades para la atención de hechos de violencia contra las mujeres al interior de los buses.



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

La percepción de seguridad del transporte público de las mujeres está íntimamente ligada con la confianza. “Cuanto mayor es la confianza en las instituciones y la percepción de seguridad en la zona de residencia, mayor es la percepción de seguridad en el transporte público. (Galiani & Jaitman , 2016, pág. 1)

Cómo bien se menciona en un estudio de género y transporte de la CEPAL “la seguridad personal tiene un impacto significativo en las decisiones de desplazamiento de las mujeres. La calidad, o la falta de calidad, de los servicios de transporte, especialmente, la inseguridad y la limitada fiabilidad de los servicios, es un factor importante que incide en la elección de los modos y de las decisiones de las mujeres de desplazarse. (Jaimurzina, Muñoz Fernández, & Pérez, 2017, pág. 15)

b) Comprensión del acoso sexual en buses urbanos por parte de las mujeres

Como se ha expuesto previamente, el acoso sexual en el transporte público es un tipo de violencia que “vulnera un sin número de derechos humanos de las mujeres víctimas. Algunos de ellos son: el derecho a la libertad, al libre tránsito, a la integridad física y moral y en especial el derecho a una vida libre de violencias y a una vida libre de prácticas sociales y culturales basadas en conceptos de inferioridad o subordinación. (Astrálaga & Olarte Espitia, 2020, pág. 189)

Aun así, existe muy poca denuncia de este delito por parte de las mujeres. Esto se da en parte por la naturalización del fenómeno y la aceptación de las manifestaciones del acoso y por otro lado, porque se tiende a responsabilizar a la víctima y revictimizarla.

Una encuesta realizada en Santiago de Chile, presenta los siguientes datos que concentran la responsabilidad frente al acoso en las víctimas y no en agresores (Rozas Balbotín & Salazar Arredondo, 2015, pág. 41):

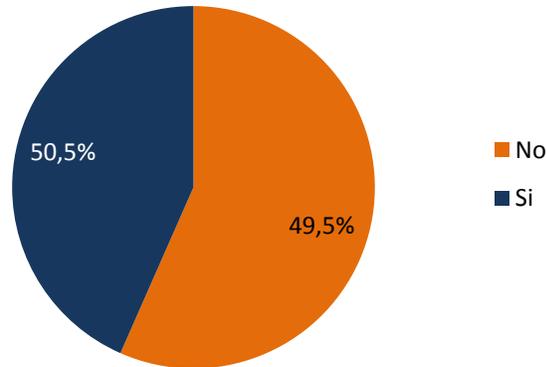
- 57,3% de las personas está de acuerdo en que para disminuir los acosos es necesario tomar precauciones y evitar salir de noche
- 51,3% está de acuerdo con que es recomendable que las mujeres usen ropa más holgada y menos ceñida
- 57,9% de las personas encuestadas opinan que el acoso es una enfermedad que tiene que ver con no poder controlar los impulsos
- 51,2% considere que “en realidad no hay forma de evitar el acoso”.

Existe una aceptación del acoso en el espacio público y en el transporte que impide hacer un claro análisis de la problemática de modo que puedan adoptarse acciones efectivas. Adicionalmente, las mujeres se han acostumbrado en tal medida a estar sometidas situaciones de acoso que, aun cuando hay un sentimiento de incomodidad y rechazo, no se entienden víctimas de una conducta de acoso sexual. Según un estudio de la CEPAL, la situación es compleja,

“Teniendo en cuenta que en los países de la región los datos son escasos y que el nivel de denuncias es limitado, es razonable pensar que las cifras efectivas de agresiones sexuales en el transporte público pueden ser aún mayores, si se dispusiera de protocolos, leyes y sanciones que regularan la conducta de los usuarios/as del transporte público en relación a este problema. A pesar de las dificultades de información, (...), al menos seis de cada diez mujeres y en los casos más extremos, nueve de cada diez mujeres, han sufrido actos de abuso y/o acoso sexual en el espacio público, especialmente en el transporte público, instancia en la que se presenta este problema con mayor frecuencia” (Rozas Balbotín & Salazar Arredondo, 2015, pág. 60)

Tras presentar la definición de acoso sexual en el transporte público, la encuesta que motiva este documento preguntó a las mujeres si han sido víctimas de acoso sexual en buses urbanos. Ante la pregunta, el 50,5% de las encuestadas manifestó haber sido víctima de acoso sexual en el transporte público, mientras el 49,5% dijo que no.

