



# Opinión

## La movilidad de la mujer en el espacio público: Inequidades espaciales

*Andrea Milena Burbano<sup>1</sup>*

Universidad Piloto de Colombia

### Resumen

Este ensayo plantea una problemática en torno a la situación de la mujer actual que hace uso del espacio público, sobre las tensiones que se dan entre los usuarios e usuarias a la hora de compartir el mismo tipo de transporte, aquellas relacionadas con el acoso al que algunas mujeres se ven expuestas día a día en el espacio público. Por otro lado, en el marco del planteamiento de una ciudad incluyente, presenta algunas propuestas que complementan el aprendizaje para la convivencia como componente esencial para mejorar la experiencia de las mujeres cuando hacen uso del espacio público, como espacio de conectividad o conexión y el uso de los medios de transporte masivo como opción cotidiana para llegar a su destino.

### Palabras clave:

Mujer, educación ciudadana, espacio público, aprendizaje en la ciudad.

---

1. Ph.D. (c) en Estudios Territoriales de la Universidad de Caldas. Magister en Gestión Urbana, Universidad Piloto de Colombia. Arquitecta de la Universidad de la Salle. Docente investigadora de la Maestría en Gestión Urbana. En el programa en Maestría en Gestión Urbana lleva a cabo investigaciones en relación con el espacio público y desarrolla actividades de docencia, específicamente en el curso La Dimensión Social del Espacio Público. Igualmente aporta al programa mediante la dirección de trabajos de grado y la coordinación del proyecto de Desarrollo y Flexibilización Académica. Su actividad académica se desarrolla en el campo de los estudios territoriales. Su área de investigación se asocia al espacio público, el género, la espacialidad, la movilidad, la calidad de vida urbana y la pedagogía urbana y ambiental.  
arqburbano@gmail.com; andrea-burbano@unipiloto.edu.co



## Abstract

This paper suggests a problem about the situation of women today, who use the public space, according to the stress given by men and women sharing the same transportation, like day-to-day harassment. On the other hand, talking about the statement of an including city, the paper presents some proposals which serve as complement for learning to coexistence as essential component to improve the women experience when using the public space; particularly as connectivity space and the use of transportation as every day option.

## Keywords:

woman, citizen education, public space, learning in the city

Si bien el espacio público es el escenario propicio para la interacción social por ser considerado un espacio de encuentro, en este ensayo me referiré al espacio público como escenario de conectividad (Monnet, 2012), en el que tanto mujeres como hombres hacen uso de distintos tipos de transporte para trasladarse de un lugar a otro. Problematizaré en torno a la situación de la mujer actual que usa el espacio público, y las tensiones que se dan entre los usuarios a la hora de compartir el mismo tipo de transporte, particularmente, cuando hacen uso del transporte masivo; tensiones que se generan por distintas situaciones, una de las cuales es el acoso al que distintas mujeres se ven expuestas cotidianamente. Y, por último, reflexionaré acerca de

la importancia del aprendizaje para la convivencia que permite tramitar estas tensiones, en el marco del planteamiento de una ciudad incluyente.

El espacio público como espacio de conectividad aproxima o conecta otros espacios entre sí. No obstante, lo importante para que sean públicos es la libertad de circulación que se puede tener en ellos. A diferencia de los espacios restringidos, los espacios públicos de conectividad son compartidos por desconocidos; por esta razón, se necesitan reglas para tramitar las tensiones que se presentan entre los usuarios del mismo espacio, y más cuando se comparte el mismo tipo de transporte para llegar a un destino.

---

1. Camilo Andrés Castiblanco, Tatiana María Gomezasseres, Yanine Roza Leguizamon y Solanyi Robayo.  
2. Kelly Johanna Conde, Yaneth Quiñones Galvis, Jessica Niño y Yeison Gil.



Una de las particularidades de los espacios públicos de conectividad es que deben reunir ciertas características que permitan la circulación de las personas en condiciones favorables, por lo que su funcionalidad no debe ser analizada de manera independiente a lo que funda el carácter público del espacio.

