



Transporte



Estrategia Nacional para Abordar la **Violencia Sexual** en el Transporte Público y la Movilidad Activa



Implementado por
giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

A
MOVERNOS
SIN MIEDO



Transporte



Estrategia Nacional para Abordar la
Violencia Sexual en el Transporte Público
y la Movilidad Activa

Estrategia Nacional para Abordar la **Violencia Sexual** en el Transporte Público y la Movilidad Activa

Ministerio de Transporte de Colombia:

María Constanza García Alicastro, **Ministra de Transporte.**

Carlos Eduardo Enríquez Caicedo, **Viceministro de Transporte.**

Jorge Enrique Ramírez Hernández, **Viceministro de Infraestructura.**

Felipe León Montealegre, **Asesor Despacho Ministerial.**

Sonia Aleyzandra Gaona Uscátegui, **Coordinadora Grupo Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible.**

María Camila Páez Páez, **Coordinadora Unidad de Movilidad Urbana Sostenible.**

Nathalia Rodríguez Benavides, **Asesora Grupo Estratégico de Comunicaciones.**

Equipo de Trabajo Ministerio de Transporte :

Paula Estefany Pinilla Orduz, **Profesional Género GAADS.**

Manuela Mattos Torner, **Profesional Género GAADS.**

Diana Alcira Lozano, **Especialista Social UMUS.**

Norma Constanza Hernández Cantor, **Profesional Género GAADS.**

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH:

Michael Engelskirchen, **Director del Proyecto ProMOVIS.**

Andrés Felipe Martínez Martínez, **Responsable de la implementación del Proyecto ProMOVIS.**

Adrian Ortega Calle, **Asesor Técnico.**

Felipe Azcárate Bermúdez, **Asesor Técnico.**

Sheila Carolina Zepeda Vargas, **Asesora Técnica.**

Angie Ángel Chaparro, **Asesora Técnica.**

Janny Trujillo Moya, **Asesora de Comunicaciones.**

Despacio:

Lina Marcela López Montoya, **Directora Técnica.**

Alejandra María Álvarez Orrego, **Líder de Género y Ciudad.**

Berta Fernández Gallego, **Asesora de Proyectos.**

Sara Arboleda Rodríguez, **Asesora de Proyectos.**

Laura Fernanda Sánchez, **Asesora de Diseño.**

Michel Zuluaga, **Consultora Experta en Enfoque de Género.**

Cielo Bernate, **Consultora Experta en Comunicaciones.**

Valentina Montoya Robledo, **Experta Legal en Género y Movilidad.**

Financiada por:

Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo Alemania (BMZ)

Implementado por:

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH en el marco del proyecto ProMOVIS – Programa de la Movilidad Urbana Inclusiva y Sostenible en Colombia

Diseño y diagramación.

Laura Fernanda Sánchez, **Despacio.**

Frank Barrera Santos, **Ministerio de Transporte.**

Todos los derechos reservados © Ministerio de Transporte.

Publicación www.mintransporte.gov.co

Bogotá, Colombia. 2024

Agradecimientos

Agradecemos a quienes contribuyeron en el proceso de elaboración de la Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual en el Transporte Público y la Movilidad Activa. Este documento es el fruto del trabajo de varias personas que con su dedicación, pasión y convicción contribuyeron en la construcción de lo aquí planteado.

Igualmente, agradecemos a todas las organizaciones, colectividades y entidades que hicieron parte de las sesiones de trabajo y talleres del proceso participativo en las ciudades de Montería, Cartagena, Villavicencio, Cali, Palmira y Manizales; así como a quienes participaron en la mesa de expertos y expertas, mesa sectorial de género del acuerdo sindical y la mesa de participación con población LGBTIQ/OGID. Sin duda alguna, gracias a su experticia y conocimiento este documento pudo ajustarse y adaptarse según las realidades de nuestros territorios y las necesidades de las personas a quienes busca beneficiar la Estrategia.

Adicionalmente, agradecemos a Fundación Renacer, Corporación Humanas, Equality Know, ONU Mujeres, Talitha Qum Arquidiócesis de Cartagena, Fundación Casa Rosada de la Mujer, Corporación Feminista Caribeñas, Red de Organizaciones Sociales de Mujeres Comunes y Comunitarias de Córdoba “ROSMUC”, Fundación Mamacitas en Bici, Movilizatorio y, en general, a todas las organizaciones sociales, fundaciones y ONG’S que trabajan en pro de los derechos de las mujeres, niños, niñas y adolescentes, que hicieron parte de los procesos participativos. También, damos gracias a las diferentes entidades como el Ministerio de Igualdad y Equidad, especialmente a la Dirección de los Derechos de la Población LGBTIQ y a la Dirección de Prevención y Atención de Violencias, la Policía Nacional, y el ICBF, por sus aportes a este documento.

También al Mecanismo Articulador para el Abordaje Integral de las Violencias por Razones de Sexo y Género, de las mujeres, niños, niñas y adolescentes, por abrirnos sus puertas en varios escenarios y escuchar la propuesta que, desde el Sector Transporte, se planteó frente a cómo se debe abordar la violencia sexual en el transporte público. Sus recomendaciones e inputs lograron dar una mayor claridad y alcance a esta Estrategia.

Vale la pena hacer una mención especial algunas personas que con su apoyo incondicional aportaron de forma significativa a la elaboración de este documento. Estamos seguros y seguras de que, sin su ayuda, la materialización de este no hubiera sido posible.

Ministerio de Transporte

Andrea Patricia Ramírez Rubio
Kira Carolina Rodas
Laura Andrea Salazar
Rafael Felipe Cardona
Carlos Andrés Ríos
Juan Carlos Ortiz

Ministerio de Igualdad y Equidad

Bibiana Del Carmen Peñaranda Sepúlveda
Isabel Cristina Buriticá López
Vladimir García
Francesca Mcqoid
Brayan Giovanni Forero Cañón
Kellyn Johana Duarte Pérez

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Leidy Milena Salcedo

Agencia Nacional de Infraestructura

Sandra Liliana Ángel Almario
María Paula Hernández
Elisabeth Rivera Trujillo

Superintendencia de Transporte

Nancy Cristina Mesa Arango
Gilberto Andrés Bustos González
David Santiago Algarra Plazas
Kathleene Korina Moreno Guerrero

Instituto Nacional de Vías

Luz Angela Rey Díaz
Eliana Yulieith Alemán Arévalo

Mesa de Expertos y Expertas:

Pilar Cardona
Fiorella Olivera
Claudia V. Téllez
Marisol Calixto
Ginna Prieto
Angela Patricia Figueroa
Yesid Katherine Tolaza
Viviana Rodríguez Peña
María Cristina Hurtado
Diego Felipe Otero
Catherine Barbosa
Angela Sáenz
Leonardo Bermúdez
Sandra Ramírez

Mesa Sectorial de Género Sindical

Dory Clemencia Capera Leitón
María Claudia Barragán Vivas
Liliana Lasso Muñoz
María Rosa Aguiñada Castañeda
Lucy González Lerma
Gloria Inés Rodríguez Palacios
Ana Bocanegra
Carolina Garzón Chaves
Sergio Otoniel Ramos Reyes
Ligia Álzate
Martha Paredes
Doris Yohanna Guerrero Pérez
Aini Victoria Villa Murillo

Mesa LGBTIQ+

María Fernanda Moreno Zapata
Jorge Alexander Lesmes Patiño
Ronald Alexander Ardila Uribe
Narciso Torres Pérez
Diana Rocío Pachón Murcia
Luis Fernando Mancera
Johan Sebastián Franco González
Evelin María Álvarez Bocanegra
Jean Carlos Montes González
Linda Sofía Hernández Rojas
Khaterine Pineda Henao
Yerilson José Guerrero Gutiérrez
Rafael Antonio Jiménez Gulloso
Diego Urrea
Laura Katherine Caro
Dilmar Andrés Nasayo Ossa
Ana María Cabrera Cardona
José Miguel Rosales León
Yosy Esteban Ramírez Pacheco
Diana Patricia Taquiva Calderón
Víctor Alfonso Páez
Didier Patiño
Diana Vallejo Guerrero
Fabian Ricardo Mosquera Tovar
Javier Ricardo Duque Suarez
Flabio Antonio Caucaí Bohórquez
Mónica Victoria Nitola Fernández
Thara Liceth Murcia Pérez
María Victoria Palacios Romaña
Waldon Zapata
Kevin Adrián Lopera
Mauricio Garces Rincón
Esperanza Hernández Ramírez
José Milton Liscano Caldas
Ava Lohana River Osorio
Nataly Sánchez Montoya
Juliana Osorio
Andrea Romero
Ángel De Jesús Carreño Álvarez

Proceso Participativo Montería

Ariadna Moreno Romero
Javeidi Hernández
María José Ruiz Turizo

Yara Alejandra Vargas Fontanilla
Luisa Fernanda Román Berrocal
Alanna Polo Contreras
Francisca Sánchez Gómez
Katia Miranda Pedrosa
Luis Virgilio Cardona Martínez
Andrés Plazas
Daniela Leal Puche
Linda López
Ana Beatriz Martínez Ghisays
Ana María Diegó
Paula Rodríguez Geney
Fernando Sáenz Araujo
Edith Quintero Quintero
Liliana Vidal Vélez
Luz Dary Villalba Montea
Vicente Enrique Ortiz Villalba
Olga Lucía Cavadía Hernández
German Eliécer Bolívar Otalvaro
María Fernanda López
Patricia Romero Sánchez
Marlene Galván Llorente
Elkin Espitia Macea
Aura susana Delgado
Mario Alejandro Torres Pérez
Juleydis Calao vellojin
Andrés Plazas
Ana Elena Muñoz
Arlenis Chaker Ríos
Ubeimar Manuel Bedoya serpa
Erica María Herrera Orjuela

Proceso Participativo Manizales

Sebastián Javierre
Evelyn Loaiza Tamayo
Diana Ramírez
Juan Camilo Ramos Moreno
Luis Alfonso Quintero Arias
Diana Marcela Gómez Arce
Julián Franco Marín
Nolberto Suarez Loaiza
Sandra Milena Ramírez Torres
Adela Zuluaga Correa
Lina Marcela Duque Villegas
Cesar Augusto Álzate Morales
Rubén Darío Jaramillo
Juan Pablo Marín López
Leidy Castro
Carolina Posada Cifuentes
Sandra Patricia Cuesta Valencia
Angie Gabriela Olmos Álvarez
Mónica Tobón Valencia
Jaime Alberto Cardona Idarraga
Elizabeth Castaño Ospina
Jenny Lorena Arce Ramírez
Jaime Alberto Cardona Idarraga

Proceso Participativo Cartagena

Mateo Roa
José Alejandro Carrascal Vergara
Amalia Toro Diago

Yefry Castro Rodríguez
Claudia Natali Velosa Pérez
Consuelo Leones
Mónica Marcela Merchán Ulloa
Juan Jacob Luna Polo
Angélica María Buevas Baldiris
Jorge Novoa Romero
Lendris Suárez Ortega
Lilian Lucia Romero Castillo
Claudia Patricia Velásquez Aguas
Eilyn Carolina Medina Puello
Yeily Nailyth Figueroa Morales
Luisa Fernanda Villalba Padilla
Angélica María Buevas Baldiris
Berly Esther Misas Benedetty
Marjory Linares Prieto
Daniela Margarita Burgos Gutiérrez
Yefry Castro Rodríguez
Blanca Nubia López Rendón
Sandra Tamayo De Estrada
Gleris Burgos Geliz
Katy Julieth Coavas Rengifo
Armely García Arrieta
Cheila Patricia Ricardo Villanueva
Claudia Ahumada
Adriana Pinto
María José Cueto