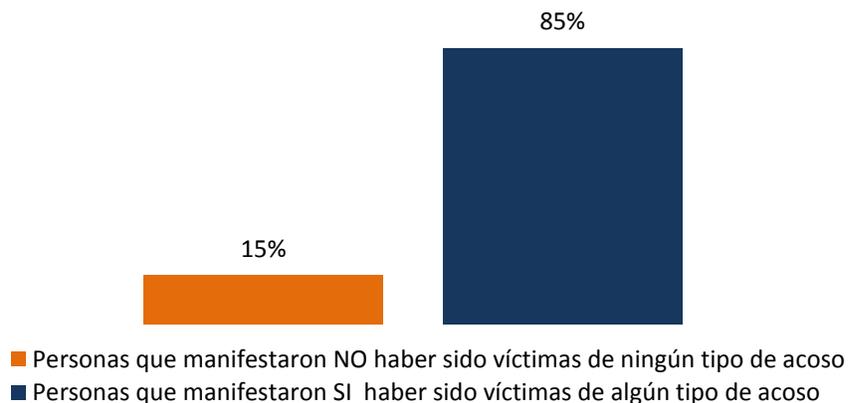
Entendiendo el acoso sexual en el transporte público como aquellas conductas indeseadas de contenido sexual que sufren las personas al hacer uso del mismo, incluído manifestaciones físicas, verbales y no verbales, ¿Usted ha sido víctima de acoso sexual e



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

Llama la atención que al momento de preguntar específicamente por manifestaciones físicas, verbales y no verbales de acoso sexual en el transporte público, tan solo el 15% de las mujeres encuestadas sostuvieron no haber sufrido ninguna de ellas. Lo anterior permite concluir que las mujeres aún no reconocen específicamente las manifestaciones de acoso sexual que padecen, a pesar de sentirse incomodas y reprochar dichos comportamientos, puesto que el 85% señaló haber sido víctima de alguna manifestación asociada al acoso sexual.

Personas que manifestaron no haber sido víctimas de acoso en comparación con las que manifestaron haberlo sido



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

En el encuentro “Ciudades de Paz: iniciativas urbanas en Colombia para promocionar los derechos de las mujeres y jóvenes” realizado en Colombia en 2019, lideresas de distintas regiones del país conversaron en torno a la construcción de una agenda para enfrentar la violencia contra la mujeres, siendo el acoso sexual en espacio público una de las problemáticas más discutidas. Al respecto, las mujeres concluyeron:

“La clave está en que los hombres sepan que no es normal violentar a través de miradas, palabras o tocamientos a las mujeres. Que las autoridades se den cuenta de que no es normal que a las mujeres se les vulnere la libertad de expresión al no poder vestirse como quieran por miedo. Que la sociedad en general reaccione cuando una mujer sea acosada sexualmente en la universidad, en la calle, en el trabajo, en un bar o en el transporte público” (Lozano, 2019)

Cómo bien lo explican Rozas y Salazar, haciendo referencia al acoso sexual en el espacio público:

“En algunos casos, estas conductas, tan arraigadas, están naturalizadas y legitimadas socialmente incluso por las propias víctimas, reflejando una débil conciencia de la “cosificación” del cuerpo femenino (o masculino, según el caso), que estas conductas ponen de relieve. Por esta razón, en muchos casos, el acoso y abuso sexual no es reconocido en toda su dimensión como “violencia de género”, ni por las mujeres víctimas principales de las agresiones (menos todavía por los hombres que han sido agredidos), lo que implica que ni aquéllas, ni éstos, consideren el impacto negativo de estas prácticas en su movilidad y derechos básicos” (Rozas Balbotín & Salazar Arredondo, 2015, pág. 60 y 61)

c) Principales conductas de acoso sexual a la que se sienten expuestas las mujeres al hacer uso de los buses urbanos en Pasto

El acoso sexual en el transporte público tiene fuertes impactos en las víctimas. Causa miedo, ansiedad y angustia afectando la salud mental de quienes lo padecen, haciendo de rutinas que deberían ser tranquilas momentos de estrés, además compromete el derecho de las mujeres a vivir la ciudad en las mismas condiciones que los hombres. “Estudios en ciudades latinoamericanas muestran que las mujeres cambian sus rutas, sus formas de vestir, sus horarios de desplazamiento, llegando incluso a evadir totalmente el transporte público” (Robledo, Bernal, & Montes, 2020) como consecuencia del acoso sexual.

