



MIEMBRO DE LA RED  
ILUMNO

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA POLITÉCNICO GRANCOLOMBIANO  
FACULTAD DE SOCIEDAD, CULTURA Y CREATIVIDAD  
GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE PSICOLOGÍA, EDUCACIÓN Y CULTURA  
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN PSICOLOGÍA SOCIAL-COMUNITARIA  
DEPARTAMENTO ACADÉMICO DE PSICOLOGÍA  
PROGRAMA DE PSICOLOGÍA

PROYECTO DE PRÁCTICA II – INVESTIGACIÓN APLICADA  
ACOSO SEXUAL VERBAL Y FÍSICO EN MUJERES DE 18 A 29 AÑOS USUARIAS DEL  
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ

PRESENTA:

ANDRES CAMILO PRIETO ROA - 100227045  
ANGELA MARCELA REALPE - 100222560  
ERIKA ANDREA MUÑOZ CASTRO - 100199678  
GLORIA FÁTIMA VANEGAS CASTAÑO - 100221077  
MELISSA LINSAY TORRES CAMACHO - 100216035

SUPERVISOR:

LAURA ROCÍO MUÑOZ CASTILLO  
MGS. SALUD MENTAL COMUNITARIA

BOGOTÁ

AGOSTO 2023 - DICIEMBRE 2023

Resumen.....	1
Capítulo 1. Introducción.....	2
Descripción del contexto general del tema.....	2
Planteamiento del problema.....	3
Pregunta de investigación.....	3
Objetivo general.....	4
Objetivos específicos.....	4
Justificación.....	4
Capítulo 2. Marco de referencia.....	6
Marco conceptual.....	6
Marco teórico.....	7
Marco Empírico.....	9
Capítulo 3. Metodología.....	11
Tipo y diseño de investigación.....	11
Participantes.....	11
Instrumento de recolección de datos.....	11
Estrategia de análisis de datos.....	12
Consideraciones éticas.....	12
Capítulo 4. Resultados.....	14
Discusión.....	19
Conclusiones.....	21
Limitaciones.....	22
Recomendaciones.....	22
Referencias bibliográficas.....	24
Anexos.....	29

## Lista de tablas

iii

Tabla 1. Categoría 1. Experiencias de acoso sexual.....	14
Tabla 2. Categoría 2. Factores psicosociales.....	16
Tabla 3. Categoría 3. Medidas preventivas.....	17

## **Resumen.**

El proyecto presentado está enfocado en los riesgos y consecuencias psicológicas que sufren las mujeres que han sido víctimas de acoso sexual en el transporte público, con el objetivo de analizar los factores psicosociales relacionados con el acoso sexual, físico y verbal a usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá entre los 18 y 29 años de edad. Se realizaron 7 entrevistas a usuarias residentes en la ciudad de Bogotá, analizando los factores psicosociales relacionados con el acoso sexual, físico y verbal a partir de las experiencias de usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá entre los 18 y 29 años de edad, esta investigación se realizó de forma cualitativa con un diseño de investigación Fenomenológica, mediante entrevistas semiestructuradas, con el fin de comprender las experiencias de acoso sexual en el transporte público de Bogotá. Las participantes destacan la inseguridad y el miedo que sienten al estar solas en el transporte público, la importancia de tener mayor seguridad y generar sensibilización en la ciudadanía, se evidenció también que la mayoría de las participantes no tenían conocimiento de ninguna estrategia orientada a la prevención de acoso sexual.

**Palabras clave:** Acoso, mujeres, transporte público, violencia, inseguridad, apoyo.

## **Capítulo 1.**

### **Introducción.**

El presente proyecto se enfoca en el acoso sexual que sufren las mujeres entre los 18 y 29 años en el transporte público de la ciudad de Bogotá, con la finalidad de conocer los riesgos y consecuencias psicológicas de la problemática. A continuación, se explica un poco más sobre los tipos de acoso que se han logrado identificar:

El acoso verbal implica comentarios sexuales indeseados, insinuaciones o preguntas sobre la vida sexual de una mujer. Los acosadores pueden hacer comentarios lascivos sobre la apariencia de una mujer, preguntarle sobre sus hábitos sexuales o hacerle propuestas inapropiadas.

El acoso físico incluye tocamientos indeseados, frotamiento contra el cuerpo de una mujer o exhibicionismo. Algunos hombres se masturban o muestran sus genitales a mujeres en Transmilenio. Otros aprovechan los vagones abarrotados para tocar indebidamente a mujeres jóvenes.

Las mujeres que sufren acoso sexual en Transmilenio a menudo se sienten intimidadas y vulnerables. El acoso crea un ambiente hostil y puede causar daño psicológico y emocional a las víctimas. Es importante que las mujeres estén alertas y denuncien cualquier caso de acoso para reducir este problema. La seguridad de los pasajeros, especialmente de las mujeres jóvenes, debe ser una prioridad para Transmilenio.

Dicho lo anterior, se pueden catalogar estos tipos de acoso como callejero, considerando que se presentan en un espacio público concurrido por muchas personas y es provocado por desconocidos.

### **Descripción del contexto general del tema.**

En el transporte público de la ciudad de Bogotá, diariamente se realizan más de 5,5 millones de viajes, como se menciona en un artículo de El Tiempo (2019) donde se habla sobre cómo se transportan los habitantes de Bogotá de acuerdo con un sondeo de movilidad realizado.

Solo en el primer trimestre del 2023, el servicio de transporte masivo en Bogotá, movilizó 496,1 millones de pasajeros. (DANE 2023), indicando que este medio es muy utilizado actualmente, dentro de estas cifras se evidencia, de acuerdo con estadísticas realizadas por el

operador, que el 50% de los pasajeros hacen parte del género femenino, quienes son las que presentan mayor índice de victimización en cuanto a agresiones de tipo sexual en este medio de transporte, generando posibles afectaciones psicológicas.