Proceso Participativo Palmira

Karol Romero
Luisa Fernanda Bedoya Torres
Isabel Rosales Paz
Karen Alicia Trujillo Jiménez
Joan Sebastián Gutiérrez Orbes
Juan Carlos Barona Hernández
Claudia Patricia Mesa Sánchez
María Alejandra Cáceres
José Orlando Hurtado Bolaños
Daniela Chacón Saavedra
José Edison Viveros Muñoz
Juan Felipe Durán Vargas
Lucy Edith Valencia Abadía
Sharol Crystal Marín Castañeda
Leidy Vivian Portilla Quiroga
Paula Andrea Salcedo Trujillo
Katherine Uran Rivera

Proceso Participativo Cali

Luis fernando Salazar
Lina María garcia
Liliana Castellanos
Tatiana Limas
Margareth Devia
María Paulina Parra
María Margarita Aragón Luque
Alicia Ordoñez Fajardo
Jenniffer Patricia Saavedra Estupiñán
Jasbleidy Lisseth Leal Gil
Carmen Yolanda Ceballos González
Vivian Lileth Aranzalez Ríos
Lizeth Lopeda Meléndez

Ferney Sánchez
Víctor Gómez
María Claudia Jiménez
Orlando Vélez Corrales
Jarol Hinestroza Valencia
John Fredy Bustos López
Vanessa Arias
Luis Arbey Aponza Montoya
María Isabel Ortega Solano
Ana Carolina López Domínguez
Tito Fernando Garzón Benavides
Sebastián Franco
Sofía Escobar Brand
Miguel Ángel Achury Restrepo
Laura Isabel Lombana
Catalina Peña
Rubén Darío Cachiotis Salazar
María Fernanda Bejarano
Emilse Lorena Velasco
Miguel Zambrano
María Del Carmen Casas Giraldo
Doris Nelcy Lara Satizabal
Diana Isabel Calonge Zuluaga
Amada Salazar
Luz Marina Usuga
María Del Rosario Ramírez Mejía
María Eugenia Cáceres
María Lucy Cardona
Patricia Orobio
Bety Rodríguez

Proceso Participativo Villavicencio

María Fernanda Cruz
Angie Katherine Otorora
María José López
Cesar Andrés Moreno B.
Tania Alejandra Falla
Jimena Rivera
Geraldine Gacharna
Diana Duarte Martínez
María Minerva Arévalo
Luz Miriam Díaz
Liliana Vásquez
Luisa Leitón
Blanca Inés Prada
Paola Ligardo
Arabella Ligardo
Nasly Peralta Torres
Dallana Contreras
Iris Mabel Lizarazu
Omar Yesid Muñoz
Andrés Herrera
Julieth Barbón
Paola Castro
Angie Ángel
Javier D. Galeano

Mención especial

Diana Ardila Luengas
María Teresa Bernal Saavedra
Ángela Peña

Contenido

Prólogo Ministerio de Transporte.....	10
Glosario de abreviaturas.....	12
1. Introducción	14
2. Acercamiento a la problemática	16
Sección 1: Transporte y espacio público como lugar de violencia sexual	17
Sección 2: Violencia sexual en el transporte público	19
Sección 3: Violencia sexual en el espacio público	22
Sección 4: NNA como población en riesgo de ser víctima	24
Sección 5: Población LGBTIQ/OSIGD como población en riesgo de ser víctima	25
3. Buenas Prácticas	26
Sección 1: Protocolos de actuación existentes.....	26
Sección 2. Casos de Estudio en América Latina	28
4. Objetivo	36
4.1 Objetivos específicos:.....	37
5. Alcance	38
6. Marco normativo	39
7. Marco conceptual	54
7.1. Conceptos transversales	55
7.2. Definiciones de los tipos de violencia sexual.....	58
7.3. Definiciones asociadas al Sector Transporte.....	61
8. Capítulo Prevención	63
8.1 Medidas de prevención de la violencia sexual en el Transporte Público y la Movilidad Activa:.....	66
8.1.1 Fortalecimiento de capacidades	66
8.1.2. Transformación cultural	67
9. Capítulo Atención	68
9.1 Actores fundamentales en el protocolo de respuesta.....	69
9.2 Asuntos esenciales en el componente de atención.....	70
9.2.1 Derechos de la víctima	70

9.2.2 Principios orientadores de la atención:.....	71
9.2.3 ABC para evitar la revictimización	72
9.3 Protocolo de Respuesta del Sector Transporte	74
9.3.1 Mecanismos de alerta	75
9.3.2. Paso a paso del Protocolo de Respuesta del Sector Transporte.....	79
9.3.3 Recomendaciones a la hora de activar el protocolo de respuesta	87
9.4 Ruta intersectorial.....	87
9.4.1 Activación de la Ruta Intersectorial.....	88
9.4.2 Disposiciones especiales para casos que involucren niños, niñas o adolescentes.....	89
9.4.3 Recomendaciones frente a la ruta intersectorial	89
10. Capítulo Sanción	92
10.1 ¿Qué entendemos por sanción?	93
10.1.1 La sanción socia	94
10.2 ¿Qué puede hacer el Sector Transporte a favor de sancionar la violencia sexual?.....	94
10.2.1 Implementación de Códigos de conducta o reglamentos laborales de tolerancia cero con la violencia de género y explotación sexual y comercial de MNNA.....	95
10.2.2 Solicitud periódica y precontractual de certificados de agresores sexuales y medidas correctivas	96
10.3 Articulación con entidades.....	97
Conclusión.....	99
11. Referencias	100

Prólogo

Ministerio de Transporte

En el marco del ambicioso proyecto “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, el Gobierno del Cambio se esfuerza por tejer una sociedad más justa e igualitaria, donde las mujeres, en toda su diversidad, ocupen un lugar central. Esto se refleja en las políticas del Ministerio de Transporte, que buscan integrar el enfoque de género en todas sus acciones e iniciativas. A través del Comité Sectorial para la Coordinación e Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres, se articula un trabajo conjunto con diversas entidades para promover el empoderamiento económico, político y social de las mujeres; este comité se erige como un bastión contra las desigualdades, comprometiéndose a eliminar las violencias y discriminaciones que históricamente han afectado a las mujeres.

Al poner en marcha estas acciones, el Gobierno del Cambio aboga por la equidad e impulsa un futuro donde cada mujer pueda prosperar y contribuir plenamente al desarrollo del país. Nuestras acciones se enmarcan en el compromiso global de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) específicamente, en el ODS 5: Para lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las Mujeres y Niñas. En éste, se reafirma la importancia de acelerar la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres en distintas dimensiones, como el empoderamiento económico, la representación política y la eliminación de todas las formas de violencia contra las mujeres, niños, niñas y adolescentes (MNNA) tanto en el ámbito público como en el privado.

A pesar de los significativos avances logrados en la promoción de la igualdad de género y en la creación

de condiciones más equitativas para MNNA, aún persisten desafíos monumentales que debemos superar. La lucha por el empoderamiento de mujeres y niñas sigue siendo fundamental, especialmente en la búsqueda de garantizar su derecho a una vida libre de violencias; esta lucha no es una batalla abstracta, es una realidad que se enfrenta diariamente en el ámbito público y en el transporte, donde las mujeres a menudo son blanco de discriminaciones y acoso.

La eliminación de la violencia y la discriminación requiere un esfuerzo conjunto y sostenido de la sociedad, ya que estas prácticas afectan desproporcionadamente a las mujeres, limitando su potencial y minando su dignidad. Para cerrar estas brechas, es esencial promover una cultura de respeto e igualdad, donde cada individuo pueda desarrollarse plenamente sin temor a ser discriminado o violentado; sólo entonces podremos afirmar que vivimos en una sociedad verdaderamente justa e inclusiva. La violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa es un flagelo que, lamentablemente, afecta a miles de personas diariamente, convirtiendo lo que debería ser un simple trayecto en una experiencia llena de temor e incertidumbre. Para el Ministerio de Transporte, abordar esta problemática es de vital importancia, ya que las secuelas de estos actos trascienden los daños físicos, dejando profundas marcas en la salud mental y social de las víctimas. El impacto no se limita a quienes sufren directamente la violencia; sus familiares también cargan con el dolor y la indignación, mientras que la sociedad en su conjunto enfrenta la dura realidad de convivir con un sistema que no siempre garantiza la movilidad segura y libre de violencia.



Es imperativo que se implementen políticas efectivas y que se fomente una cultura de respeto y solidaridad, donde cada individuo pueda desplazarse con la confianza de que su integridad será respetada, transformando el transporte público en un espacio seguro y accesible para todos y todas. A partir de esto, se diseñó la Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual en el Transporte Público y Movilidad Activa, con el apoyo de los diversos sectores del Gobierno Nacional, sociedad civil y la Cooperación Alemana para el Desarrollo, constituyéndose en una hoja de ruta para el Sector Transporte, entidades adscritas, gobiernos locales y sociedad en general para el abordaje de esta problemática.

En el marco de este compromiso, debemos impulsar acciones de desnaturalización y pedagogía que le apunten al cambio cultural para reducir cualquier manifestación de violencia sexual, pero también proponer un protocolo de respuesta desde el Sector Transporte para quienes la sufren. Es el momento de

ser agentes de cambio, dejar la indiferencia con este tipo de situaciones y unirnos al rechazo colectivo de la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa; para ello, el Ministerio de Transporte pone en sus manos esta Estrategia, junto con un plan de implementación de acciones a corto, mediano y largo plazo, una caja de herramientas y un protocolo de respuesta con el fin de ser ajustado e implementado en el territorio, de acuerdo a las necesidades de cada región.

Así pues, a través de un trabajo conjunto y constante, podemos invitar a la ciudadanía **¡A MOVERNOS SIN MIEDO!**

María Constanza García Alicastro

Glosario de abreviaturas

ACNUR Agencia de la Organización de las
Naciones Unidas para los Refugiados

AIVS Abordaje Integral de Violencia Sexual

AsD Acción sin Daño

CEDAW Convención para la Eliminación
de todas las Formas de
Discriminación contra la Mujer

EMFAG Estrategia integral de protección a
mujer, familia y género

CIM Comisión Interamericana
de Mujeres

ENVIS Estrategia Nacional para Abordar
la Violencia Sexual en el Transporte
Público y Movilidad Activa

ESCNNA

Prevención de la Explotación
Sexual Comercial de Niñas,
Niños y Adolescentes

ICBF

Instituto Colombiano
de Bienestar Familiar

LGBTIQ

Lesbianas, Gays, Bisexuales,
Transexuales, Intersexuales,
Queer

MNNA

Mujeres, Niñas, Niños y
Adolescentes y sus diversidades

NNA

Niños, Niñas y Adolescentes

Salvia

Sistema Nacional de Registro,
Atención, Seguimiento y Monitoreo
de las Violencias Basadas en Género

OSIGD

Orientaciones Sexuales
e Identidades de Género
Diversas

VBG

Violencias Basada
en Género

1. Introducción



En un mundo donde las desigualdades de género aún persisten, el Objetivo de Desarrollo Sostenible Núm. 5 de las Naciones Unidas busca lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres, niñas y adolescentes, en este contexto, el Ministerio de Transporte se planta como un actor crucial en la consolidación de acciones que cierren las brechas de género en el sector.