Para conocer las principales formas de acoso sexual que padecen las mujeres en los buses urbanos, la encuesta contó con tres segmentos: 1. Manifestaciones física, 2. Manifestaciones verbales y 3. Manifestaciones no verbales.

Al preguntar a las mujeres sobre su experiencia con *manifestaciones físicas*, es importante resaltar que 29,7% de las mujeres encuestadas dijo no haber sufrido ningún tipo de acoso físico en los buses urbanos, siendo la respuesta más recurrente. Por otro lado el 29,5% sufrió de apretones, mientras el 20,7% de miradas lascivas y obscenas

¿Usted ha experimentado contra su voluntad alguna de las siguientes manifestaciones físicas en un bus urbano?



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

Al indagar sobre *manifestaciones verbales* que sufren las mujeres en buses urbanos, el 34,5% dijo haber sido víctima de piropos y comentarios, el 29% dijo no haber sido víctima de este tipo de acoso y el 21,9% sufrió de silbidos.

¿Usted ha experimentado contra su voluntad alguna de las siguientes manifestaciones verbales en un bus urbano?



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

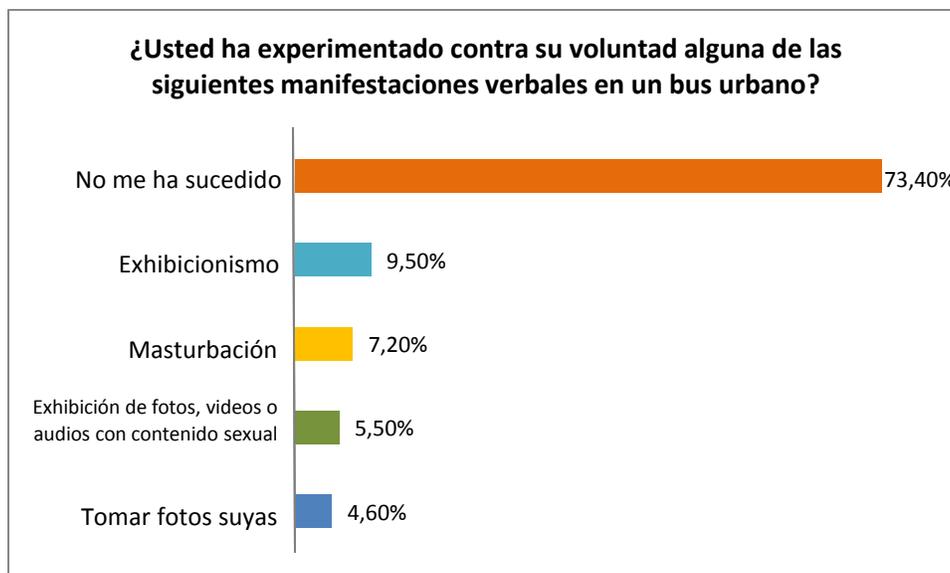
Culturalmente el piropo es visto como un acto divertido o de halago hacia la mujer que lo recibe, sin embargo, trae consigo una connotación sexual que incomoda, intimada y violenta a las mujeres. Los piropos son evidencia de la creencia que tienen algunos

hombres de tener poder sobre las mujeres, se sienten con el derecho de opinar sobre el cuerpo y aspecto de otra persona sin que haya consecuencias, e incluso, menosprecian y atacan a mujeres que expresan directamente su malestar y rechazo.