En el caso de las mujeres que usan el espacio público como medio de conexión, el tránsito principalmente a pie y en el transporte público, así como el temor al crimen, junto con las medidas precautelares que tienen que tomar cuando se desplazan, restringen el dónde, el cuándo y el cómo se pueden mover en la ciudad (Páramo y Burbano, 2011, 2007). Estas situaciones conllevan a que no logren apropiarse de los espacios públicos, y por tanto, que se afecten las prácticas de sociabilidad en razón a que inciden en la relación que las mujeres tienen con los desconocidos; en su percepción por el cumplimiento y adquisición de reglas en los espacios públicos y, por tanto, en el apego y arraigo que pueden tener por estos espacios, optando por prácticas de fugacidad (Burbano, 2013). Estas últimas más visibles en los espacios públicos de conectividad.

El transporte público, el rol económico de los hombres y sus horarios laborales, al parecer, han sido la principal preocupación en la localización y programación del tránsito en la ciudad (Kuneida y Gauthier, 2007). Situación contraria ocurre con el empleo de las mujeres y las responsabilidades del cuidado familiar que deben realizar en su programación a través del día. Al igual que los demás componentes de lo que constituye la experiencia en el espacio público, el transporte ha sido visto como neutral respecto al género asumiendo que beneficia a todos por igual. Además de las labores del hogar, muchas mujeres deben desplazarse para dejar a sus hijos en la escuela o en algún otro lugar; deben trasladarse hacia donde hacen compras y, por supuesto, a sus lugares de trabajo, ubicados, en un gran porcentaje, a una distancia considerable de sus hogares— como en el centro de la ciudad— lo que produce cruces en horarios y demás inconveniencias para ellas. El

tiempo de estos desplazamientos es mayor y los sistemas de transporte, al igual que el espacio, se han diseñado teniendo en cuenta la concepción histórica que muestra que los espacios de las mujeres han sido equiparados con espacios privados, siendo los espacios públicos, el espacio de los hombres.

En ciudades como Bogotá, el diseño de las rutas de transporte no considera la cantidad de recorridos que deben hacer las mujeres en razón a los distintos roles que adoptan en el transcurso del día. Ellas requieren de horarios más flexibles, mayores conexiones de transporte con centros de servicios, de salud, comerciales, etc. (Páramo y Burbano, 2011). Al ejercerse mayores demandas para la mujer y complejizarse su situación diaria por las distintas actividades que realiza, le queda poco tiempo para otras diligencias lúdicas, sociales o culturales, de ahí que las mujeres conozcan menos la ciudad y se mantengan en mayor aislamiento con respecto a los hombres (Kitchen, 1994, O’Laughlin y Brubaker, 2007). Al comparar las mujeres con los hombres se observa que ellas hacen más viajes y más cortos en diferentes momentos del día lo que tiene implicaciones en tiempo y en dinero. Más aún, las mujeres cabeza de familia tienen diferentes necesidades en la medida en que son responsables de las actividades productivas y reproductivas para el sostenimiento del hogar. En algunos casos, las mujeres hacen menos uso de los vehículos particulares y caminan más, lo que refleja las desigualdades en los niveles de ingreso frente a los hombres. Las mujeres son quienes tienen acceso tardío a los nuevos sistemas de transporte y los hombres quienes asumen más riesgos con los transportes menos seguros y cuando hay accidentes por cuanto viajan más, pero las mujeres afrontan mayores peligros en su seguridad personal cuando viajan solas.

Otro aspecto que marca una importante diferencia de género en el transporte es la seguridad. El hacimiento en los sistemas de transporte representa una desventaja adicional para las mujeres por cuanto facilita el robo y el comportamiento inapropiado



de parte de algunos hombres, como bien lo conocemos por las denuncias que recientemente se han realizado en la ciudad por mujeres que han sido acosadas sexualmente en el sistema de transporte masivo TransMilenio; para el conocimiento de estas denuncias ha jugado un papel muy importante la difusión dada por los medios de comunicación. Sin embargo, para las mujeres, tampoco es seguro viajar en taxi solas.

Ante el panorama expuesto, se nos plantea un cuestionamiento necesario ¿cómo entender que la solución a una problemática de fondo que se sustenta en que la concepción del espacio público de la ciudad ha sido alejada del reconocimiento de la perspectiva de género, se agote en decidir separar a las mujeres de los hombres en el transporte masivo TransMilenio, mediante la destinación de unos vagones para ellas y otros, de uso mixto, poniendo a las mujeres en una condición de inferioridad?