Reconociendo la preocupante realidad de la violencia sexual en espacios públicos y sistemas de transporte, el Ministerio ha desarrollado la *Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual (ENVIS) en el Transporte Público y la Movilidad Activa*, esta Estrategia busca prevenir y atender incidentes de violencia, así como transformar estos espacios en entornos seguros y equitativos para todas las personas. Mediante la implementación de políticas inclusivas y la promoción de una cultura de respeto, el Ministerio de Transporte reafirma su compromiso con el empoderamiento y la protección de las mujeres, niñas y adolescentes, construyendo así un futuro más justo e igualitario para toda la ciudadanía.

Esta ENVIS hace parte del compromiso sectorial en el Plan de Acción del **CONPES 4080 de 2022: Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres:** Hacia el Desarrollo Sostenible del País. Esta política busca materializar el derecho de las mujeres a vivir una vida libre de violencias, teniendo en cuenta el enfoque diferencial e interseccional; reconociendo las múltiples variables que condicionan y exacerban la desigualdad y la violencia.

Para dar respuesta a este compromiso del CONPES, el Ministerio contó con el financiamiento del programa **“ProMOVIS - Promoción de la Movilidad Urbana Inclusiva y Sostenible”** implementado por la Cooperación Alemana para el Desarrollo por encargo Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania (BMZ), quienes apoyaron en el desarrollo de la Estrategia. Esta contó con varias etapas; en la primera fase, **Despacio** asumió la consultoría para plantear un documento preliminar de la

ENVIS en el Transporte Público y Movilidad Activa, cuyas bases conceptuales, información cualitativa y cuantitativa de la problemática, marco normativo, diseño y propuesta conceptual y comunicativa, entre otros, contribuyeron a la consolidación de un esquema estratégico. En la segunda fase, el Ministerio de Transporte lideró un proceso participativo en ciudades priorizadas¹, con actores y sectores estratégicos a efectos de ajustar y robustecer el documento, según las dinámicas contextuales y validación territorial; que culmina en un documento guía para ser adaptado acorde a cada realidad territorial.

Esta Estrategia se enfoca en tres componentes fundamentales: prevención, atención y sanción de la violencia sexual. Las acciones se dirigen, principalmente, al transporte público colectivo (tanto urbano como rural), al transporte férreo de carácter urbano y regional, cables aéreos, operadores de infraestructura asociada al transporte público²; en lo sucesivo, se entenderá por transporte público todas las modalidades mencionadas en este párrafo. Igualmente, la Estrategia plantea acciones entorno a la Movilidad Activa (Sistemas de Bicicletas Compartidas).

Este documento presenta, en primer lugar, un acercamiento a la problemática de la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa, destacando, a su vez, (i) buenas prácticas de abordaje de esta a nivel regional y nacional, (ii) los objetivos y alcance de la Estrategia, (iii) el marco normativo nacional e internacional y (iv) el marco conceptual. Seguido, el desarrollo de los componentes de prevención, atención y sanción en el que se concretan lineamientos y orientaciones de actuación desde el sector transporte para abordar la violencia sexual en el transporte público y Movilidad Activa. A su vez, en los anexos se incluye el Plan de Acción, con la temporalidad propuesta, la caja de herramienta y recursos de valor para la implementación de la Estrategia.

¹ Manizales, Cartagena, Montería, Cali y Palmira

² Infraestructura asociada al transporte público como estaciones, paraderos, entre otros y la infraestructura concesionada

2. Acercamiento a la problemática

La violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa se ha convertido en una problemática alarmante que afecta de manera desproporcionada a mujeres, niños, niñas, adolescentes y a la población LGBTI/OSIGD en todo el país. A pesar de la falta de registros sistemáticos y homogéneos en las distintas ciudades, las cifras existentes revelan una incidencia preocupante de estos actos de violencia, subrayando la urgencia de una respuesta política y social contundente.

Este acercamiento a la violencia sexual en el transporte público, parte de la consulta de fuentes primarias y secundarias, incluyendo 1) fuentes oficiales; 2) estudios y encuestas de carácter público y privado; 3) medios de comunicación; 4) información obtenida a través de comunicaciones oficiales a entidades públicas; y 5) revisión de literatura académica, de una muestra de 43 de ciudades de las diferentes regiones Colombia.



Anexo_1_ Comunicaciones Oficiales

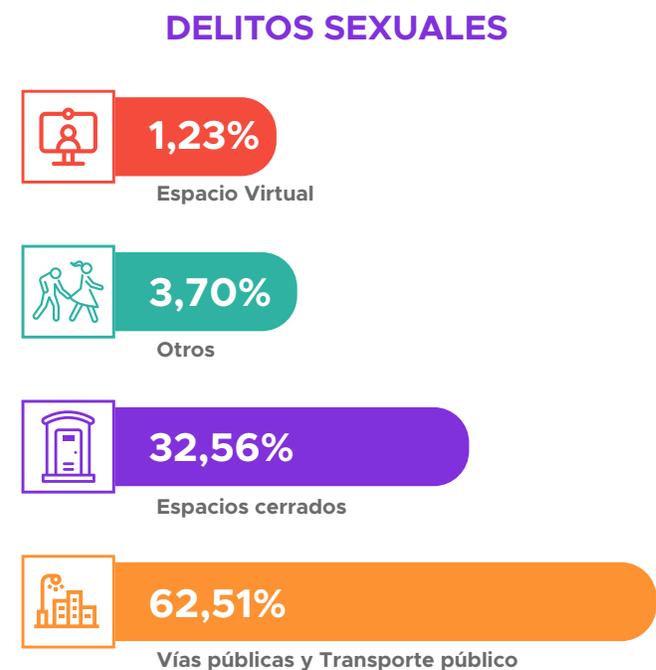
Sección 1: Transporte y espacio público como lugar de violencia sexual

El transporte público y la Movilidad Activa deberían ser espacios seguros; sin embargo, se han convertido en escenarios donde la violencia sexual se manifiesta de forma desproporcionada, afectando especialmente a Mujeres, niñas, niños y adolescentes (MNNA) en sus diversas identidades. Esta realidad, sustentada por datos y documentos revisados, resalta un problema sistemático que se perpetúa bajo el velo del anonimato y la falta de vigilancia, permitiendo que los agresores actúen con una preocupante sensación de impunidad. Las condiciones de los vehículos y los espacios públicos, muchas veces desprovistos de medidas de seguridad adecuadas, facilitan estas conductas delictivas. En consecuencia, el imaginario popular, alimentado por relatos de experiencias personales y comunitarias, normaliza la percepción de que estos lugares son inherentemente peligrosos, esto no solo genera un clima de inseguridad y temor, sino que también levanta barreras invisibles que limitan la libertad de movimiento, imponiendo fronteras urbanas que se extienden más allá de lo físico, afectando profundamente la experiencia y la percepción colectiva de la seguridad en el espacio público.

A continuación, se presentan los principales resultados de la información revisada y algunos relatos de fuentes secundarias y productos de los espacios del proceso participativo realizados por parte del Ministerio de Transporte en varias ciudades del país (Cartagena, Montería, Manizales, Cali, Palmira).

De acuerdo, a las Estadísticas delictivas de la Policía Nacional 2020-2023³ de los (93.323) delitos sexuales reportados e **62,51%** de los casos, se situaron en espacios públicos, incluyendo medios de transporte (públicos, individuales y colectivos), terminales y estaciones de transporte; en paraderos de buses, parques, plazas, terrenos baldíos, andenes, carreteras; y en zonas de parqueo, puentes y senderos peatonales, entre otros.

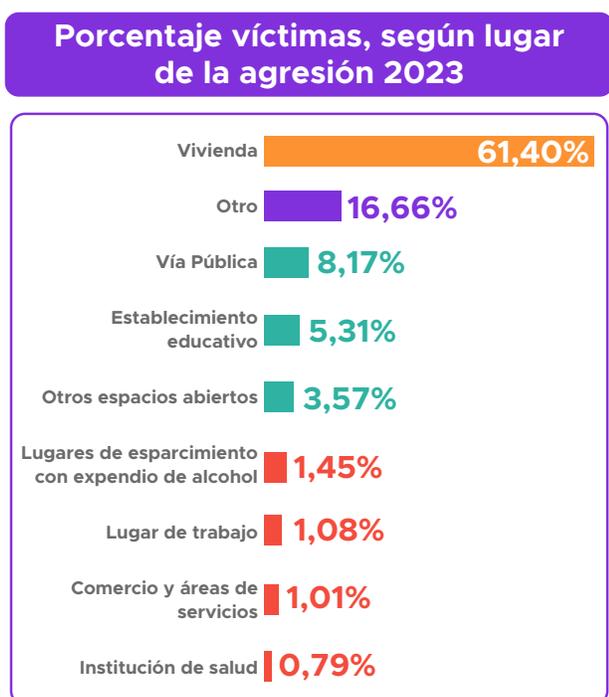
Gráfica 1. Estadísticas Delictivas



³ Estadísticas delictivas Policía Nacional. Recuperado de: <https://www.policia.gov.co/estadistica-delictiva>

Según el Sistema Integrado de Violencias de Género (SIVIGE)⁴, los casos de violencia de género reportados al Sistema de Vigilancia de Salud Pública el 2023 fueron **42.167** de los cuales, la mayoría ocurre en la vivienda con un porcentaje de **61.40%**, la vía pública **8.17%** ocupando el tercer lugar de violencias.

Gráfica 2. Estadísticas Delictivas



Según el Sistema Integrado de Violencias de Género (SIVIGE)⁵, los casos de acoso sexual reportados al Sistema de Vigilancia de Salud Pública el 2023 fueron **5.983**, de los cuales el **9.53%** ocurrieron en la vía pública ocupando el tercer puesto de los lugares donde es más recurrente este tipo de agresión sexual.

Gráfica 3. Estadísticas Delictivas



4 SIVIGE (2023) Tomado de: <https://www.sispro.gov.co/observatorios/onviolenciasgenero/Paginas/home.aspx>

5 SIVIGE (2023) Tomado de: <https://www.sispro.gov.co/observatorios/onviolenciasgenero/Paginas/home.aspx>



Sección 2: Violencia sexual en el transporte público

Respecto al **tipo de delitos** presentados en los sistemas de transporte de Colombia; **35** de los delitos fueron por acceso carnal⁶, **85** por acto sexual⁷, **16** denuncias por otros delitos sexuales con menores (explotación sexual, proxenetismo y pornografía con menores), y **12** por acoso sexual (Policía Nacional, 2023).

“Fui víctima de acoso sexual en el sistema de transporte metro Sinú. Un señor de edad se quedó viendo mis partes íntimas y empezó a decirme palabras obscenas”. (Asistente al taller en Montería, Ministerio de Transporte 2024).

Se evidencia un **subregistro** entre la información denunciada con la contrastada en las encuestas de percepción, la información de origen destino, en los estudios exploratorios, denuncias públicas, reportes en redes sociales o material periodístico y mapeos sociales. Este subregistro es evidenciado en la falta de denuncia de las víctimas cuando se trata de delitos sexuales tipificados por el Código Penal en el **Art 210A. Acoso sexual** (Policía Nacional, 2023).

Sobre la percepción de inseguridad, en el caso de Bogotá, el 73,5% de las mujeres que usan el transporte público se **sienten inseguras** debido a: *acoso sexual, delincuencia e inseguridad*

6 Acceso Carnal: El que realice acceso carnal con persona a la cual haya puesto en incapacidad de resistir o en estado de inconsciencia, o en condiciones de inferioridad síquica que le impidan comprender la relación sexual o dar su consentimiento (Código Penal).