A pesar de las diferentes campañas de prevención realizadas en Bogotá como “#AltoAlAcosoEnElTransporte” por parte de Mintransporte, entrega de publicidad y dramatizaciones por parte de la Policía y la alcaldía de la localidad de Kennedy, “Me muevo segura” por parte de Transmilenio, entre otras, la ciudad de Bogotá se encuentra en primer lugar a nivel nacional en cuanto a denuncias por acoso sexual con 206 casos en el 2020, a nivel nacional, la Fiscalía se encuentra investigando más de 3.950 denuncias por acoso sexual establecidas entre el 2019 y 2020, de acuerdo con reportes recientes, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019, se establecieron aproximadamente 2.920 quejas., “Concejo de Bogotá” Lucía (2020).

### **Planteamiento del problema**

El escenario ideal para las mujeres sería tener tranquilidad a la hora de transportarse en servicio público a sus destinos, sin ningún temor a algún tipo de agresión sexual, ya sea física o psicológica. Desafortunadamente, se hace parte de una sociedad con falta de cultura y respeto. Muy probablemente, las mujeres a diario son víctimas de acoso, ya sea directa o indirectamente, generando miedos, impotencia y otras secuelas psicológicas.

De acuerdo con lo anterior, esta investigación se enfocó en mujeres de los 18 a los 29 años en el Distrito Capital, usuarias del transporte público, que han sufrido acoso sexual verbal y físico, el rango de edad se establece con base en una encuesta realizada por la Veeduría Distrital entre julio y agosto del 2022, donde se identificó que el género femenino joven (18 a 29 años) y adulto joven (30 a 44 años) forman parte del 76% de la población encuestada, Veeduría Distrital (2022).

### **Pregunta de investigación.**

¿Cuáles son los factores psicosociales que involucran el acoso sexual, físico y verbal en el sistema integrado de transporte público de Bogotá a usuarias entre los 18 y 29 años?

**Objetivo general.**

Analizar los factores psicosociales relacionados con el acoso sexual, físico y verbal a usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá entre los 18 y 29 años de edad.

**Objetivos específicos.**

Comprender la naturaleza y frecuencia de las experiencias de acoso sexual, físico y verbal reportadas por las usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá entre los 18 y 29 años.

Explorar los efectos psicosociales del acoso sexual, físico y verbal en las usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá entre los 18 y 29 años.

Identificar los impactos y las consecuencias que tiene los tipos de acoso sexual, físico y verbal en las usuarias de 18 a 29 años de edad del sistema integrado de transporte público de Bogotá.

**Justificación.**

Con frecuencia surge el interrogante del por qué en los sistemas de transporte masivo se presentan hechos que vulneran la integridad de las personas, por ello el presente proyecto se enfoca en la investigación del acoso sexual verbal y físico que sufren las mujeres de 18 a 29 años en el sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá - Transmilenio, con la finalidad de conocer los riesgos y determinar un plan de intervención para mitigar dicha problemática.

El planteamiento del interrogante permite encontrar como respuesta que uno de los factores de riesgo tiene que ver con el hacinamiento de usuarios que se evidencia diariamente en el Transmilenio, lo cual favorece la ocurrencia de los abusos en mención, donde espacios de uso común como el medio de transporte ha “servido” de mecanismo para ejercer el acoso sexual verbal y físico hacia las mujeres y es precisamente este sustento el motivante para buscar respuestas fundamentadas en los testimonios de las mujeres que han sido víctimas del flagelo.

Esta investigación está enfocada especialmente en las mujeres usuarias, aunque las medidas punitivas son necesarias, éstas deben ir acompañadas de medidas restaurativas que

permitan a la comunidad recuperar su integridad emocional y física, sin incomodidad al utilizar el transporte. Es fundamental visibilizar las afectaciones que el acoso sexual trae consigo y brindar un abordaje primordial a la sociedad. Por lo tanto, se justifica la necesidad de diseñar un plan de intervención que permita prevenir, denunciar y sancionar el acoso sexual en el transporte público, así como sensibilizar a la sociedad sobre la importancia del respeto a la integridad física y emocional de las mujeres.



## Capítulo 2.

### Marco de referencia.

#### Marco conceptual.

El acoso y/o violencia sexual está conformado por conductas no deseadas que recibe una persona, en este caso de la investigación las mujeres catalogadas como jóvenes de los 18 hasta 29 años de edad, dentro de este hostigamiento se encuentran varios comportamientos que suelen ser no consensuados y muy incómodos para las víctimas, estos son contactos físicos que no son necesarios, forzados e indeseados, miradas insinuantes, fotografías sin permiso, exhibición, acercamiento y/o fricción de partes íntimas, gestos, bromas y/o comentarios relacionados con sexualidad, igualmente se define y se evidencia como un comportamiento de tipo verbal o físico que se practica interactuando hacia una sola dirección (no recíproca), donde se comentan temas sexuales y se actúa de manera sexual hacia una persona generando incomodidad regularmente en espacios públicos, (Congreso Internacional de Investigación Academia Journals, 2021).

Este tipo de situaciones afectan psicológicamente a las personas que las sufren, generando ansiedad la cual es caracterizada por angustia, tensión mental, cambios físicos, aumento de la tensión arterial, cefalea, fibromialgia, enfermedades digestivas, entre otras afecciones en la salud física, la ansiedad es una reacción normal que tiene las personas ante situaciones de amenaza o peligro. El estrés es otra reacción psicológica y fisiológica del cuerpo cuando se enfrenta a situaciones amenazantes, cuando una persona presenta estrés el cuerpo libera el cortisol y la adrenalina los cuales generan cambios físicos y/o mentales donde se incluyen aumento de frecuencia cardíaca y de la respiración, entre otros síntomas. Estos impactos emocionales o psicológicos son definidos como los cambios, aparición o intensificación de emociones, comportamientos o pensamientos que sufre un individuo como consecuencia de enfrentar situaciones difíciles o traumáticas que le generen daño, amenaza y afectaciones mentales, causando malestar en la salud mental de quien lo afronta (Moreno, Cestona y Camarena, 2020).

La salud mental es un anhelado equilibrio entre las personas y el ambiente que las rodea, donde hay bienestar emocional, psicológico y social, la World Health Organization define la salud mental como la ausencia de trastornos psicosociales y de confort mental de una persona, un

derecho de la humanidad, una parte de la vida importante para el desarrollo social, comunitario y personal. Por esto, la salud mental permite tener la capacidad de afrontar situaciones difíciles o de estrés y también da la oportunidad de desarrollar destrezas que ayuden a la mejora del entorno y del individuo en sí (WHO, 2018).