Frente a esta medida queda por decir que se esperaría que las condiciones con las que cuente una visión más incluyente deberían estar direccionadas a contribuir, a propiciar la experiencia de las mujeres en el espacio público de manera igualitaria, más que a la separación de los géneros en el uso del transporte masivo y, en general, en el uso del espacio público, sea de conectividad (conexión) o de encuentro.

La invitación a los organismos encargados de tomar decisiones, llámese administración distrital y sus secretarías y, entre ellas, la enfocada a la mujer, así como a las empresas que manejan el transporte público es a reorientar la interpretación de la ciudad de forma distinta, a brindar una apertura verdadera a las mujeres y dar respuesta a sus necesidades y, por extensión, a las de los niños y niñas, las personas mayores, y las personas con sus habilidades físicas reducidas. En síntesis, a reivindicar nuevas miradas incluyentes de la ciudad, para conseguir una planificación urbana más igualitaria y equitativa (Ortiz, 2007), pero con medidas de fondo y no sólo de choque, las cuales, además, no solo piensen en

las mujeres contemporáneas que son las que hacen presencia en el espacio público sino en las mujeres que también construyen desde su intimidad el espacio público.

La orientación que gira en torno a conseguir que la ciudad sea más igualitaria supone superar la dicotomía “público y privado” en planificación urbana del espacio público. De no superarse, se seguirá considerando, de manera errónea, que los hombres sólo se relacionan con lo público y las mujeres con lo privado, Sin embargo en la actualidad las mujeres se encuentran en los dos lados de esta dicotomía, como lo dice Ortiz (2007), negociando y modificando su presencia.

Medidas como la ciudad de altas densidades y mezcla de usos, es decir la ciudad compacta, según estudios (Karsten, 2003) se muestra que puede ser una alternativa emancipadora para las mujeres, no solo por el hecho de potenciar su participación en el trabajo remunerado y facilitar la combinación de diferentes tareas cotidianas, sino porque además ese constituye en una alternativa de ciudad ecológica. Al reconocer que no todas las mujeres viven y perciben la ciudad de la misma manera, al depender de la diversidad de experiencias y de las diferentes identidades personales según el género, la edad, la sexualidad, las habilidades físicas, ellas requieren de propuestas de ciudad que faciliten sus desplazamientos. Desde la perspectiva planteada por Bridge y Watson (2000); Gilber (1997); Jacobs y Fincher (1998), se pone de manifiesto que las experiencias de las mujeres en la ciudad están condicionadas por distintos aspectos, como sus oportunidades económicas y su inserción en el mundo laboral, entre otras (Bondi y Christie, 2000) que ameritan una organización de la ciudad más compacta.

Se ha mencionado que desde el principio de la ciudad incluyente se concibe el espacio público para todos y para todas a partir del reconocimiento de la diferencia más no de la desigualdad. En otras palabras, que en la planeación urbana de perspectiva in-



cluyente e igualitaria se tienen en cuenta las diferencias que pueden existir entre hombres y mujeres —y entre los mismos hombres y las mismas mujeres—, por sus orígenes, culturas, religiones, etc., las cuales necesitan ser atendidas mediante una planeación urbana con enfoque de género. Este tipo de planeación implica posicionar en igualdad de condiciones las demandas de las personas por más heterogéneas que sean y, por tanto, que no se excluyan sus experiencias en la toma de las decisiones urbanas (Muxi y cols, 2011; Saurina y cols, 2000; Ortiz, 2007). El espacio público, desde la mirada del género, se concibe como un espacio de relación que favorece la autonomía y la socialización de las personas. Por estas razones necesita incluir el género en la medida en que logre priorizar en su diseño la respuesta a las necesidades de todas las personas.

Ante el panorama expuesto, lejana queda la solución a la problemática de las mujeres en el transporte masivo de a partir de la eventual separación de hombres y mujeres en unos vagones de uso específico en TransMilenio, con el propósito de mejorar su experiencia en los viajes. Merece revisarse en esta dirección lo que ha ocurrido en ciudades como Guadalajara, México D.F., Tokio o Río de Janeiro, entre otras, en las que se han acogido medidas de separación durante los viajes. Si se han generado verdaderos cambios de comportamientos de los hombres hacia las mujeres aun cuando, independientemente de ello, en varias de estas ciudades se ha visto una acogida favorable por parte de quienes son beneficiarias de este tipo de medidas.