7 El acto sexual puede definirse como las acciones encaminadas a satisfacer el apetito sexual del sujeto activo, por medio de roces corporales o el tacto con una persona que no apruebe o permita estas conductas (Código Penal).

ciudadana (Steer Davies, 2019); y el 37% de las usuarias de TransMilenio reportaron haber experimentado **contacto físico sexual indeseado** en el transporte público (Kash, 2019).

Además, el Observatorio de Mujeres y Equidad de Género (OMEG) en Bogotá de la Secretaría de la Mujer, reveló la realidad que viven las mujeres en Colombia: “*Más del 80 % de las mujeres usuarias del transporte lo perciben como inseguro o muy inseguro y más del 70 % ha sido víctima o ha presenciado acoso sexual en los alrededores del Transmilenio*” (Secretaría de la Mujer Bogotá, 2017).

“Una vez que madrugué a las 5:30 estaba acá, cogí el transporte y me senté justo en la mitad y vi un acto de intolerancia, vi un acto de manoseo a una chica de colegio. Y cuando dije algo, el tipo que hizo eso me trató horrible, que pues como, y nadie dijo nada. Entonces, yo sé que esa no es la manera, pero prefiero hacerme acá [adelante] como que evito mirar. Soy feminista, soy activista y bueno, pues estas cosas a nadie le gustan. Por eso opté desde entonces, de que, si el bus va, así como ahoritica [vacío], prefiero sentarme en estas sillas, o me voy de pie dando la espalda para no mirar”. (Araos Casas, Bohórquez, et al., 2024).

Según datos del Observatorio de Mujeres y Equidad de Género (OMEG) en Bogotá del 2017, el 48,50% de las mujeres encuestadas afirmaron que, son más susceptibles a sufrir algún tipo de acoso sexual en el transporte público en hora pico⁸ en la noche, 40% afirmaron que estas manifestaciones de violencia ocurren en hora pico en la mañana, un 12,10% afirma que se da entre 9 y 11 de la noche y un 4,90% afirma que se da entre las 9 y 4 de la tarde (Secretaría de la Mujer Bogotá, 2017).

Mi amiga viajaba de un municipio a otro (varias horas) y su compañero de puesto le mostró un cuchillo y le dijo que abriera las piernas para el meter la mano. El sujeto se masturbo tocándola por más de 20 minutos. A penas el tipo terminó su acto, se bajó del bus. Ella guardó silencio y jamás volvió a viajar sola. Fue la única acción que tomó”.(Asistente al taller en Montería, Ministerio de Transporte 2024).

Por otra parte, en un estudio exploratorio liderado por la Secretaría Distrital de la Mujer, en la Localidad de Kennedy en el 2019, a través de 1.374 encuestas a mujeres mayores de 14 años, se encontró que el 67,9% vivió alguna experiencia de acoso en los últimos 12 meses y en el 51,4% de esos casos, se presentó en la noche. Las mujeres encuestadas afirmaron que en el 51,8% las acosaron con miradas morbosas, el 46,1% con silbidos u otros sonidos, el 38,5% con comentarios asociados a su aspecto físico y el 25,3% con rozamientos en cualquier parte del cuerpo (Secretaría de la Mujer Bogotá, 2019).

8 Horario pico en la mañana se refiere a 5 a.m. a 8:30 a.m. Y hora pico en noche se refiere de 6p.m a 8p.m

“En una buseta de servicio público un señor se empezó a masturbar, él iba junto a una joven, la joven alertó al conductor y el conductor inmediatamente se desvió y se dirigió a un CAI”. (Asistente al taller en Manizales, Ministerio de Transporte 2024).

Según el reporte de Transmetro de la ciudad de Barranquilla, brindado al Ministerio de Transporte, entre febrero de 2020 y agosto de 2023 se reportaron de forma verbal 26 novedades sobre acoso sexual.

“En una buseta de servicio público un señor se empezó a masturbar, él iba junto a una joven, la joven alertó al conductor y el conductor inmediatamente se desvió y se dirigió a un CAI”. (Asistente al taller en Manizales, Ministerio de Transporte 2024).

De igual manera, según datos del Banco Interamericano de Desarrollo, el 73.3 % de las mujeres han sufrido algún suceso de acoso callejero mientras se movilizan en la ciudad de Manizales, mientras que para los hombres este porcentaje tan sólo alcanza el 12.4 %. Este mismo estudio señala que, como consecuencia de esta situación, el 47 % de las mujeres cambiaron sus hábitos normales de movilidad: “Toman las

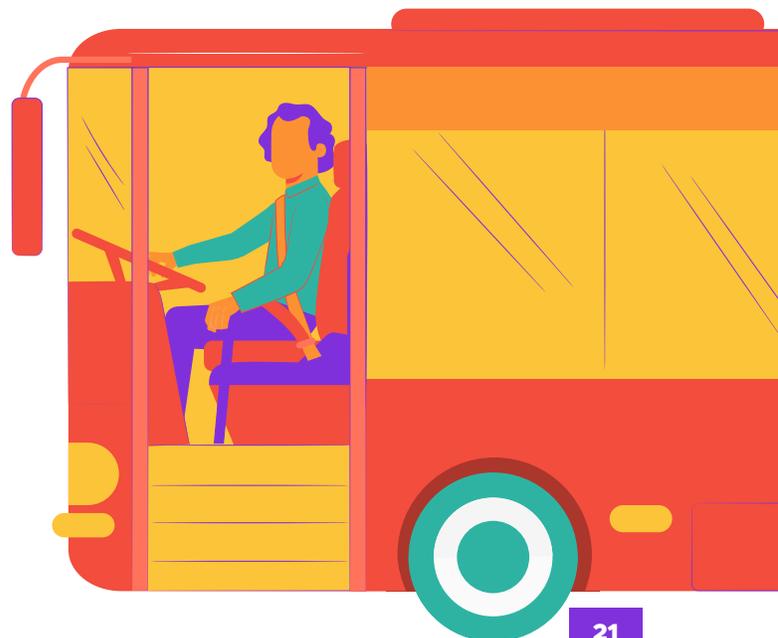
rutas más largas y seguras, cambian su ropa y los modos de transporte, viajan acompañadas o escogen un asiento particular en el transporte público. Las mujeres que no cambiaron sus hábitos de movilidad afirmaron que no le dieron trascendencia al hecho y que no tenían más opciones para moverse. Aquellas que cambiaron sus patrones de movilidad por el modo que continuaron usando después del episodio de violencia, dejaron el transporte público y la caminata por el taxi y la motocicleta” (Zuleta. M, Urrea. S, García. D, 2020).

“A una amiga le sucedió en el transporte público que un hombre sacó su miembro y se lo puso sobre sus hombros. Aprovechándose de que él iba de pie y el bus estaba lleno. Al ella reaccionar, el hombre se bajó rápido y ella quedó en shock”.
(Asistente al taller en Manizales, Ministerio de Transporte 2024).

En los sistemas de transporte masivo de autobuses, como el Transmetro en Barranquilla y Transcaribe en Cartagena, los **paraderos** son percibidos como ‘riesgosos’ o ‘muy riesgosos’ en la noche por un 87% y un 79% de usuarias, respectivamente. En cambio, **el acceso y el interior del bus** es percibido como más peligrosos durante el día debido a factores como la violencia sexual; en el caso de Barranquilla representa el 60% y en la ciudad de Cartagena representa el 71% (Bandera y Orozco, 2018).

A pesar de que no es común asociar el feminicidio con el transporte público como lugar del crimen, desde 2017 a 2022, 10 mujeres han sido asesinadas en el transporte público (Red Feminista Antimilitarista, 2023).

“Es mi historia...Iba en la ruta X105, la cual iba muy llena y a mi lado estaba un señor que no dejaba de tocar mi mano, no importaba en qué parte del barandal la colocara. Ante eso decidí moverme de lugar, pero en ese momento la persona quedó frente a mí y empezó a tirarme besos, lo cual me generó mucha incomodidad e inseguridad. Por fortuna esa persona se bajó en una estación mucho antes que yo, toda vez que, mi parada del bus es sola y peligrosa”.
(Asistente al taller en Cartagena, Ministerio de Transporte 2024).



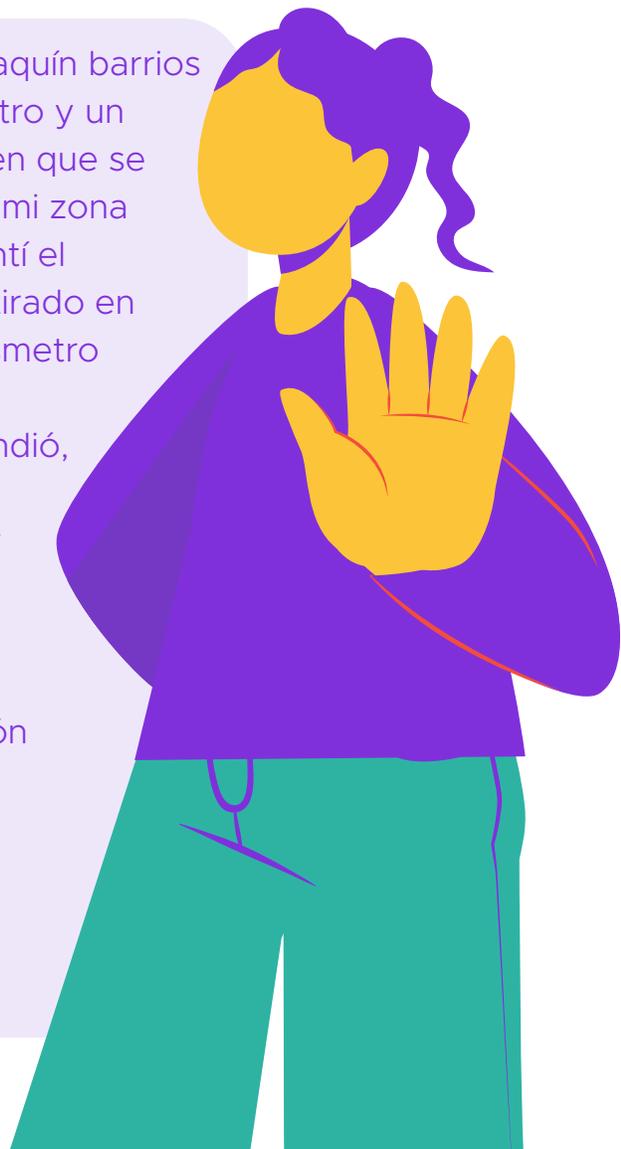
Sección 3: **Violencia sexual** **en el espacio público**

En referencia al tipo de violencias que sufren las mujeres en espacios públicos, alrededor del 40% de las encuestadas en Medellín les preocupa ser heridas o asesinadas. Las menores de 25 años tienen mayor temor a la violación (35.6%) o a la trata con fines sexuales (33.3%) (CEO, 2019).

“Una conocida se encontraba realizando actividad física y fue víctima de acoso por un hombre que le dio una nalgada”. *(Asistente al taller en Montería, Ministerio de Transporte 2024).*

También existen brechas de género en la Movilidad Activa, mientras que más del 70% de los hombres menores de 55 años en Bogotá menciona no haber experimentado acoso sexual en el espacio público (mientras camina y monta bicicleta), más del 80% de mujeres en la misma franja etaria dicen haber sido víctimas de acoso sexual (Moscoso et al., 2021).