## **Marco teórico.**

### **Modelo Ecológico del Acoso Sexual en el Transporte Público de Bogotá**

Es una estructura teórica que ayuda a comprender este fenómeno complejo desde una perspectiva multidimensional. Este modelo se basa en la Teoría Ecológica de Bronfenbrenner, que considera que los individuos interactúan con múltiples sistemas que influyen en su comportamiento. Contextualizando el tema, los sistemas involucrados son:

**Microsistema:** Este nivel se centra en la interacción directa entre las mujeres jóvenes y los agresores en el transporte público. Incluye factores individuales, como la edad y la apariencia de las víctimas, así como las actitudes y comportamientos de los agresores.

**Mesosistema:** Aquí se consideran las relaciones y las dinámicas en el transporte público. Esto implica la relación entre pasajeros, conductores, y personal de seguridad, y cómo estas interacciones pueden facilitar o prevenir el acoso sexual.

**Exosistema:** A nivel exosistémico, se analizan las políticas y regulaciones del transporte público en Bogotá, incluyendo las medidas de seguridad y las sanciones para los agresores. También se consideran factores socioculturales que influyen en el fenómeno, como las normas de género y la discriminación de género en la sociedad.

**Macrosistema:** El macrosistema engloba integralmente la cultura y la sociedad. Incluye percepción del género e igualdad de género en Bogotá, así como las actitudes de la sociedad hacia el acoso sexual en el transporte público.

**Cronosistema:** Este nivel considera cómo el acoso sexual en el transporte público puede cambiar con el tiempo. Puede incluir tendencias históricas y eventos contemporáneos que influyen en la percepción y prevalencia del acoso.

Este Modelo Ecológico del Acoso Sexual en el Transporte Público de Bogotá proporciona una visión integral del fenómeno al reconocer que está influenciado por una variedad de factores a nivel individual, interpersonal, institucional, cultural y temporal. Al

utilizar este enfoque, se puede desarrollar una comprensión más completa y efectiva del problema y diseñar estrategias de prevención y respuesta que aborden cada nivel de influencia.

**Definición y contexto:** El acoso sexual verbal y físico en el Sistema de transporte masivo de Bogotá se define: "cualquier forma de comportamiento no deseado de naturaleza sexual que afecta a mujeres de 18 a 30 años que utilizan el transporte público en la ciudad" (Smith, 2020). Esta problemática es particularmente relevante en Bogotá, donde se estima que un 40% de población femenina joven ha experimentado algún tipo de violencia de esta índole (Gómez, 2019).

**Factores socioculturales:** Los factores socioculturales que contribuyen a esta problemática están arraigados en las normas de género y discriminación. Según Rodríguez (2018), la cosificación de las mujeres y la tolerancia hacia actitudes machistas desempeñan un papel clave en la perpetuación de este problema en Bogotá.

**Impacto en las víctimas:** La huella psicológica y emocional de este fenómeno es significativo. Según Pérez (2017), las víctimas pueden experimentar ansiedad, depresión y estrés postraumático. Además, este tipo de acoso puede reducir la confianza de las mujeres en sí mismas y limitar su movilidad en la ciudad (González, 2018).

**Políticas y regulaciones:** Bogotá ha implementado regulaciones para abordar el acoso sexual en el transporte público. Estas políticas incluyen sanciones para los agresores y medidas para garantizar la seguridad de las víctimas (Alcaldía de Bogotá, 2021). No obstante, se necesita una evaluación continua para determinar la efectividad de estas políticas en la práctica.

**Intervenciones y medidas preventivas:** Se han implementado programas de prevención en otras ciudades para intervenir esta situación. Ejemplos incluyen capacitaciones al personal de transporte público y campañas de educación pública (Ramírez, 2019). Adaptar estas intervenciones a Bogotá y proponer medidas específicas es esencial.

**Estudios e investigaciones:** Investigaciones locales sobre el acoso sexual en el transporte público en Bogotá han sido limitadas. Se necesita una recopilación de datos actualizados y un enfoque en la evaluación de la efectividad de las políticas existentes (Instituto de Investigación Social, 2022).

**Colaboración y sensibilización:** La colaboración entre los entes gubernamentales, organizaciones sociales y la comunidad es crucial para aproximarse a este problema. Campañas de sensibilización que desafíen las actitudes y comportamientos que contribuyen al acoso y promuevan la igualdad de género son esenciales para el cambio (Organización para el Desarrollo Social, 2020).

### **Marco Empírico.**

A continuación, se presentan hallazgos relevantes de antecedentes investigativos que han estudiado el fenómeno del acoso sexual en el transporte público. A partir de esto en el sistema integrado de transporte público de Bogotá, se pueden identificar diversos factores psicosociales que influyen en la prevalencia del acoso sexual, físico y verbal hacia las usuarias, especialmente aquellas que se encuentran en el rango de edad entre los 18 y 29 años.

Uno de los factores psicosociales más relevantes es el miedo al uso del transporte público. Según el Equipo Sistema Violeta de la Secretaría Distrital de la mujer (2017), las mujeres sienten inseguridad en Transmilenio porque pueden ser acosadas; la situación es tan crítica, que las mujeres no se sienten libres al elegir sus atuendos.

Las usuarias pueden experimentar temor a ser víctimas de acoso. En los datos de la Secretaria de la mujer, el 65% de las usuarias en 2023 fueron víctimas de algún tipo de acoso sexual al utilizar el sistema integrado de transporte público, este miedo puede y está generando sensación de vulnerabilidad percibida constante afectando así la libertad de las mujeres en la ciudad.

Quiñones (2020) destaca en su estudio bajo metodología mixta en Bogotá que, de 1.169 mujeres participantes, el 84,3% afirma haber sido víctima de acoso sexual mientras viajaba en Bogotá en algún momento de su vida, por medio de miradas, palabras desagradables y contactos físicos. Asimismo, señala que esta problemática no se denuncia en gran medida y es percibido que la denuncia resulta inútil.