Partiendo de las consideraciones anteriores, surge una pregunta sobre la que se merece reflexionar: ¿Qué pasaría entonces, cuando la medida cambie? Una verdadera medida debe contemplar tanto estrategias de educación ciudadana como el aprendizaje de la convivencia mediante la regulación del comportamiento. Sería preciso educar en las reglas de convivencia entre hombres y mujeres y, en general, entre desconocidos, recurriendo al espacio público, por ejemplo, a través de una señalética

que muestre los comportamientos adecuados a seguir. Aunque es necesario difundir cuáles son las reglas, también lo es censurar y sancionar de manera ejemplar a quienes no presenten comportamientos adecuados. Educar a las personas en el respeto al otro, a través de campañas que vayan al fondo del cambio del comportamiento y que logren permear los currículos de los colegios y universidades junto con medidas disuasorias, como la del uso de las cámaras de seguridad en los espacios públicos, puede contribuir a mejorar la experiencia de las mujeres en el uso del espacio público de conectividad y de encuentro.

Si bien se ha cuestionado el uso de las cámaras en términos de restricción de la libertad de las personas en la medida en que hacen que se pierda privacidad, en efecto, sí han mostrado ser eficaces en la reducción de delitos, como ha ocurrido en Londres y en otras ciudades con alta densidad de personas ya que, gracias a estas, se ha logrado identificar y capturar a criminales, además de servir de recurso disuasorio no solamente del comportamiento delictivo sino, en general, de comportamientos inapropiados que no se rigen por las normas de convivencia. De este modo, se consigue disminuir la condición de anonimato, por ejemplo, de quienes invaden la privacidad de las mujeres a través del acoso no solo en el transporte sino en los demás espacios públicos.

El papel de los medios de comunicación es muy importante para difundir los comportamientos adecuados y censurar los inapropiados. Gracias a que los medios han prestado atención, se han hecho visibles las últimas agresiones a las mujeres en los espacios públicos en la ciudad, pero es necesario tener en cuenta que estas agresiones son permanentes y no solamente en relación con los contactos inapropiados de tipo sexual sino con la violencia que se ejerce sobre ellas al considerarlas más débiles, razón por la cual son objeto de robos y atracos permanentes o de piropos indeseados entre otras agresiones y formas de acoso (Gardner, 1995).



La implementación de estas medidas debe estar acompañada, por parte del Estado, de la garantía de seguridad mediante la presencia de policía no solo en el transporte público masivo sino en todos los espacios públicos. Es de tener en cuenta que el asunto de la falta de seguridad es algo que afecta a todos los ciudadanos pero en gran medida a las mujeres, falta que se reduciría en forma sustancial con el uso de cámaras; sin embargo, también es importante contar con las condiciones contextuales apropiadas para propiciar los comportamientos esperados y que permitan la operacionalización de las estrategias para mejorar el viaje de las mujeres. En esta dirección, TransMilenio tiene la responsabilidad de buscar la manera para ser más eficiente, dado que las condiciones que ahora se dan en el transporte masivo permiten que los individuos se comporten de determinadas maneras, en su mayoría, inadecuadas. Es menester que los gestores urbanos comprendan en sus reflexiones y análisis sobre el espacio público que gestionar pasa por entender que, desde su concepción, el uso del espacio público debe ser equitativo y que requiere que sea asumido desde la planeación urbana como un espacio que no es neutral al género (Ortiz, 2007; Bojórquez, 2006), por cuanto depende de los usos que le dan las personas, lo cual pasa por la condición de género de quien lo usa y que logra configurarlo como un espacio relativo; que es ante todo un medio de conectividad; que responde a una estructura de poder y es un espacio que se sustenta en

un tipo de ideología (Burbano, 2013; Urzúa, 2012). Por lo anterior la solución a la problemática no debe concluir en la separación de los géneros al usar el espacio público, requiere pensar de manera articulada entre la comunidad, las autoridades de policía, la administración distrital y las empresas que manejan el transporte público en la ciudad, en dos niveles de intervención: contextual y educativo.