“Estaba esperando el Transmetro en la estación Joaquín barrios Polo (la que está por Metrocentro) llegó el Transmetro y un tipo que estaba a mi lado se aprovechó del desorden que se forma y empezó a rozarme y a mover los dedos en mi zona V. Al principio pensé que me había rosado, pero sentí el movimiento constante y veo el tipo con el brazo estirado en el desorden hacia donde mí. Luego de esto el Transmetro va frenando y yo lo halé del cabello, le metí cuatro trompadas, empecé a gritarle. Él ni siquiera se defendió, él solo huía y como pudo se subió súper aplastado en el Transmetro para irse. Yo gritaba que por favor no lo dejaran ir y a pesar de que la estación estaba demasiado llena y yo formé mi escándalo, nadie me ayudó. Yo estaba súper agobiada y llena de ira, empecé a llorar y a temblar demasiado en la estación y solo una chica se acercó a calmarme cuando pasé por esto. Por favor no se queden de brazos cruzados y ayuden. Hoy fui yo mañana puede ser su novia, su hermana, su madre ...” 2023 / Marzo Atlántico Barranquilla *(Reporte de Transmetro).*

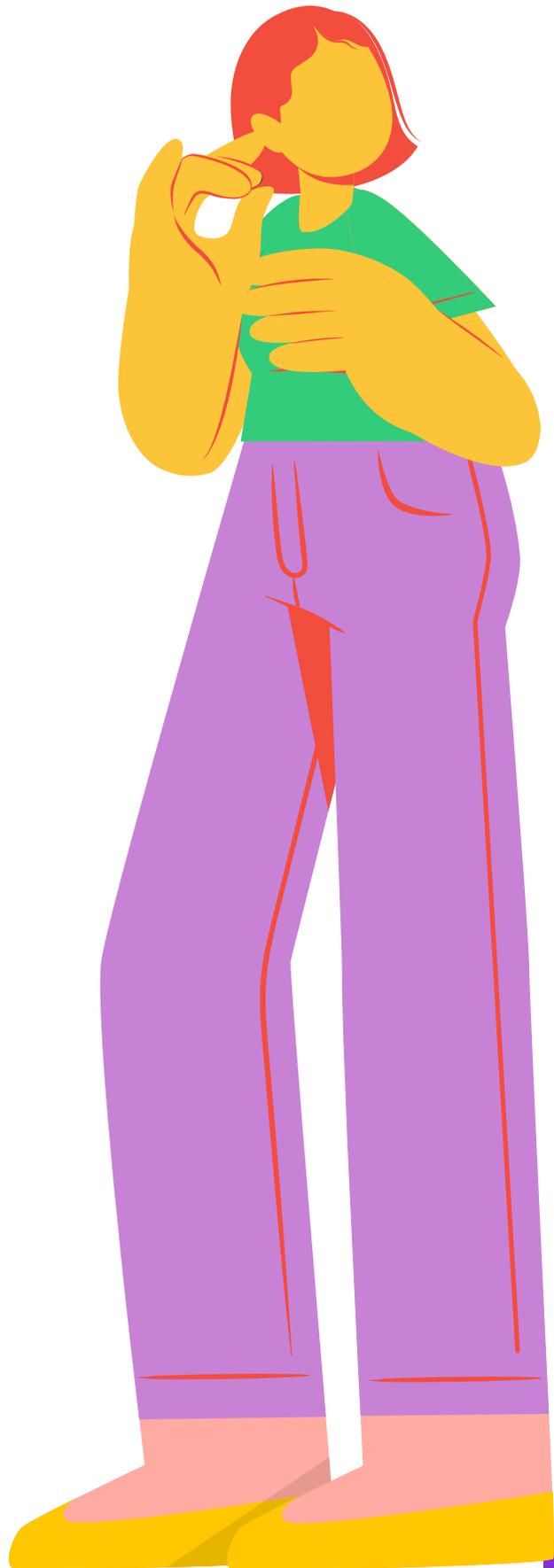


En el estudio “Radiografía espacial de la violencia sexual a la población femenina en el espacio público de la ciudad de Montería”. (Escobar, P. P., Calderón, D. A., & Aviles, O. P. 2024), se encuestaron a 322 mujeres, de las cuales el 76% afirmó haber sido víctima de acoso sexual no físico, configurándose mayormente en la conducta de comentarios sexuales, miradas acosadoras y silbidos, el 22% afirmó haber sido víctima de acoso sexual físico, manifestado con frecuencia por medio de tocamientos sin consentimiento como nalgadas y 1% mujeres manifestaron violación.

“Cuando estoy en una parada de Transcaribe y llevo mucho tiempo esperando que pase el alimentador me siento insegura y más si es de noche”
(Asistente al taller en Cartagena, Ministerio de Transporte 2024).

“Una joven maneja bicicleta todos los días, es su medio de transporte, pero se siente incomoda e insegura debido a las miradas y gestos no adecuadas de parte de hombres, los cuales vociferaban “mami” “qué es eso y ese cangrejuo que lleva en medio”.
(Asistente al taller en Cartagena, Ministerio de Transporte 2024).

“Una mujer cuenta que evita cruzar por lugares donde están reunidos varios hombres por la cantidad de palabras y frases incomodas que le dicen”.
(Asistente al taller en Cartagena, Ministerio de Transporte 2024).



Sección 4: NNA como población en riesgo de ser víctima

En Cali, de acuerdo con el “Estudio Exploratorio Sobre Situación de Acoso y Violencia Sexual en Espacios Públicos contra Mujeres y Niñas en las Comunas 15 y 16 de Santiago de Cali para Implementación del Programa Ciudades Seguras Libres de Violencias hacia las Mujeres y las Niñas”, la mayoría de las niñas y adolescentes participantes de la investigación afirmaron haber vivido acoso sexual, en la forma de miradas obscenas, comentarios sexuales, gestos, tocamientos y exhibición de las partes íntimas. (Salazar, Eslava et al., 2018 para ONU Mujeres).

En el caso de NNA, en un estudio exploratorio realizado en la localidad de Kennedy de Bogotá, el 56% de las mujeres encuestadas empezaron a experimentar situaciones de acoso sexual entre los 11 y 17 años, evidenciando la urgencia de actuar sobre este tipo de violencia desde edades tempranas. (Secretaría de la Mujer Bogotá, 2019).

“Mi hija fue víctima de acoso en un transporte público y era todavía menor de edad. Y a mí pues me da miedo cuando coge bus sola”. (Araos Casas, Bohórquez, et al., 2024)

“Hace menos de un año una de mis hijas fue víctima de abuso sexual al interior de un bus, yo ahora tengo mucho miedo y estoy prevenida con ella”. (Araos Casas, Bohórquez, et al., 2024)

“Mi amiga a los 15 años caminando del colegio a su casa fue perseguida por un motociclista que se masturbaba mientras le decía cosas”. (Asistente al taller en Montería, Ministerio de Transporte, 2024).

“Siendo adolescente una mañana iba para el colegio, un hombre llamó mi atención, volteo a mirar y estaba desnudo, yo me asusté y salí corriendo. Él disfrutó de la situación”. (Asistente al taller en Manizales, Ministerio de Transporte, 2024).

“Cuando tenía alrededor de 12 años, iba caminando con una prima y mi hermana, todas en edades similares y un hombre que iba en bici se sacó el pene y nos lo mostró”. (Asistente al taller en Cartagena, Ministerio de Transporte, 2024).

“Siento el acoso a mi hija cuando viajo con ella y termino cumpliendo un papel de guardaespaldas ante miradas y acercamientos”. (Asistente al taller en Cartagena, Ministerio de Transporte, 2024).

Sección 5: Población LGBTIQ/OSIGD como población en riesgo de ser víctima

La población LGBTIQ/ OSIGD enfrenta barreras en sus desplazamientos relacionadas con su identidad, expresión de género y preferencia sexual, siendo víctimas de violencias al tener muestras de afecto públicas o al presentarse físicamente como no binarias o andróginas. (Ritterbusch, 2016; Sáenz Quintero, 2021).

Un estudio realizado por el Transport Gender Lab del BID, junto al Grupo de Investigación de Movilidad Sostenible de la Universidad Nacional de Colombia en Manizales demostró que el 34% de los encuestados de la comunidad LGBTIQ+ se mueve caminando, mientras que el 32% lo hace en transporte público. (Montes. L 2022).

La mayoría de los encuestados en Manizales (al menos un 77%) ha sufrido alguna forma de violencia basada en género. (Montes. L. 2022).

Aquellos que expresan su orientación sexual abiertamente, reportaron índices más altos de acoso y violencia basada en género, así el

72,5% de las personas LGBTQ+ encuestadas en Manizales (que expresan abiertamente su orientación sexual), sufrieron acoso físico en el espacio público y 17% violación o intento de violación. (Montes. L. 2022).

En un estudio realizado en Bogotá denominado “Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional”. (Araos Casas, Bohórquez, et al.,2024), se determinó que, las personas del sector LGBTIQ/ OSIGD son quienes más sufren violencias por prejuicio en el transporte y espacio público.

Frente a la violencia sexual con esta población, en este mismo estudio se plasmó que, son las mujeres bisexuales y lesbianas, quienes reportaron el mayor grado de victimización en el último año (2023) con 36.84% y 22.73% de los casos estudiados, el doble y el triple que los hombres homosexuales. Asimismo, que los hombres trans reportan ser víctimas de violencia sexual casi tres veces más que las mujeres trans.

“Las mujeres somos vistas como cuerpos disponibles. Si estamos solas montando cicla igual se nos acercan hombres a preguntarnos nuestro número y, si no queremos estar en riesgo peor, debemos desviar su atención de manera amable y excesivamente complaciente. Si nos tocan el cuerpo en el bus debemos no hacer mucho escándalo y quitarnos del lugar del agresor. Nunca podemos quejarnos porque eso nos pone en más riesgo, pero todo el tiempo estamos siendo vistas, tocadas y atacadas”(Araos Casas, Bohórquez, et al.,2024).

En concordancia con los datos y fragmentos presentados se hace evidente que, la recolección de las cifras de violencia sexual se basó en el acercamiento de algunas ciudades donde se han dispuesto de estudios exploratorios para abordar esta problemática; sin embargo, resulta importante generar información sistemática de

manera desagregada por variables diferenciales e interseccionales sobre la violencia sexual, que permita mitigar el subregistro de estos casos y robustecer la toma de decisiones para disminuir este tipo de manifestaciones en el transporte y espacio público.

3. Buenas prácticas

Sección 1: **Protocolos de actuación existentes**

Para los fines de esta Estrategia se exploraron dos (2) protocolos de atención del Sector Transporte ante situaciones de violencia a nivel nacional en Colombia – los de la Empresa Metro de Medellín Ltda y los de la Empresa Transmilenio S.A. de Bogotá –, y un (1) protocolo a nivel internacional, del Ministerio de Transporte de Perú.





Empresa Metro de Medellín Ltda: se han implementado prácticas innovadoras y pioneras para abordar y mitigar los efectos de la violencia de género y la discriminación en el transporte público. Uno de los pilares de esta iniciativa es la colaboración inmediata con la Policía en las estaciones, lo que permite una respuesta rápida y eficaz ante cualquier incidente; además, se ofrece un respaldo económico a través de una póliza de seguro que cubre los gastos médicos de las víctimas, asegurando que reciban la atención necesaria sin preocuparse por el costo. El compromiso del Metro de Medellín con las víctimas no termina ahí; el personal capacitado acompaña a las personas afectadas hasta que se inicia el proceso de atención en salud, o se les proporciona transporte pago hasta el lugar de atención deseado. Para garantizar que se haga justicia, el Metro también se encarga de proporcionar material probatorio, como videos de cámaras de seguridad, a las autoridades pertinentes.