Más allá de la naturalización del piropo y su aceptación, el piropo es violento porque:

- Es un acto unilateral. Un hombre se siente con el poder de abordar a una mujer ya sea con supuestos halagos o con frases explícitamente sexuales, sin que haya consentimiento. Adicionalmente, las mujeres que se animan a rechazar explícitamente el piropo, se arriesgan a reacciones agresivas.
- Se constituye en una gratificación personal para quien dice el piropo, más aún cuando se hace entre pares de género
- Es una invasión sorpresiva. El piropeador tiene varios segundos para observar, decidir y pensar lo que dirá, sin pensar en la afectación que puede causar, especialmente en mujeres de mayor vulnerabilidad
- Es la mujer y no el hombre quien debe cambiar su dinámica cotidiana de uso de los espacios públicos. Las mujeres deben adaptarse al uso que hacen los hombres del espacio en la calle para sentirse seguras, por ejemplo cambiarse de andén.
- Desde niñas, las mujeres aprenden a tener miedo; su sola presencia en el espacio público, junto a su condición de ser mujer, ya las califica como potenciales víctimas de agresión, en distintos niveles.
- Se presiona a las mujeres para no provocar y se acusa a la víctima de provocar la agresión (Luna, Cabrera Martínez, & Ureña López, 2014)

Las manifestaciones no verbales son las menos recurrentes. Según el 73,4% de las encuestadas, ellas no han sufrido ninguna de las conductas que componen esta categoría. Aun así, el 9,5% ha sido víctima de exhibicionismo, mientras el 7,20% de masturbación



Fuente: Elaboración propia, en base a información capturada en la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo

Detener la violencia contra las mujeres es responsabilidad de todos y todas, más aún cuando estamos en sociedades que justifican conductas como el acoso en espacio público/transporte público y otras formas de violencia. Al respecto, es importante decir que hay retos importantes por asumir, puesto que como lo plantean Astrálaga y Olarte Espitia:

“A pesar de que existe un discurso de universalismo de los derechos humanos, la falta de protección efectiva a los derechos de las mujeres víctimas de acoso sexual callejero plantea una realidad diferente. Los derechos humanos de las mujeres víctimas de esta conducta son vulnerados cotidianamente debido a una cultura permeada por estereotipos de género que normalizan el acoso sexual callejero”. (Astrálaga & Olarte Espitia, 2020, pág. 190)

En este contexto toma alta relevancia la iniciativa “Súbete lo público-Viajemos seguras” en la medida en que se constituye una herramienta para enfrentar, mitigar y erradicar la violencia contra las mujeres en el transporte público y demuestra la voluntad del sector movilidad para avanzar en favor de la igualdad y la reducción de brechas entre hombres y mujeres

5. Recomendaciones finales

Incorporar el enfoque de género en la gestión pública representa mejor eficiencia en la ejecución de las políticas y contribuye al desarrollo sostenible del territorio. En el caso específico del sector transporte, su condición de servicio esencial y de alta dependencia para las mujeres, hace que sea necesario contar con diagnósticos de política pública que tengan en cuenta las diferencias en entre usuarios y usuarias, contar con datos desagregados por sexo, comprender la interseccionalidad de las mujeres y las

comunidades, de modo que se cuente con información suficiente para el análisis de las formas en que las personas usan el servicio y como implementen iniciativas que beneficien a todas las partes.

Para lo anterior, y teniendo en cuenta que el transporte es un sistema vivo y cambiante, es importante monitorear permanentemente el comportamiento de quienes hacen uso del transporte público. Para ello se puede hacer uso de herramientas como encuestas origen-destino, encuestas de satisfacción y calidad del servicio, encuestas de percepción de seguridad, abordar la situación de las mujeres en el transporte mediante grupos focales, es decir, usar contar con información de base y actualizada para identificar alertas y tomar decisiones acertadas. Es determinante contar con estudios del sector

Por otro lado, el municipio podría implementar un mecanismo de denuncia articulado entre Avante y la MOSIG para canalizar los casos de acoso sexual en los buses. Esto permitirá, además de atender a las víctimas, monitorear la ocurrencia del delito de acoso sexual al interior de los buses urbanos

Las adecuaciones o inversiones de la infraestructura del sistema de transporte deben contemplar el impacto en las mujeres. Siendo así, los paraderos deben estar ubicados en lugares que no representen riesgo para la integridad de las mujeres, contar con iluminación y con equipamiento adecuado. En cuanto a las obras, es importante que existan políticas claras de cero tolerancias al acoso en el espacio público y que los entornos de las obras sean amables con las mujeres que los transitan. Los buses deben estar en buenas condiciones, limpios e iluminados brindando una sensación de seguridad a las mujeres, y contar con conductores capacitados en asuntos de género.

El sistema puede incorporar herramientas tecnológicas para la protección de las mujeres, tales como una aplicación que permita conocer rutas y trayectos en tiempo real, haciendo más segura la espera. Igualmente se puede estudiar la instalación de cámaras de seguridad que sean monitoreadas en línea permanentemente.