Moscoso (2020) señala que, en Bogotá se han propuesto políticas con enfoque de género y espacio público, campañas de prevención de la violencia contra las mujeres en el sistema de transporte público, rutas de atención y protocolos. Como, por ejemplo, la campaña “Mujeres viajan seguras en TransMilenio” en 2014, la Secretaría Distrital de la Mujer (2015) emitió la

Resolución 325 para transversalizar el género en todo el sector de movilidad, incluyendo acciones para que las mujeres ejerzan sus derechos de un transporte seguro y libre de violencia. Asimismo, el “Protocolo Me Muevo Segura” de 2019 señala una ruta única de atención, prevención y sanción de las violencias contra las mujeres en el espacio y transporte público. Cabe mencionar, la reciente estrategia de prevención del acoso sexual implementada por la Alcaldía Distrital de Bogotá, mediante la campaña #Datecuenta pita y avisa, cuyo objeto es reducir la violencia contra la mujer en el transporte público (El colombiano, 2023).

Sin embargo, tal como lo señala Quiñones (2020) pese a las políticas propuestas hasta ahora en Bogotá, no han logrado ocurrir la incidencia de los casos de acoso en el transporte público y no logran abordar de manera efectiva el problema.

Es ahí, donde entra el factor de protección local, el cual consiste en llevar a la adopción de estrategias de autoprotección, como prevención, es decir, evitar ciertas rutas u horarios, o incluso optar por otros medios de transporte, es fundamental comprender cómo estos factores psicosociales interactúan entre sí y con el entorno del sistema integrado de transporte público de Bogotá para abordar eficazmente el acoso sexual, físico y verbal.

En el contexto internacional en un estudio realizado en Nepal en 105 estudiantes de licenciatura el 89.5% tenían de 17 a 19 años, el 50.5% afirma haber visto a otras mujeres siendo acosadas, 21,9% mencionaron que han sido acosadas sexualmente en el transporte público, el acoso más común fue el no verbal, seguido del verbal y el físico, se identificó que el establecimiento de normas eficaces es un medio importante para su prevención. (Adhikari y cols, 2020).

El estudio realizado por Hoor-UI-Ain (2020), establece que el acoso causa cansancio mental, traumas, disminuye el bienestar y desmejora la salud mental de las mujeres. El acoso sexual en el transporte público aumenta en las estudiantes que viven solas y deben viajar en la noche. (Gautam y cols, 2019)

Por otro lado, la Veeduría Distrital entre julio y agosto del 2022 realizó una encuesta sobre percepción de seguridad, donde identificaron que el género femenino joven (18 a 29 años) y adulto joven (30 a 44 años) son los grupos etarios que más han presentado casos de acoso, (Veeduría Distrital, 2022). Conforme a la investigación de Valan (2020), se ha evidenciado que una tercera parte de las mujeres jóvenes que viajan en transporte público informan haber tenido

algún tipo de acoso sexual en los últimos seis meses del año 2020 y el 81% de ellas tienen una edad entre los 18 y 22 años, teniendo en cuenta lo anterior, se concluye que las jóvenes menores de 25 años son las más propensas al acoso sexual.

### **Capítulo 3. Metodología.**

#### **Tipo y diseño de investigación.**

Esta investigación se desarrolló bajo una metodología de tipo cualitativo con un diseño de investigación fenomenológico, bajo un paradigma hermenéutico con el fin de analizar los factores psicosociales relacionados con las experiencias de acoso sexual de mujeres que utilizan el sistema de transporte público en Bogotá entre los 18 y 29 años de edad.

#### **Participantes.**

En el estudio participaron un total de 7 mujeres entre los 18 y 29 años usuarias del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de Bogotá, que fueron víctimas de acoso sexual en el transporte público en el 2022.

Se utilizó un muestreo no probabilístico, el cual fue de tipo bola de nieve.

#### **Criterio inclusión:**

Mujeres en rango de edad de 18 a 29 años.

Haber experimentado algún tipo de acoso ya sea físico, verbal o sexual en el sistema de transporte público.

Haber utilizado el transporte público SITP en Bogotá por lo menos una vez.

#### **Criterios de exclusión:**

Mujeres no puedan proporcionar información detallada y precisa sobre sus experiencias.

Mujeres que presenten trastornos mentales que puedan afectar su capacidad para participar en la investigación.

#### **Instrumentos de recolección de datos.**

Se realizaron un total de 7 entrevistas de tipo semiestructuradas, de manera virtual por medio de la plataforma de Google Meets, con una duración aproximada de 8 minutos cada una, con un instrumento de guía de entrevista, con un apartado de 10 ítems. El proceso se desarrolló

de forma interpretativa, con la finalidad de comprender y conocer experiencias de acoso sexual en el sistema de transporte público en la ciudad de Bogotá. Ver anexo 2.

### **Estrategia del análisis de datos.**

Se inició por una codificación abierta: revisión del material y creación de códigos provisionales. Posteriormente, una codificación Axial: agrupación de códigos y generación de categorías conceptuales. Seguido del proceso analítico: búsqueda de tendencias y prioridades, se utilizó una frecuencia de palabras, categorizando las más frecuentes con apoyo de cuadros analíticos. Finalmente, de interpretación: a partir de los marcos de referencia.

Según Muñoz (2023), la codificación abierta "Consta de examinar y denominar partes del texto mediante frases cortas o palabras". Teniendo en cuenta lo anterior, posteriormente se sustrajo la información de cada entrevista, clasificada con un color específico, (morado) Experiencia de acoso, (amarillo) Factores psicosociales, (Azul) Medidas Preventivas. Luego de tener este proceso, se realizó un respectivo código de línea y una interpretación para cada categoría.

### **Consideraciones éticas.**

#### **Riesgos y beneficios**

La participación en este proyecto no implicó ningún riesgo físico o de salud a la persona. Sin embargo, al participar en este estudio, es posible que la participante recuerde experiencias que pueden resultar emocionalmente incómodas. Se hizo uso del consentimiento informado para garantizar la autonomía de los participantes. La participación en este proyecto no representó ningún beneficio económico o en especie, pero se espera que los resultados que se obtengan aporten al diseño de estrategias orientadas a la prevención del acoso sexual.

#### **Protección del participante**

Se brindó información acerca de la ruta de atención distrital:

Línea #123

Línea Púrpura 018000112137

#### **Confidencialidad**

Esta investigación está regida bajo la Ley 1090 de 2006 artículo 2 del código Deontológico y Bioético del Psicólogo, del bienestar del participante.