Empresa TransMilenio S.A.: se erige como un ejemplo de innovación y colaboración interinstitucional en el ámbito del transporte público. Enfocado en la seguridad y bienestar de los usuarios, este protocolo destaca por la integración del Comando de Transporte Masivo de la Policía Metropolitana de Bogotá con la Secretaría Distrital de la Mujer, en un esfuerzo conjunto que busca garantizar la protección y apoyo a las personas más vulnerables. Las duplas psicosociales son un componente clave de esta iniciativa, estableciendo puntos de articulación básicos en dos de las estaciones más concurridas del sistema, estas duplas ofrecen atención personalizada y especializada, permitiendo a las víctimas acceder a servicios de apoyo tanto de forma inmediata como a lo largo del tiempo, según sus necesidades.



Ministerio de Transporte de Perú: se destaca el componente de fiscalización de las acciones y el énfasis en la desincentivación de la ocurrencia de acoso. También aporta lecciones como: la necesidad de solventar brechas de conexión con la línea de orientación nacional a víctimas; desarrollar capacitaciones con entidades que hacen parte de los procesos de atención; identificar instrumentos normativos a nivel local existentes; dejar explícitos los instrumentos para la gestión de la información y seguimiento de los reportes de las dependencias de transporte. Para concluir, se enfatiza el acompañamiento junto con los lineamientos nacionales desde el ministerio, para que el protocolo se implemente de manera efectiva a nivel local.

Sección 2. Casos de Estudio en América Latina

Por otro lado, se documentaron cinco (5) casos de estudio de acciones de prevención, atención y sanción en el Sector Transporte; dos (2) a nivel nacional y tres (3) a nivel regional latinoamérica y el caribe.

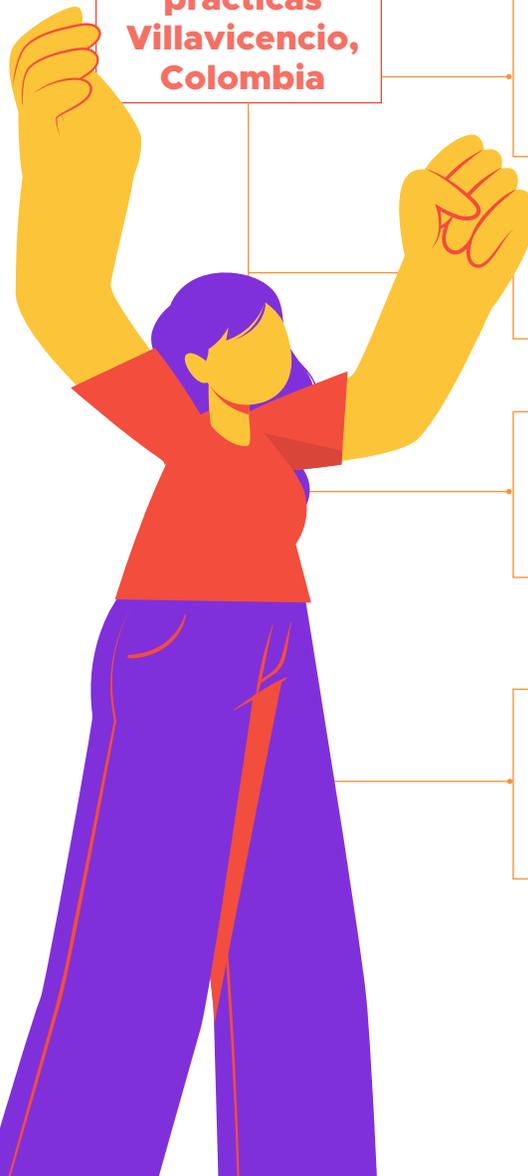
Colombia

Código de Integridad, Ética y Conducta de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público cofinanciados por la Nación

Es una apuesta en materia de derechos de las mujeres, pues genera un lineamiento dirigido a prevenir, a través de una política de cero tolerancias, la explotación y violencia sexual de MNNA durante la ejecución de las obras. En un esfuerzo por garantizar un entorno seguro y respetuoso en las áreas de construcción y sistemas de transporte público, se ha implementado este código que establece sanciones claras para aquellos obreros y colaboradores que infringen el derecho a una vida libre de violencia. Este se centra en la protección de los trabajadores en los frentes de obra y extiende su alcance a las zonas de influencia del proyecto, promoviendo un ambiente de respeto y dignidad en toda la comunidad; además, se exige que los lineamientos relacionados con esta normativa sean incorporados en los Planes de Manejo Ambiental, convirtiéndose en requisitos indispensables en los contratos de los consorcios y entes gestores de transporte público. De esta manera, se busca no solo sancionar conductas inapropiadas, sino también fomentar una cultura de paz y convivencia en todos los niveles del desarrollo urbano, asegurando que cada individuo pueda transitar por estos espacios con la certeza de que sus derechos serán respetados.

El pacto mujeres y niñas libres de acoso en el Transporte Público Urbano Villavicencio ciudad segura (prevención y reporte)

Desde el 2020, la ciudad de Villavicencio, en alianza con el programa marco “Ciudades seguras para mujeres y niñas” de ONU Mujeres, se ha comprometido con la promoción de diferentes estrategias de prevención en el espacio público, específicamente en el transporte público. Este ha sido un trabajo articulado desde la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de la Mujer de esta ciudad.



**Buenas prácticas
Villavicencio,
Colombia**

Articulación interinstitucional: se desarrolla una articulación con diferentes dependencias de la alcaldía, empresas prestadoras de servicios de transporte público, individuales y colectivos.

Acciones de prevención:

- Capacitaciones a conductores/as del servicio público de transporte individual (taxis) y colectivo (buses), gestores de movilidad y colaboradores de la terminal de transporte.
- Campañas de prevención sobre la identificación y atención de la violencia, mediante elementos comunicativos al interior de los vehículos.
- Promoción de la participación laboral de las mujeres como conductoras, propiciando entornos seguros en el transporte público.

Atención: se realizó capacitación sobre masculinidades transformadoras, a conductores de servicio público, taxis y buses, personal de acopio y patio talleres. Así como capacitaciones para atender casos de manera efectiva.

Datos: se incluyó en la [APP VillaMov](#) el botón de reporte de casos de acoso asociado a la placa de un vehículo (taxi o bus).

Acciones en la Movilidad Activa: se desarrollaron actividades de promoción de la movilidad sostenible, por medio de la bicicleta y “Rodadas de Mujeres” para rechazar la violencia de género en espacios públicos y el transporte.

Infraestructura: se desarrollaron pilotos de paraderos visibles; diseños preventivos de violencia de género en estos espacios (en material translúcido) para evitar que las personas que asedian a otras desde los paraderos se escondan.

(P+A+S) Protocolo en SITEUR Jalisco 2022

El Estado de Jalisco en México ha venido implementando una serie de medidas contra la VBG en la movilidad. En el 2022, lanzó el [Protocolo para la Prevención de la Violencia Sexual Comunitaria aplicada en el Sistema de Transporte Público SITEUR del Estado de Jalisco](#), este protocolo tiene como objetivo implementar, de manera uniforme y efectiva, procedimientos para prevenir la violencia sexual comunitaria en contra de las mujeres y niñas a bordo del sistema de transporte público de SITEUR. Incluye medidas de prevención a través de la promoción de la cultura de la no violencia contras mujeres y niñas en los espacios públicos, mecanismos de acompañamiento ante autoridades, primer contacto sensibilizado con la víctima, mecanismos permanentes de formación de capacidades y sensibilización para actores involucrados, y mejoramiento de la infraestructura.

Buenas prácticas

Jalisco, México

Datos: obtener datos y generar informes bimensuales sobre VBG. Entregar cada 6 meses la evaluación de la implementación y funcionamiento del protocolo.

Infraestructura: obtener datos y generar informes bimensuales sobre VBG. Entregar cada 6 meses la evaluación de la implementación y funcionamiento del protocolo.

Frecuencia: aumentar la frecuencia de las unidades de SITREN.

Campañas: implementar campañas de amplia difusión para sensibilizar a la población sobre la violencia sexual comunitaria e impactos en las víctimas, para su prevención, identificación, atención y erradicación.

Capacitaciones: implementar capacitaciones periódicas al personal involucrado sobre VBG.

Atención directa: implementar módulos de atención dentro de las estaciones del SITEUR, para que las personas cuenten con instancias de atención más próximas.

**Buenos
Aires,
Argentina**

(Prevención - Atención) - De “Ni Loca, Ni Perseguida, Ni histérica: El acoso existe” a “No mires a otro lado: Frenemos el acoso callejero”

A partir de dos estudios realizados, uno por el “Observatorio Ni Una Menos” y otro por el [Banco de Desarrollo de América Latina](#) donde se indica que el 100% de las mujeres porteñas experimentaron acoso a lo largo de sus vidas y que el 89% de las mujeres sufrieron acoso en el espacio público, surgió en el 2018 la campaña “Ni loca, ni perseguida, ni histérica: El Acoso Existe”. Esta campaña nació como parte de las iniciativas con perspectiva de género impulsadas desde el Ministerio de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, acompañado de Nación y Provincia, cuyo objetivo es el de “construir indicadores a partir de los reportes para empezar a entender y tener mapas de calor de en qué lugares se registran más situaciones de acoso”.

Esta acción de comunicación implementada contribuyó a deconstruir los estereotipos que fomentan la desigualdad entre hombres y mujeres en el Sector Transporte; además, esta campaña se colocó en las puertas de colectivos, trenes y subterráneos, interior de vagones y estaciones. También, se lanzó la línea gratuita 22676 (ACOSO), la primera línea de reporte y contención a mujeres víctimas de acoso en el transporte público compuesta por profesionales capacitadas en Acoso Sexual Callejero, la cual funciona las 24 horas del día. Con esta línea, a través de un SMS, las mujeres víctimas de acoso callejero pueden denunciar o recibir atención profesional, incluso en el mismo momento en que se encuentran expuestas a este tipo de situaciones (Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2019). El mensaje puede ser enviado con dos intenciones:

Reporte: cuando se trate de una situación de acoso de la que se quiera dejar constancia.

Contención/asesoramiento: en caso de no saber cómo proceder ante determinada situación de acoso.

**Quito,
Ecuador**

(P+A+S) (ONU Mujeres, 2022). Reglamento local para incluir una disposición específica contra el acoso sexual en los espacios públicos “Cero acoso”.

El “Protocolo de Actuación en Casos de Violencia Sexual en el Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros de Quito” (2014), fue elaborado en el marco del Programa Global “Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas” impulsado por la ONU. Este protocolo fue desarrollado por ONU Mujeres y el Municipio del Distrito Metropolitano, a través de la Unidad Patronato Municipal San José, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y la Empresa Pública Metropolitana de Transportes de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), a su vez responsables de su implementación e institucionalización.

El protocolo forma parte del Plan de “Quito, Ciudad Segura para las Mujeres y las Niñas” de 2013, dentro del programa sectorial en “Transporte Seguro y Libre de Acoso Sexual”. Su objetivo es: “establecer con claridad el procedimiento para dar respuesta efectiva a las víctimas de acoso y violencia sexual en el transporte público”. (ONU Mujeres & Patronato Municipal San José, 2024, p. 6).