A nivel contextual, la intervención abarca una planeación urbana que tenga en cuenta a todas las personas y propicie que los comportamientos se ajusten a las necesidades tanto de hombres como de mujeres, incluyendo unas condiciones de transporte que no superen la "capacidad de carga". En el nivel educativo, es necesario enseñar las reglas, por cuanto cumplirlas nos permite vivir en armonía. En este particular, tener en cuenta que las reglas se aprenden por las consecuencias que genera cumplirlas o no. Para garantizar en cierto modo que las reglas se cumplan, las cámaras pueden hacer una contribución, como parte de la intervención contextual, con la cual se lograría un efecto disuasorio relevante para garantizar la seguridad. Sin embargo, más que las cámaras, como afirma Páramo (2011, 2013), es la solidaridad de las personas, quienes actuando de forma interdependiente para denunciar y sancionar socialmente podrán garantizar que se mantengan las reglas de convivencia ciudadana.



## Referencias

- Bridge, G., Watson, S. (2000). City publics. En Gary Bridge y Sophie Watson (Eds). *A companion to the city* (pp. 369 – 379). Oxford: Blackwell.
- Bondi, L., Chistie, H. (2000). Working out the urban: gender relations and the city. En Gary Bridge y Sophie Watson (Eds). *A companion to the city*. (pp. 292 –306). Oxford: Blackwell.
- Bojórquez, Y. (2006 agosto-enero 2007). Accesibilidad total: una experiencia incluyente desde la arquitectura. *Electrónica Sinéctica*, 29(44). 43-50. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99815739007>
- Burbano, A.M. (2013). Modelo territorial para el estudio del espacio público: concepción y producción de lugares desde la perspectiva de género-mujer. En: C. Carreño. *La gestión urbana en América Latina. Debates desde la reflexión – acción*, p. 173-182. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Kunieda, M y Gauthier, A. (2007). Gender and Urban transport: Smart and Affordable. Recuperado de <http://www.itdp.org/documents/7aGenderUT%28Sept%29300.pdf>
- Kitchen, R. (1994). Cognitive maps: What are they and why study them?. *Journal of Environmental Psychology*, 14(1), 1-19.
- Karsten, L. (2003). Children's use of public space: the gendered world of the playground. *Childhood*, 10(4), 457 – 473.
- Gardner, C.B. (1995). *Passing By: Gender and Public Harassment*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Gilbert, M. (1997). Feminism and difference in urban geography. *Urban Geography* 18(2), 166 – 179.
- Jacobs, J. y Fincher, R. (1998). Introduction. En Ruth Fincher y Jane Jacobs (Eds). *Cities of difference* (pp. 1 – 25). New York: Guilford Press.
- Monnet, J. (2012). El Espacio Público definido por sus usos. Una Propuesta Teórica. Recuperado de: [http://virtual.unipiloto.edu.co/file.php/966/Lecturas\\_de\\_la\\_catedra/usos\\_del\\_espacio\\_publico-Monnet20121221\\_1\\_.pdf](http://virtual.unipiloto.edu.co/file.php/966/Lecturas_de_la_catedra/usos_del_espacio_publico-Monnet20121221_1_.pdf)
- Muxí M. Z., Casanovas, R., Ciocoleto, A., Fonseca, M., y Gutiérrez V., B. (Junio, 2011). Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?. *Feminismo/s* 17, 105-129.
- Ortiz, A. (2007 enero-julio). Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. *Territorios*, 16-17, 11-28
- O'Laughlin E. M. y Brubaker, B.S. (2007). Use of landmarks in cognitive mapping: Gender differences in self report versus performance. *Personality and Individual Differences*, 24, (5), 595-601.
- Páramo, P. (2013). Comportamiento Urbano Responsable: Las reglas de convivencia y su divulgación en el espacio público. *Latinoamericana de Psicología*, 45 (3). 475-487
- Páramo, P. (2011). La recuperación del espacio público para la formación del ciudadano en comportamientos urbano responsables. *Educación y Ciudad*, 21, 155 – 166.
- Páramo, P., y Burbano, A. M. (2011). Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano. *Universitas Psychologica*, 10 (1), 61-70.
- Páramo, P. y Burbano, A.M. (2007). La experiencia de la mujer en el espacio público a partir de su rol social. *Pre-til*, 13, 8-28.
- Saurina, C.; Muñoz, D.; Cabruja, T. y Casas, F.(2000). Calidad de vida y percepción de la desigualdad de la mujer en la ciudad de Girona. *Psychosocial Intervention*, 99-116.
- Urzúa B., V. (2012). El espacio público y el derecho a excluir. *Athenea Digital*, 159-168.