Únicamente los miembros del equipo de investigación implicados en este proyecto tendrán acceso a los datos e información proporcionados. Cuando los resultados del proyecto sean publicados, los datos obtenidos durante el proyecto serán públicos teniendo en cuenta que esta investigación tiene como fin ser parte de una opción de grado, todo será controlado bajo aspectos académicos, con el fin de que las conclusiones obtenidas puedan generar una mejora en la problemática.

### **Privacidad de datos**

Según la Ley 1581 de 2012 habeas data. Los datos personales serán tratados, para las finalidades antes descritas, por lo que podrá ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación u oposición en los términos que ellas mismas señalen.



## Capítulo 4. Resultados.

De acuerdo con la metodología utilizada y los resultados obtenidos, en la transcripción se generó una categorización que se identifica de la siguiente manera 3 categorías y 3 Subcategorías las cuales se identifican de la siguiente manera:

**Categoría 1:** Experiencias de acoso sexual (C1) // Subcategoría- Impacto emocional (S1)

**Categoría 2:** Factores Psicosociales (C2) // Subcategoría - Factor Social (S2)

**Categoría 3:** Medidas Preventivas (C3) // Subcategoría - Prevención (S3)

### Tabla 1

#### Categoría basada en experiencias de acoso sexual, subcategoría 1 Impacto emocional (S1)

Subcategoría	Código y Línea	Interpretación
(S1) Impacto emocional	<p><b>IvonneP1C1S1:</b> Mi salud mental se ve afectada ya que estaba muy prevenida en cuanto a que no sentarme junto a hombres, que no se me acercaran los hombres, tratar de irme lo más rápido posible, tratar de como estar alejada lo más posible y me ponía muy ansiosa cuando se me acercaba un hombre me tocaba sentarme junto de un hombre o por casualidad en el pasillo estaba un hombre o algo así y eso me generó demasiada ansiedad.</p> <p><b>GabrielaP2C1S1:</b> Pues si me sentí muy afectada emocionalmente, durante varios días después de esa experiencia estoy más alerta, incluso después de un año me siento muy insegura, cuando viajo sola más que todo.</p>	<p>El impacto emocional que las participantes vivieron por estas experiencias hace visible el miedo que cada una de ellas siente al estar sola en el transporte público, las usuarias sufren constantemente de acoso sexual durante sus recorridos. En 2014, un estudio de Thomson Reuters evidenció que, en Lima, Ciudad de México y Bogotá, más del 60% de las mujeres habían sufrido este tipo de violencia basada en género en el transporte público (Thomson Reuters</p>

**Mary LuzP3C1S1:** Después mi salud mental se ve afectada por que cada que hago uso del sistema para movilizarme voy a la defensiva pensando que alguien puede hacerme lo mismo o algo peor, desde ese momento evito ceder mi puesto y trato en lo posible que no haya nadie de tras de mí.

**CarolinaP4C2S2:** Pues ha afectado en el sentido que ya no me siento igual de tranquila, he asumido una actitud todo el tiempo a la defensiva, desconfianza permanente, hasta el punto de evitar al máximo, en este caso, el uso del sistema de transporte, el Transmilenio y otros espacios en los que pueda haber mucha aglomeración de personas.

Fundación, 2014). Por tal razón es importante detener, acudir y atender los casos de acoso con la mayor brevedad posible. La innovación es un mecanismo para acelerar la igualdad en el sector.

Subcategoría	Código y Línea	Interpretación
	<p><b>AlbaP5C2S2:</b> Pues la verdad bastante afectada ya que uno corre con el miedo de que esa situación se repita.</p>	<p>El impacto emocional que las participantes vivieron por estas experiencias hace visible el miedo que</p>
	<p><b>JenniferP6C2S2:</b> Muchas veces he preferido hasta bajarme del mismo transporte. Entonces, ya uno viene con esa predisposición y ya uno tiene como de esa afectación de decir, como si el problema fuera de uno entonces hasta para vestirse o mil cosas más ya uno de mujer tiene que pensarlo más de una vez.</p>	<p>cada una de ellas siente al estar solas en el transporte público. Las usuarias sufren constantemente de acoso sexual durante sus recorridos. En 2014, un estudio de Thompson Reuters evidenció que, en Lima, Ciudad de</p>

México y Bogotá, más del 60% de las mujeres habían sufrido este tipo de violencia basada en género en el transporte público (Thomson Reuters Fundación, 2014). Por tal razón es importante detener, acudir y atender los casos de acoso con la mayor brevedad posible. La innovación es un mecanismo para acelerar la igualdad en el sector.

**LauraP7C2S2:** No me gusta salir, digamos que sola, precisamente porque me siento como vulnerada en, en el sentido de que siento que, pues no sé, siento que sí soy como como un punto fácil.

**Tabla 2**

**Factores Psicosociales (C2) // Subcategoría - Factor Social (S2)**

Subcategoría	Código y Línea	Interpretación
(S2) Factor social	<b>IvonneP1C2S2:</b> No hay un control de las personas que se suben, en qué estado se suben, o sea se pueden subir tanto indigentes, gente ebria, drogadictos, se puede subir cualquier persona colándose, pagando de cualquier manera, no hay un control y sin ese control nos vemos más afectadas las personas más vulnerables que somos las mujeres.	Se evidencia una gran influencia del factor social en cuanto al acoso sexual y verbal en el transporte público, considerando que las participantes entrevistadas coinciden en que el acoso se está normalizando, situación que no debería suceder, ésto a causa de que prácticamente se ha vuelto común en el día a día, en el transporte y en lugares públicos, que las mujeres sean víctimas de estos actos, también coinciden en la falta de cultura, enseñanza y sensibilización enfocadas al respeto hacia las demás personas,
	<b>GabrielaP2C2S2:</b> Creo que los factores sociales como el género y la cultura tienen un gran impacto en el acoso sexual, en Colombia como en otros países, existe una cultura machista, machista que sobrestima la gravedad del acoso sexual.	
	<b>Mary LuzP3C2S2:</b> Los factores sociales si afectan en el acoso sexual que se presenta en el sistema integrado; en cuanto al género, creo que quienes más padecen este flagelo, indiscutiblemente son las mujeres.	