Para contribuir a una movilidad segura y libre de violencia sexual, el protocolo estipula una respuesta “articulada, interinstitucional e integral”, mediante una coordinación multisectorial que atienda de forma “oportuna, eficaz, eficiente, con calidad y calidez” para garantizar los derechos y la ciudadanía de las mujeres, adolescentes y niñas en los espacios públicos.

Descentralización y competencias municipales

El **marco legal** en el que se asienta el protocolo contempla el papel fundamental que ejercen los Gobiernos Autónomos Descentralizados en prevenir y erradicar las VBG, en colaboración con los diferentes niveles de gobierno. El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización de Ecuador (COOTAD), estipula las responsabilidades de los gobiernos autónomos locales y metropolitanos para “diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio en el marco de sus competencias constitucionales y legales”, incluyendo la planificación, regulación y control del transporte público.

**Quito,
Ecuador**

La Ordenanza Metropolitana N° 235

En Quito (2012) sentó las bases para la elaboración de políticas municipales hacia la erradicación de las VBG, reconociendo este tipo de violencias como vulneración de derechos humanos fundamentales, con especial énfasis en el maltrato callejero y aquél que tiene lugar en el transporte público (funcionaria de Quito, 2023 [Entrevista]). La ordenanza dicta la transversalización del enfoque de género entre los servidores públicos metropolitanos y la aplicación de protocolos centrados en el componente de atención y los respectivos procedimientos sancionatorios; esta ordenanza forma parte del Código Municipal unificado de Quito.

Alcance del Protocolo

En el corazón del Distrito Metropolitano de Quito, se encuentra un compromiso inquebrantable con la protección y el bienestar de sus ciudadanos. Este compromiso se manifiesta en una normativa que abarca no solo al personal de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, sino también a todas las instituciones municipales involucradas en la Ruta de Atención. Este reglamento es de cumplimiento obligatorio y refleja la responsabilidad compartida para abordar y prevenir las violencias sexuales; además, se extiende a instituciones del Estado que tienen competencia en estos temas, asegurando un enfoque integral y coordinado para enfrentar estos desafíos.

Para consultar más sobre estas buenas prácticas y lecciones aprendidas consultar el Anexo_3.



Anexo 3. Buenas prácticas y lecciones aprendidas

Las fichas resumen de cada uno de los casos y acciones de referencia se encuentran en la tabla 1.

Tabla 1. Casos de estudio de acciones de prevención, atención y sanción





4. Objetivo

Brindar lineamientos de alcance nacional y territorial para abordar la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa, a través de tres (3) componentes: prevención, atención y sanción.

Las acciones se dirigen, principalmente: al transporte público colectivo (tanto urbano como rural), al transporte férreo de carácter urbano y regional, cables aéreos, operadores de infraestructura de transporte. Igualmente, la Estrategia plantea acciones entorno a la Movilidad Activa (principalmente para los Sistemas de Bicicletas Compartidas).

4.1 Objetivos específicos:

1

Referenciar un contexto normativo y conceptual frente a la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa en Colombia.

2

Visibilizar la situación actual de la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa a nivel nacional, mediante un acercamiento a la problemática con las fuentes de información disponibles.

3

Proponer acciones de prevención que permitan el reconocimiento y visibilización de la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa.

4

Establecer un protocolo de respuesta desde el Sector Transporte ante la violencia sexual que ocurre en el transporte público y la Movilidad Activa.

5

Promover acciones de sanción social que puedan ser impulsadas desde el Sector Transporte contra la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa.

6

Desarrollar un plan de comunicación nacional para el abordaje de violencia sexual que ocurre en el transporte público y Movilidad Activa.



5. Alcance

En un mundo donde la movilidad es esencial para el desarrollo personal y colectivo, la seguridad de cada individuo durante sus desplazamientos es primordial. La presente Estrategia emerge como un compromiso inquebrantable para proteger a todas las personas ante situaciones de violencia sexual en el transporte público colectivo, abarcando tanto áreas urbanas como rurales. Esta iniciativa se extiende también al transporte férreo de carácter urbano y regional, cables aéreos, operadores de infraestructura de transporte y el entorno de la Movilidad Activa, como los sistemas de bicicletas compartidas.

Con un enfoque integral, la Estrategia busca reaccionar ante incidentes y prevenirlos mediante la educación, la sensibilización y la coordinación eficaz con entidades de orden nacional y territorial. Al alinearse con la misionalidad del Sector Transporte, esta Estrategia no solo garantiza un entorno seguro y respetuoso, sino que también promueve la confianza y el bienestar de cada usuaria y usuario, asegurando que el transporte sea un derecho accesible y seguro para todos y todas.

Para este abordaje de la violencia sexual se brindan orientaciones por cada uno de los componentes (prevención, atención y sanción), las cuales se concretarán a través de un plan de acción diseñado con una temporalidad de corto, mediano y largo plazo; acompañado de un plan de comunicaciones encaminado a desnaturalizar y prevenir este tipo de manifestaciones.

6. Marco normativo

A nivel nacional e internacional, existen normas y compromisos relacionados con el abordaje integral de la violencia sexual, los cuales se constituyen en un marco de protección legal de tipo penal, administrativo, y de derechos humanos fundamentales para la presente Estrategia.



Tabla 2. Marco normativo de la Estrategia

Normas y compromisos internacionales		
Instrumento legal	Componente	Población
<p>Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948)- ONU</p> <p>La Declaración Universal de los Derechos Humanos es un documento adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas mediante Resolución 217 A (III) del 10 de diciembre de 1948 en París, que recoge, en sus 30 artículos, los derechos humanos considerados básicos.</p>	Prevenición	MNNA
<p>Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial (1969)- ONU</p> <p>Asamblea General de las Naciones Unidas el 21 de diciembre de 1965 y entró en vigor el 4 de enero de 1969 que busca que todos los estados miembros se han comprometido a tomar medidas conjunta o separadamente, en cooperación con la Organización, para promover y estimular el respeto universal y efectivo de los derechos humanos y de las libertades fundamentales de todos, sin distinción por motivos de raza, sexo, idioma o religión.</p>	Prevenición	MNNA
<p>Convención para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW) (1980)- ONU</p> <p>Adoptada por la Asamblea General de la ONU, e incorporada al ordenamiento jurídico colombiano mediante la Ley 51 de 1981, busca que los estados parte garanticen que mujeres y hombres tengan igual acceso a servicios y derechos, principalmente bajo la eliminación efectiva de todas las formas de discriminación contra la mujer.</p>	Prevenición, atención y sanción	Mujeres
<p>Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño (1989)- ONU</p> <p>Aprobada por Colombia mediante la Ley 12 de 1991. Establece medidas concretas para que los Estados garanticen a las niñas, niños y adolescentes el ejercicio de sus derechos humanos, los cuales son considerados como prevalentes. Se señala puntualmente que se deberán tomar todas las acciones requeridas para garantizar que la infancia se vea protegida contra toda forma de discriminación o castigo.</p>	Prevenición, atención y sanción	NNA
<p>Declaración y el Programa de Acción de Viena (1993)- ONU</p> <p>La aprobación de los estados miembros para elaborar un plan común para el fortalecimiento de la labor de derechos humanos en todo el mundo.</p>	Prevenición y atención	MNNA

Normas y compromisos internacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer. Convención de “Belem do Pará” (1994)</p> <p>Aprobada en Colombia por la Ley 248 de 1995. Instrumento vinculante para los Estados Americanos, cuyo propósito es garantizar a las mujeres el derecho a una vida libre de violencia, tanto en el ámbito público como privado. Establece que las violencias contra las mujeres o cualquier acción o conducta basada en su género que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a las mujeres, tanto en el ámbito público como privado, debe ser prevenida y sancionada.</p>	Prevenición, y sanción	Mujeres
<p>Declaración y Plataforma de Acción de Beijing (1995)- ONU</p> <p>Por medio de la cual se determina la inclusión de la perspectiva de género en las políticas públicas y se responsabiliza a los estados para suprimir la desigualdad de acceso a la educación, a los servicios de protección social y sanitaria, así como a un empleo digno. Este instrumento se ha convertido en una de las hojas de ruta más importantes para alcanzar un derecho humano fundamental: la igualdad de género. Es el primer instrumento que reconoce los derechos sexuales y derechos reproductivos.</p>	Prevenición, atención y sanción	Mujeres
<p>Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer (1995)- OEA</p> <p>Es un tratado internacional adoptado por la Organización de los Estados Americanos (OEA) en 1969 y entró en vigor en 1978. Su fin principal es establecer los derechos y libertades fundamentales que deben ser respetados y protegidos por los estados parte.</p>	Prevenición, atención y sanción	Mujeres
<p>Programa interamericano sobre la promoción de los derechos de la mujer y la equidad e igualdad de género (1998)- Comisión Interamericana de Mujeres (CIM)</p> <p>Constituida en 1928 por resolución de la Sexta Conferencia Internacional Americana, fue el primer organismo de carácter intergubernamental en el mundo fundado expresamente para luchar por los derechos civiles y políticos de la mujer en el Continente.</p>	Prevenición	Mujeres

Normas y compromisos internacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Protocolo Facultativo de la Convención de los Derecho del Niño, sobre la venta de niños, la prostitución infantil y la utilización de los niños en la pornografía (2000)- ONU</p> <p>Aprobado en Colombia por la Ley 765 de 2002. Busca que los Estados tomen medidas para contrarrestar la ESCNNA.</p>	Prevenición, atención y sanción	NNA
<p>Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas (2000)</p> <p>Aprobado en Colombia por la Ley 800 de 2003. Complemento de la, busca prevenir y combatir la trata de personas prestando especial atención a las mujeres, niñas y niños; proteger y ayudar a las víctimas de dicha trata respetando sus derechos humanos y promover la cooperación entre los Estados para la prevención y sanción.</p>	Prevenición, atención y sanción	MNNA
<p>Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (2006)- ONU</p> <p>Aprobada por la Ley 1346 de 2009, reconoce la igualdad entre todas las personas y se prohíbe toda discriminación por razones de discapacidad. Aborda específicamente que las niñas y mujeres con discapacidad se enfrentan a mayor vulnerabilidad. Invoca el interés superior de la niñez para solicitar medidas de protección especial de las niñas y niños con discapacidad.</p>	Prevenición, atención y sanción	MNNA
<p>Principios de Yogyakarta (2007)- Derechos Humanos en relación con la orientación sexual y la identidad de género</p> <p>Todas las personas tienen derecho al disfrute de todos los derechos humanos, sin discriminación por motivos de orientación sexual o de identidad de género. Los principios de Yogyakarta son un referente internacional en materia de derechos de las personas con OSIGD; sirven, entonces, como una guía orientadora sobre el respeto y la garantía de los derechos de esta población. Aún no han sido firmados por Colombia.</p>	Prevenición, y sanción	MNNA
<p>Declaración sobre orientación sexual e identidad de género (2008)</p> <p>Declaración contra la homofobia y la discriminación basada en la orientación sexual o identidad de género. Consiguió la firma de 66 Estados miembros de las Naciones Unidas. El texto se apoya en la Declaración Universal de Derechos Humanos, que establece la libertad e igualdad de todas las personas.</p>	Prevenición	MNNA