Las campañas de cultura ciudadana y cambio cultural pueden tener éxito en la medida en que tengan claro su objetivo, que puede ser: 1. Sensibilizar sobre el acoso en el transporte público generar un rechazo a estos actos, 2. Promover la denuncia y atención a víctimas de acoso sexual en el transporte público y 3. Fortalecer el actuar de personas que son testigos de un hecho de acoso sexual en el transporte público (Robledo, Bernal , & Montes, 2020)

Los mensajes y contenidos de las campañas deben ser claros y contundentes para tener un efecto en el público objetivo. Siempre deben tener en enfoque de género y usar lenguaje incluyente de modo que la iniciativa sea coherente en forma y fondo con su naturaleza de prevención de violencias contra las mujeres. Por último, debería existir un método de seguimiento que permita aproximarse al impacto de la campaña en la contención y manejo del acoso en el transporte público.

Por último, es fundamental seguir avanzando en el proceso de transversalización del enfoque de género, bajo el entendimiento de que la política pública de mujer y equidad de género no es responsabilidad exclusiva de la MOSIG, sino que todas las dependencias de la administración municipal deben contribuir con la igualdad y la reducción de brechas entre hombres y mujeres. Para ello, los ejercicios de capacitación permanente en asuntos de género a los grupos de interés del sector movilidad representan una oportunidad constantes de inclusión del enfoque en las distintas iniciativas y lograr avances en las distintas líneas de la política pública.

Reflexión:

“Un buen o mal sistema de movilidad de las personas o un buen o mal sistema de comunicaciones pueden alterar radicalmente la accesibilidad humana de una ciudad, modificándose la percepción de las personas sobre la habitabilidad de la misma: acogedora en algunos casos, invivible en otros” (Rozas Balbotín & Salazar Arredondo, 2015, pág. 28).

Referencias

- Astrálega, S. M., & Olarte Espitia, J. (2020). Acoso sexual callejero y derechos humanos. *Universitas Estudiantes*(21), 187-210.
- CEDAW. (1992). Recomendación General No 19 . *Recomendaciones generales adoptadas por el comité para la eliminación de la discriminación contra la mujer, Periodo 11 de sesiones.*
- Cepal. (18 de noviembre de 2015). Recuperado el 2 de diciembre de 2020, de Acoso sexual en el espacio público: la ciudad en deuda con los derechos de las mujeres: <https://www.cepal.org/es/notas/acoso-sexual-espacio-publico-la-ciudad-deuda-derechos-mujeres>
- Concejo Municipal de Pasto. (15 de enero de 2018). Acuerdo 001 de 15 de enero de 2018 Por medio del cual se suprime la Oficina de Género, se crea la Secretaría de las Mujeres, Orientaciones Sexuales e Identidades de Género, se modifica la estructura de la Alcaldía de Pasto y se dictan otras disposiciones. Pasto, Nariño, Colombia.
- Concejo Municipal de Pasto. (10 de junio de 2020). Acuerdo 005 de 2020 Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo del municipio de Pasto 2020 – 2023 "Pasto la Gran Capital". Pasto, Nariño, Colombia.
- Congreso de la República de Colombia. (4 de diciembre de 2008). Ley 1257 de 2008 Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres, se reforman los Códigos Penal, de Procedimiento Penal, la Ley 294 de 1996 y se dictan otras disposiciones. Bogotá, Colombia.
- Falú, A. (2017). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. *Revista Vivienda y Sociedad*, 205-208.
- Galiani, S., & Jaitman , L. (Noviembre de 2016). El transporte público dese una perspectiva de género. Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. BID.
- Gender Lab Transport. (2020). *ABC género y transporte*. BID.
- Gómez-Merelo, M. S. (enero de 2008). La percepción de seguridad y la realidad social. *Cuadernos de Seguridad*(219).
- Jaimurzina, A., Muñoz Fernández, C., & Pérez, G. (2017). *Género y transporte: experiencias*. Santiago de Chile: Cepal.
- Lozano, M. (12 de julio de 2019). *Que la lucha contra el acoso callejero sea ley*. Recuperado el 2 de Diciembre de 2020, de

https://humanas.org.co/pazconmujeres/11__95_Que-la-lucha-contr-el-acoso-callejero-sea-Ley.html

Luna, M. B., Cabrera Martínez, Y., & Ureña López, R. (julio de 2014). La violencia escondida en el piropo callejero. *UTCiencia "Ciencia y Tecnología al servicio del pueblo"*, 1(2), 85-92.