**CarolinaP4C2S2:** Creo que es una problemática, se basa en la educación, cierto, en la educación que se ha recibido y en la imagen que se tiene de la mujer o en algunos casos de algunos hombres, al vernos como objetos sexuales. principalmente desde el género masculino hacia el género femenino.

**AlbaP5C2S2:** Los hombres logran generalizar y este acoso se ve muy normalizado en transporte.

**JenniferP6C2S2:** Muchas veces también no solamente en el transporte público, si no hablo de la violencia como tal, creemos que el hecho de insultar o de tratar mal a una persona y eso no es violencia.

**LauraP7C2S2:** La gente no debería normalizar actos que pueden poner incómodas a otra persona.

**Tabla 3**

**Medidas Preventivas (C3 // Subcategoría - Prevención (S3))**

Subcategoría	Código y Línea	Interpretación
(S3) Prevención	<b>IvonneP1C3S3:</b> Una buena estrategia sería separar los Transmilenios, en México hay uno que es un vagón, un transporte público que es para mujeres y es mucho más seguro.	Las participantes destacan la importancia que tiene el tema de prevención, educación, concientización, sensibilización y cultura ciudadana, teniendo en cuenta que con estos términos se podría reducir el índice de situaciones de acoso sexual físico y verbal en las mujeres, también coinciden en el tema del aumento de seguridad privada y presencia policial con el fin de tener a
	<b>GabrielaP2C3S3:</b> Aumentar como la presencia policial, las cámaras de seguridad, también como campañas de concientización y educación, sería algo muy bueno para prevenirlo.	
	<b>Mary LuzP3C3S3:</b> La vigilancia (Seguridad Privada – Policía) y el control de ingreso a las estaciones sería vital para mitigar un poco este tipo de situaciones.	

**CarolinaP4C3S3:** El enfoque debería ser más que todo educativo, de sensibilizar mucho a las personas, de que vean el valor que cada quien tiene.

**AlbaP5C3S3:** Creo que va más que todo en el hecho de la educación de género masculino, pero creo que alguna estrategia que se podría poner en práctica sería como más un tipo de vigilancia o un lugar donde uno pueda llegar a poner ese tipo de quejas.

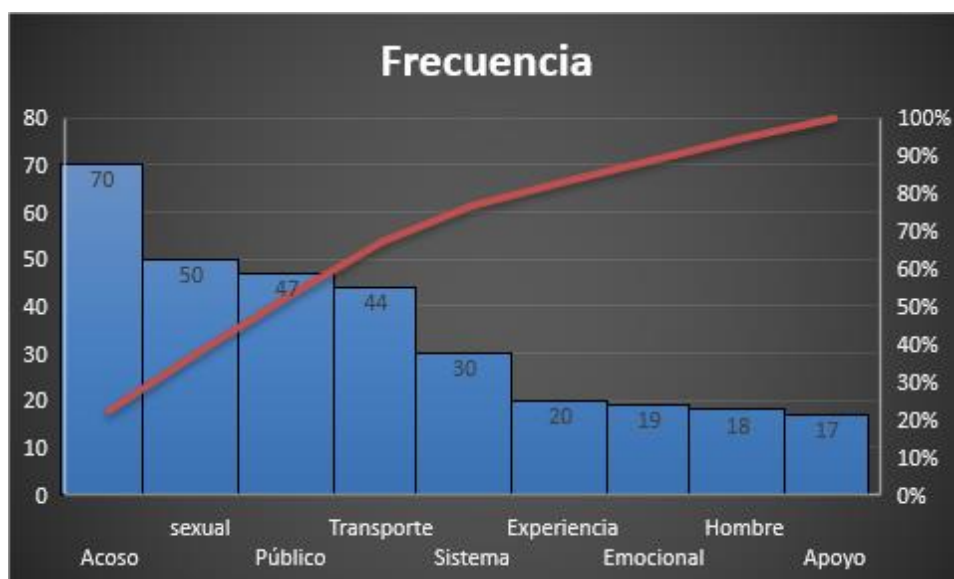
**JenniferP6C3S3:** Concientizar a la primera infancia.

**LauraP7C3S3:** Siento que hay que sensibilizar a la gente como para cambiar el chip de que hay cosas que por más que la gente hace, no es normal.

quien acudir en estos casos, el control en cuanto a los ingresos a las estaciones también es una sugerencia de prevención dado que se podría evitar el ingreso de personal que aumente el riesgo de que se presente un caso de acoso sexual.

A continuación, se presentan los resultados más relevantes obtenidos en este proceso:

**Grafica 1:** Frecuencia de palabras



Las participantes fueron 7 mujeres de un rango de edad que está entre los 18 y 29 años, donde cada una de ellas relató una experiencia de acoso vivida en el transporte público de la ciudad de Bogotá.

En el abordaje del tema, las participantes destacaron la inseguridad y el miedo que sienten al estar solas en el transporte público, la importancia de tener mayor seguridad y así mismo la importancia de generar más sensibilización como lo narra “Laura”

“Siento que hay que sensibilizar a la gente como para cambiar el chip de que hay cosas que por más que la gente hace, no es normal.”

Por otro lado, es importante dar a conocer que la mayoría de las participantes no tenían conocimiento de ninguna estrategia orientada a la prevención de acoso sexual en el transporte público, sin embargo, tienen muy buenas ideas como la de “Gabriela”

“Aumentar como la presencia policial, las cámaras de seguridad, también como campañas de concientización y educación sería algo muy bueno para prevenirlo”

Para finalizar, se realizó un conteo de las palabras más utilizadas y repetidas en las entrevistas, donde la palabra predominante fue ‘Acoso’ con un total de 70 repeticiones, siendo esta sensación la que más agobia a las participantes, sintiéndose vulnerables y con más riesgo.

### **Discusión.**

En este estudio, los aspectos relacionados con el acoso sexual, físico y verbal en usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá, son las experiencias de acoso sexual, los factores psicosociales y las medidas preventivas, basándose en un análisis de estudio cualitativo con enfoque hermenéutico interpretativo y de estudio fenomenológico.