Robledo, V. M., Bernal, V., & Montes, L. (3 de junio de 2020). *Dando una voz a una causa: campaña contra el acoso en el transporte público*. Recuperado el 2 de diciembre de 2020, de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/dando-voz-a-una-causa-campanas-contr-el-acoso-en-el-transporte-publico/>

Rozas Balbotín, P., & Salazar Arredondo, L. (2015). *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente*. Santiago de Chile: Cepal.

Secretaría Distrital de la Mujer. (2017). *Acoso sexual contra mujeres en el transporte público - Caso Transmilenio*. Bogotá.

Bibliografía

Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer. (20 de diciembre de 1993) Recuperado de <https://www.ohchr.org/sp/professionalinterest/pages/violenceagainstwomen.aspx>

Dunckel-Graglia, Amy. (2013) Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *La Ventana*, 148-176.

Cepal. (18 de noviembre de 2015). Recuperado el 2 de diciembre de 2020, de Acoso sexual en el espacio público: la ciudad en deuda con los derechos de las mujeres: <https://www.cepal.org/es/notas/acoso-sexual-espacio-publico-la-ciudad-deuda-derechos-mujeres>

Montilla, Evelyn. (10 de julio de 2017). Recuperado el 2 de diciembre de 2020. El acoso sexual en el transporte público como una vulneración de derechos humanos de las mujeres: <https://www.amnistia.org/ve/blog/2017/07/3071/el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico>

Porras M, Jeisson Fabián (30 de enero de 2019). Recuperado el 2 de diciembre de 2020. El Acoso Callejero a las Mujeres en Colombia: ¿Más Penas o Más Educación?: <https://www.revistalevel.com.co/contenido/el-acoso-callejero-a-las-mujeres-en-colombia-mas-penas-o-mas-educacion>

El Tiempo. (15 de septiembre de 2020). Recuperado el 2 de diciembre de 2020. Buscan que piropos y otras formas de acoso callejero sean delito: <https://www.eltiempo.com/politica/congreso/buscan-que-piropo-y-acoso-callejero-sean-delito-537967>

Anexos

Anexo 1 Metodología

La propuesta metodológica contó con las siguientes fases:



- Identificación de la necesidad de conocer la percepción de las mujeres sobre el acoso sexual en el transporte público

Con el propósito de iniciar acciones para el cumplimiento de una de las metas del PDT (*Número de campañas de seguridad vial con enfoque de género para el uso del SETP, realizadas*), se focaliza como problemática a tratar el acoso sexual en el transporte público y se identifica la necesidad de contar con una aproximación al fenómeno

- Identificación de actores institucionales y voluntades para la aplicación de una encuesta

Se determinó la necesidad de contar con la participación de los siguientes actores: Secretaría de Tránsito – Subsecretaría de Movilidad, Avante – Programa de Cultura Ciudadana, Secretaría MOSIG, ONU Mujeres

- Diseño del instrumento para la recolección de la información

Con la participación de todos los actores se construyó la encuesta de percepción de acoso a las mujeres en los buses del servicio de transporte público colectivo –SIT- en el Municipio de Pasto. (Ver Anexo 2)

- Captura y sistematización de la información

Un total de 314 encuestas fueron aplicadas en terreno por Fenalco, aliando de Avante en su programa de Cultura Ciudadana.

Punto de encuesta	Sector
Calle 15, entre carreras 24 y 25 (San Andresito)	Urbano
Calle 17 (Cacharrería la Ganancia)	Urbano
Alcaldía de Pasto – Sede Centro	Urbano
Carrera 27 entre calles 18 y 19	Urbano
Calle 16 (Radio Sanyo)	Urbano
Calle 17 (Cai San Agustín)	Urbano
Calle 18 (Banco Agrario)	Urbano
Corregimiento de Genoy	Rural
Corregimiento de Catambuco	Rural
Corregimiento San Fernando	Rural
Corregimiento Obonuco	Rural
Encuesta virtual	Urbano-Rural

231 encuestas fueron diligenciadas de manera virtual por mujeres en la ciudad de Pasto