Los datos revelaron que las experiencias previas de acoso desempeñan un papel significativo en la manifestación del acoso sexual en el transporte público, En el estudio de Bernal (2020) llamado “Retos y Conflictos para la planeación del transporte público de Bogotá” en donde trata de manera detalla el acoso hacia la mujer en la ciudad dice “tener que salir con horarios restringidos no cuenta como calidad de vida” pg. 93. es decir, las experiencias de acoso son un detonante para vivir con emociones de incomodidad constantes, y en este factor coincide con esa idea ya que en las participantes se destacó el conector de “experiencias” y “emocional”

dando a entender el fuerte vínculo que existe tras una experiencia de acoso sexual de cualquier tipo.

Del mismo modo, las usuarias víctimas de situaciones de acoso sexual, físico o verbal experimentaron un impacto emocional negativo caracterizado por el miedo, la ansiedad y el estrés al utilizar el sistema de transporte público. Se determinó que estas experiencias victimizantes afectan su bienestar emocional y limitan su capacidad para moverse libremente, generando una sensación constante de inseguridad. En el estudio llamado “Sexual harassment in public transport in Bogotá” Quiñones (2020) habla del miedo en cómo afectan las decisiones, así mismo, se puede coincidir con esta idea toda vez que, en el proyecto, las participantes tenían el mismo concepto de culpa persistente en ocasiones, esta idea no debe subestimarse. Las mujeres que han experimentado acoso pueden experimentar una variedad de emociones negativas, como miedo, vergüenza, ira y tristeza. Estas emociones tienen un efecto perjudicial en su bienestar general, afectando su capacidad para llevar a cabo actividades diarias y limitando su movilidad.

Por otro lado, se identificó la falta de empatía de la sociedad como un factor clave en la perpetuación del acoso sexual en el transporte público. La pasividad y la falta de acción por parte de los espectadores al presenciar estas situaciones violentas contribuyen a la normalización y perpetuación del acoso. Esto explicaría la Teoría del aprendizaje social propuesta por Albert Bandura y seguiría sirviendo como ejemplo en la actualidad, considerando que, a media que las emociones de baja frecuencia actúan tras un acoso sexual, la indiferencia, el ser ignorado, intensifica estos miedos e inseguridades. La cultura, así mismo fue un factor social determinante, el acoso sexual se destacó por ser “generalizado” en las respuestas, pero, al detallar las entrevistas las participantes sienten que se “minimiza” este hecho, el ser escuchadas por la sociedad es un problema, y esto, es sumamente de importancia teniendo en cuenta que se habla del transporte público de la capital de Colombia, de la sociedad que decae por falta de educación y seguridad, dando así, estos hallazgos una prioridad a la salud mental en la actualidad.

En términos de medidas preventivas, se determinó por parte de las usuarias, primero la preocupación por la sociedad y la cultura segundo prefieren adoptar medidas de autoprotección, como evitar ciertas rutas o horarios, o incluso optar por otros medios de transporte, debido al temor al acoso, dando coherencia al estudio llamado “Conmigo No” realizado en la ciudad de Bogotá, en donde Navarro (2022). Dice “se evidencia una gran falencia en el conocimiento que

tiene la población frente a conocer las rutas o líneas de atención a las cuales se deben comunicar en caso de ser una víctima de estas situaciones.” dando a entender y conectar en este aspecto del proyecto la misma idea, pero a su vez empatizar con las participantes de este proyecto las cuales sienten el inconformismo hacia el gobierno actual que sabe lo que sucede y no intervienen de manera consistente.

La falta de intervención por parte de los demás pasajeros puede hacer que las víctimas se sientan desprotegidas y desamparadas, aumentando su sensación de vulnerabilidad. Es fundamental abordar esta falta de empatía y promover una cultura de solidaridad y apoyo mutuo para combatir eficazmente el acoso en el transporte público.

### **Conclusiones.**

Las víctimas de acoso sexual, físico y verbal usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá, sin duda alguna presentan alteraciones psicosociales que afectan el comportamiento de la persona como tal; se pueden percibir problemas recurrentes de salud emocional o psicológica, estrés, ansiedad o depresión; manifestaciones de rechazo hacia las personas (género al que pertenece el victimario), menor autoestima, sentimientos de culpa, somatización (dolor de cabeza, náuseas, vómitos, problemas gastrointestinales, hipertensión...).

Se concluye que la naturaleza y frecuencia de los comportamientos violentos hacia las usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá entre los 18 y 29 años de edad es más común de lo que se percibe, incluso duplican las estadísticas registradas por las autoridades debido a que muchos de dichos actos, no son reportados ni denunciados por las víctimas. Así quedó evidenciado luego del análisis de los relatos de experiencias de acoso vividas por las participantes voluntarias que aportaron información para la presente investigación.

Al explorar los efectos psicosociales del acoso sexual, físico y verbal en las usuarias del sistema integrado de transporte público de Bogotá, definitivamente éstos tienen implicaciones emocionales en las víctimas que afectan de manera directa su interacción con el medio, su autoestima y seguridad.

El componente cultural y educativo afecta en gran medida la manera en que se percibe el acoso sexual, generando una normalización de estos hechos; debido a que, en los episodios



reportados, hay una percepción general de que reportar es inútil, lo cual se refleja en las historias de mujeres que han intentado denunciar un incidente y se han enfrentado a múltiples dificultades. Fortalecer la cultura ciudadana generaría factores protectores que minimice la aparición de hechos de acoso sexual y permita además fortalecer las medidas punitivas a los agresores y de acompañamiento a las víctimas.

### **Limitaciones.**

Dentro de las limitaciones de la presente investigación se encontró la dificultad de acceso a una entidad pública o privada que pudiera apoyar la convocatoria para las participantes, lo cual, podrá ser tenido en cuenta en futuras investigaciones.

### **Recomendaciones.**

Se sugiere ahondar en futuras investigaciones en la búsqueda de alternativas eficaces para la prevención e intervención oportuna del acoso escolar en el distrito, involucrar a los actores sociales de manera articulada e intersectorial pertinentes, tanto entidades públicas, privadas y ciudadanía en general, en aras de generar programas y proyectos permanentes que mitiguen dicha problemática.

Se recomienda incrementar la ejecución de campañas preventivas, considerando que se evidenció la falta de empatía y de solidaridad por parte de la ciudadanía de cara a esta problemática, mediante las cuales se sensibilice y genere consciencia de la naturalización del acoso sexual, que por más frecuentes que se presenten, requieren del absoluto rechazo e intervención por parte de la ciudadanía y de las autoridades competentes.