Una vez consolidados los insumos, la sistematización y análisis de los resultados estuvo a cargo de ONU Mujeres en Nariño

- Construcción del documento

La construcción del presente documento estuvo a cargo de ONU Mujeres con el propósito de presentar los resultados de la encuestas y dar herramientas al sector movilidad para adoptar medidas de prevención y erradicación de acoso sexual en los buses del transporte público colectivo-SIT

Anexo 2. Instrumento de recolección

ENCUESTA DE PERCEPCIÓN DE ACOSO A LAS MUJERES EN LOS BUSES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO –SIT- EN EL MUNICIPIO DE PASTO ENCUESTA PARA APLICAR A USUARIAS EN BUSES DEL SIT

1 ¿Se considera usted una mujer rural o una mujer urbana?

Rural Urbana

2 ¿Cuál es el medio de transporte que usa con mayor frecuencia para movilizarse en la ciudad?

Bus Taxi Bicicleta Particular Caminar

3 ¿Cómo se siente usted mientras se encuentra en los paraderos de buses urbanos?

Segura Insegura

4 ¿Qué la haría sentir segura en los paraderos de buses urbanos?

Iluminación Ubicación Equipamiento Acompañamiento

Otro:

5 ¿Cómo se siente usted mientras está a bordo del bus urbano?

Segura Insegura

6 ¿Qué la haría sentir segura en un bus urbano?

Limpieza Iluminación Modo de Conducir

Incluir a conductoras de bus Contar con un mecanismo inmediato de emergencias

Otro:



PASTO
LA GRAN CAPITAL
ALCALDÍA MUNICIPAL

Secretaría de
Tránsito y Transporte
Secretaría de
Gestión Ambiental

Secretaría de las Mujeres
Orientaciones Sexuales
e Identidad de Género

Avante
SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO

SETPasto

Con el apoyo de
ONU
MUJERES

7 Entendiendo el acoso sexual en el transporte público como *aquellas conductas indeseadas de contenido sexual que sufren las personas al hacer uso de la misma, incluyendo manifestaciones físicas, verbales y no verbales*¹, ¿usted ha sido víctima de acoso sexual en buses urbanos?

Si No

8 ¿Usted ha experimentado contra su voluntad alguna de las siguientes manifestaciones físicas en un bus urbano?

Tocamientos	<input type="checkbox"/>	Pellizcos	<input type="checkbox"/>
Apretones	<input type="checkbox"/>	Guiños	<input type="checkbox"/>
Agresión física	<input type="checkbox"/>	Roces deliberados	<input type="checkbox"/>
Persecución	<input type="checkbox"/>	Contacto físico innecesario	<input type="checkbox"/>
Palmadas	<input type="checkbox"/>	Miradas lascivas u obscenas	<input type="checkbox"/>
Impedimento intencional del paso	<input type="checkbox"/>	No me ha sucedido	<input type="checkbox"/>

9 ¿Usted ha experimentado contra su voluntad alguna de las siguientes manifestaciones verbales en un bus urbano?

Silbidos	<input type="checkbox"/>	Expresiones	<input type="checkbox"/>
Comentarios	<input type="checkbox"/>	Insultos	<input type="checkbox"/>
Opiniones/Calificaciones no solicitadas	<input type="checkbox"/>	No me ha sucedido	<input type="checkbox"/>
Piropos	<input type="checkbox"/>		

10 ¿Usted ha experimentado contra su voluntad alguna de las siguientes manifestaciones no verbales en un bus urbano?

Tomar fotos suyas	<input type="checkbox"/>	Exhibicionismo	<input type="checkbox"/>	Masturbación	<input type="checkbox"/>
Exhibición de fotos, vídeos o audios con contenido sexual	<input type="checkbox"/>	No me ha sucedido	<input type="checkbox"/>		

¹Secretaría Distrital de la Mujer, 2019. *Bogotá tiene el primer protocolo de atención a mujeres víctimas de acoso. Bogotá*



PASTO
LA GRAN CAPITAL
ALCALDÍA MUNICIPAL

Secretaría de
Tránsito y Transporte
Secretaría de
Gestión Ambiental

Secretaría de las Mujeres
Orientaciones Sexuales
e Identidad de Género

Avante
SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO

SETPasto

Con el apoyo de
ONU MUJERES