Dichas campañas deben contener también información puntual de las rutas de atención, dado que se reflejó la falta de conocimiento de las víctimas sobre el manejo establecido ante la ocurrencia de un caso de acoso sexual.

Se sugiere a la fuerza pública incrementar la seguridad en los diferentes escenarios del sistema de transporte masivo de Bogotá, tanto a través de su personal, como también en logística, dando estricta aplicabilidad a la normatividad vigente para quienes incurran en estas trasgresiones, lo cual redundaría en la generación de un entorno más seguro para las mujeres.

Para finalizar, se enfatiza en la adopción de medidas de autoprotección personal, lo cual redunde en la conservación del bienestar e integridad de las mujeres y ciudadanía en general.

### Referencias bibliográficas

- Adhikari, R., Sah, B., Subedi, P., Panthi, L., Thapaliya, P., & Baniya, A. (2020). Sexual harassment in public transport and its coping strategies among bachelor students: A cross sectional study. *Journal of Karnali Academy of Health Sciences*, 3(3).
- Alcaldía de Bogotá. (2021). Políticas y regulaciones para prevenir el acoso sexual en el transporte público. Bogotá: Autor.
- Bernal, V (2020) “Retos y conflictos para la planeación del transporte público de Bogotá a partir de la movilidad del cuidado y la violencia de género” Universidad Colegio Mayor De Nuestra Señora Del Rosario.
- Concejo de Bogotá, Lucía B, (2020). Alerta por Acoso sexual: Otro tipo de violencia que azota en la pandemia. <https://concejodebogota.gov.co/alerta-por-acoso-sexual-otro-tipo-de-violencia-que-azota-en-la-pandemia/cbogota/2020-08-11/132815.php#:~:text=En%20el%20caso%20de%20Bogot%C3%A1,74%20y%20Atl%C3%A1ntico%20con%2060>.
- Congreso Internacional de Investigacion Academia Journals, (2021), Comparación del Acoso Sexual Callejero por Géneros en Jóvenes Universitarios.
- Gautam, N., Sapakota, N., Shrestha, S., & Regmi, D. (2019). Sexual harassment in public transportation among female student in Kathmandu valley. *Risk management and healthcare policy*, 105-113
- Gómez, A. (2019). Prevalencia del acoso sexual en el transporte público de Bogotá. *Journal of Women's Safety*, 7(3), 215-230.
- González, L. (2018). Limitaciones en la movilidad de las mujeres debido al acoso sexual en el transporte público de Bogotá. *Urban Mobility Research*, 14(3), 112-127.
- Hoor-Ul-Ain, S. (2020). Public sexual harassment mayhem on public transport in megacities- Karachi and London: A comparative review. *Aggression and violent behavior*, 52, 101420.

- Instituto de Investigación Social. (2022). Investigaciones locales sobre el acoso sexual en el transporte público en Bogotá. Bogotá: Autor. DANE, (2023), Encuesta de transporte urbano de pasajeros (ETUP)
- Moreno, I. Cestona & Camarena, P (2020), El impacto emocional de la pandemia por COVID-19, una guía de consejo psicológico. <https://madridsalud.es/wp-content/uploads/2020/06/GuiaImpactopsicologico.pdf>
- Moscoso, M., Segundo López, J., Lleras, N., Adriazola-Steil, C., Montoya Robledo, V., Quiñones, L., . . . Vega, J. (2020). Las Mujeres y el transporte en Bogotá: las cuentas. Bogotá: Fundación DESPACIO y WRI Ross Center. <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2020/03/mujeresbogotalascuentas20200303web.pdf>
- Muñoz, T (2023) La codificación abierta: primer momento del análisis cualitativo.
- Navarro G. (2022) Universidad Católica De Colombia “Conmigo no” prevención en el transporte público de Bogotá.
- Organización para el Desarrollo Social. (2020). Campañas de sensibilización contra el acoso sexual en el transporte público. *International Journal of Social Awareness*, 8(4), 265-280.
- Periódico el tiempo, (2019), Así se transportan los bogotanos según la encuesta de movilidad. Tomado de <https://www.eltiempo.com/cifras-y-datos-sobre-transporte-en-bogota-y-municipios-vecinos-444840>
- Pérez, S. (2017). Impacto psicológico del acoso sexual en el transporte público. *Journal of Trauma Psychology*, 25(4), 321-336.
- Quiñones M (2020) “Sexual harassment in public transport in Bogotá” *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 139. 54-69. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.06.018>.
- Ramírez, E. (2019). Programas de prevención del acoso sexual en el transporte público: lecciones aprendidas de otras ciudades. *Journal of Urban Safety*, 16(2), 78-93.
- Rodríguez, M. (2018). Factores socioculturales en el acoso sexual: el caso de Bogotá. *International Journal of Gender Studies*, 5(1), 34-47.

- Smith, J. (2020). Acoso sexual en el transporte público: definición y contextos. *Bogotá Studies on Public Transportation*, 12(2), 45-58.
- Secretaría Distrital de la Mujer (2014). Diagnósticos locales de seguridad y convivencia para las mujeres- Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Valan, M. L. (2020). Victimology of sexual harassment on public transportation: Evidence from India. *Journal of Victimology and Victim Justice*, 3(1), 24-37.
- Veeduría Distrital, (2022). ¿Qué tan seguras se sienten las mujeres en el espacio y transporte público de Bogotá D.C.?  
[https://veeduriadistrital.micolombiadigital.gov.co/sites/veeduria-distrital/content/files/000129/6407\\_37-informe-37.pdf](https://veeduriadistrital.micolombiadigital.gov.co/sites/veeduria-distrital/content/files/000129/6407_37-informe-37.pdf)
- World Health Organization, (2018), Mental health. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/mental-health-strengthening-our-response>.

**Anexos.**

Anexo 1. Reporte enlace de sustentación.docx

Anexo 2. Diseño final del Instrumento de Recolección de datos.

Anexo 3.1. Consolidado de transcripción de entrevistas

Anexo 3.2. Codificación

Anexo 4: Consentimientos informados diligenciados y firmados.