Normas y compromisos internacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Undécima Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe (2010)</p> <p>Es uno de los instrumentos internacionales que promueve la prevención, para lo cual es necesario incluir un enfoque diferencial, la diversidad de espacios públicos y privados, en los cuales ocurren las VRSG, sistemas de información y asignación de recursos.</p>	Prevenición, atención y sanción	MNNA
<p>Consenso de Santo Domingo (2013) – CEPAL</p> <p>Se elaboró durante la XII Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe, en Santo Domingo, República Dominicana, realizada entre el 14 y el 18 de octubre de 2013. El Consenso es el resultado final de las reuniones entre los Estados miembros y asociados de la CEPAL, con el fin de identificar las necesidades regionales y subregionales de las mujeres y presentar recomendaciones para el futuro.</p>	Prevenición, atención y sanción	MNNA
<p>Objetivos de Desarrollo Sostenible (2016)- ONU ODS 5: Igualdad de Género</p> <p>Agenda 2030, pactada por 193 Estados. Plantea en su ODS 5: poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo y eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.</p>	Prevenición, atención y sanción	MNNA

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Constitución Política de Colombia (1991)</p> <p>La Constitución Política de Colombia consagra un marco jurídico de principios y derechos fundamentales, desde los cuales se desprenden obligaciones y responsabilidades para el Estado respecto a su protección y garantía.</p> <p>Artículo 1: Dignidad Humana como principio fundamental de los Derechos Humanos.</p> <p>Artículo 13: reconoce la igualdad como principio constitucional esencial.</p> <p>Artículo 16: derecho al libre desarrollo de la personalidad.</p> <p>Artículo 42: desarrolla todos los derechos relacionados con la familia como núcleo fundamental de la sociedad, resaltando aspectos como la honra, la dignidad y la intimidad familiar, las relaciones familiares basadas en la igualdad y el respeto, la prohibición de todo tipo de violencia entre sus integrantes, la paternidad y la maternidad libre y responsable.</p> <p>Artículo 43: resalta la condición de igualdad de las mujeres frente a los hombres.</p> <p>Artículo 44: reconoce los derechos fundamentales de las niñas, niños y adolescentes y su prevalencia sobre los de los demás.</p>	<p>Prevención, atención y sanción</p>	<p>MNNA</p>
<p>Resolución 3353 del Ministerio de Educación Nacional (1993)</p> <p>“Por la cual se establece el desarrollo de programas y proyectos institucionales de educación sexual en la educación básica del país”. Establece el “carácter obligatorio de la educación sexual” y especifica que ésta “deberá organizarse como un proyecto educativo institucional que tenga en cuenta las características socioculturales de los estudiantes y su comunidad. Es específica en que la educación sexual debe desarrollarse de manera obligatoria en todas las instituciones educativas del país, incorporándose al currículo y desarrollándose a través de todo el plan de estudios”.</p>	<p>Prevención</p>	<p>NNA</p>

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Ley 360 de 1997</p> <p>Por medio de la cual se modifican algunas normas del título XI del Libro II del Decreto ley 100 de 1980 (Código Penal), relativo a los delitos contra la libertad y pudor sexuales, y se adiciona el artículo 417 del Decreto 2700 de 1991 (Código Procedimiento Penal) y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Se establecen, en el artículo 15, los Derechos de las víctimas de los delitos contra la libertad sexual y la dignidad humana y señala, entre otros, que toda persona víctima de estos delitos tiene derecho a tener acceso a un servicio de orientación y consejería gratuito para ella y su familia atendido por personal calificado, a tener acceso gratuito a: examen y tratamiento para la prevención de infecciones de transmisión sexual incluido el VIH/Sida, examen y tratamiento para trauma físico y emocional.</p>	Atención	MNNA
<p>Código Penal – Ley 599 del 2000, modificado por la Ley 747 del 2002, la Ley 985 de 2005, a Ley 1236 de 2008, la Ley 1257 de 2008, el Decreto 4786 de 2008, la Ley 1336 de 2009, la Ley 1482 de 2011, el Decreto 1069 de 2014, la Ley 1719 de 2014, la Ley 1752 de 2015, y la Ley 1761 de 2015. Aplicado por Sentencias 25743 del 26 de octubre de 2006 y SP107-2018 del 7 de febrero de 2018 de la Corte Suprema de Justicia: delitos sexuales y de discriminación contra MNNA en su diversidad</p>	Sanción	MNNA
<p>Ley 679 de 2001</p> <p>Esta ley tiene por objeto dictar medidas de protección contra la explotación, la pornografía, el turismo sexual y demás formas de abuso sexual con menores de edad, mediante el establecimiento de normas de carácter preventivo y sancionatorio, y la expedición de otras disposiciones en desarrollo del artículo 44 de la Constitución.</p>	Prevención, atención y sanción	NNA
<p>Ley 985 de 2005</p> <p>Esta Ley adopta medidas de prevención, protección y asistencia necesarias para garantizar el respeto de los derechos humanos de las víctimas y posibles víctimas de la trata de personas, tanto las residentes o trasladadas en el territorio nacional, como las colombianas en el exterior, y para fortalecer la acción del Estado frente a este delito.</p>	Prevención, atención y sanción	MNNA

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Código de la Infancia y la Adolescencia - Ley 1098 de 2006</p> <p>Tiene por objeto establecer normas sustantivas y procesales para la protección integral de los niños, las niñas y los adolescentes, garantizar el ejercicio de sus derechos y libertades, así como su restablecimiento.</p>	Prevenición, atención y sanción	MNNA
<p>Ley 1236 de 2008</p> <p>Por medio del cual se modifican algunos tipos penales relacionados con delitos de abuso sexual.</p>	Atención y sanción	MNNA
<p>Ley 1257 de 2008</p> <p>“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”.</p> <p>Esta Ley adopta medidas para garantizar una vida libre de violencia para todas las mujeres, en el ámbito público y privado, el ejercicio de los derechos reconocidos en el ordenamiento jurídico interno e internacional, el acceso a los procedimientos administrativos y judiciales para su protección y atención, y la adopción de las políticas públicas necesarias para su realización.</p>	Prevenición y sanción	MNNA
<p>Ley 1329 de 2009</p> <p>Por medio de la cual se modifica el Título IV de la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones para contrarrestar la explotación sexual comercial de niños, niñas y adolescentes.</p>	Prevenición	NNA
<p>Ley 1336 de 2009</p> <p>Por medio de la cual se adiciona y robustece la Ley 679 de 2001, de lucha contra la explotación, la pornografía y el turismo sexual con niños, niñas y adolescentes.</p> <p>Así pues, a través de esta norma se dictan medidas de protección contra la explotación, la pornografía, el turismo sexual y demás formas de abuso sexual con menores de edad, mediante el establecimiento de normas de carácter preventivo y sancionatorio.</p>	Prevenición	NNA
<p>Decreto 2968 de 2010</p> <p>Por el cual se crea la Comisión Nacional intersectorial para la Promoción y Garantía de los Derechos Sexuales y Reproductivos.</p>	Prevenición	MNNA

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Directiva Administrativa permanente No. 006/DIPON-INSGE-23.1 del 2010 de la Dirección General de la Policía Nacional.</p> <p>A través de este documento se busca garantizar y respetar los derechos de las personas de los sectores LGBT en el marco de las acciones de Policía y en el ámbito, por supuesto, de la convivencia ciudadana.</p>	Prevención	LGBTIQ/ OSIGD
<p>Decreto 4799 de 2011</p> <p>Por el cual se reglamentan parcialmente la Ley 294 de 1996, la Ley 575 de 2000 y la Ley 1257 de 2008 en relación con las competencias de las Comisarías de Familia, la Fiscalía General de la Nación, los Juzgados Civiles y los Jueces de Control de Garantías, de manera que se garantice el efectivo acceso de las mujeres a los mecanismos y recursos que establece la ley para su protección, como instrumento para erradicar todas las formas de violencia contra ellas.</p>	Atención y sanción	Mujeres
<p>Decreto 4796 de 2011</p> <p>Por el cual se reglamentan parcialmente los artículos 8°, 9°, 13 y 19 de la Ley 1257 de 2008 y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Esta norma tiene por objeto definir las acciones necesarias para detectar, prevenir y atender integralmente a través de los servicios que garantiza el Sistema General de Seguridad Social en Salud a las mujeres víctimas de violencia e implementar mecanismos para hacer efectivo el derecho a la salud.</p>	Atención y sanción	Mujeres
<p>Ley 1482 de 2011</p> <p>Por medio de la cual se modifica el Código Penal y se establecen otras disposiciones.</p> <p>Conocida como la Ley Antidiscriminación. Establece como delito la discriminación y el hostigamiento basado en la raza, nacionalidad, sexo u orientación sexual, ideología política, con el objeto de garantizar la protección de los derechos de una persona, grupo de personas, comunidad o pueblo, que son vulnerados a través de actos de racismo o discriminación. Esta ley tiene por objeto garantizar la protección de los derechos de una persona, grupo de personas, comunidad o pueblo, que son vulnerados a través de actos de racismo o discriminación.</p>	Prevención	MNNA

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Ley 1542 de 2012</p> <p>Por la cual se reforma el artículo 74 de la Ley 906 de 2004, Código de Procedimiento Penal.</p> <p>Esta norma tiene por objeto garantizar la protección y diligencia de las autoridades en la investigación de los presuntos delitos de violencia contra la mujer, entre otros asuntos.</p>	Prevención	Mujeres
<p>Resolución 459 de 2012 (Ministerio de Salud y Protección Social)</p> <p>Por la cual se adopta el protocolo y modelo de Atención Integral en Salud para víctimas de violencia sexual.</p>	Atención	Ciudadanía en general
<p>Ley 1618 de 2013</p> <p>Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.</p> <p>Lo anterior, mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables y eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad, en concordancia con la Ley 1346 de 2009.</p>	Atención	MNNA
<p>Ley 1752 de 2015</p> <p>Por medio de la cual se modifica la Ley 1482 de 2011, para sancionar penalmente la discriminación contra las personas con discapacidad.</p> <p>Esta ley tiene por objeto sancionar penalmente actos de discriminación por razones de raza, etnia, religión, nacionalidad, ideología política o filosófica, sexo u orientación sexual, discapacidad y demás razones de discriminación.</p>	Sanción	LGBTIQ/OSIGD
<p>Ley 1761 de 2015</p> <p>Por la cual se crea el tipo penal de feminicidio como delito autónomo y se dictan otras disposiciones. (Rosa Elvira Cely)</p>	Sanción	Mujeres

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Decreto 2340 de 2015 Por el cual se modifica el Decreto-Ley 2893 de 2011</p> <p>Este decreto otorga funciones a la Dirección de Derechos Humanos del Ministerio del Interior de diseñar programas de asistencia técnica, social y de apoyo para la población LGBTI, así también como coordinar con las instituciones gubernamentales la elaboración, ejecución y seguimiento de las políticas públicas dirigidas a la población LGBTI y el ejercicio de sus libertades y derechos, promover acciones con enfoque diferencial, tanto de parte del Ministerio como de las demás entidades del Estado, orientadas a atender la población LGBTI, y la formulación de acciones conjuntas, prestar asesoría a las gobernaciones y alcaldías municipales para la debida atención a la población LGBTI, entre otras.</p>	Prevenición y atención	LGBTIQ/OSIGD
<p>Ley 1801 de 2016</p> <p>“Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”.</p> <p>Las disposiciones aquí previstas son de carácter preventivo y buscan establecer las condiciones para la convivencia en el territorio nacional al propiciar el cumplimiento de los deberes y obligaciones de las personas naturales y jurídicas, así como determinar el ejercicio del poder, la función y la actividad de Policía, de conformidad con la Constitución Política y el ordenamiento jurídico vigente.</p>	Prevenición y sanción	MNNA
<p>Decreto 1581 de 2017</p> <p>A través del cual se adopta la política pública de prevención de violaciones a los derechos a la vida, integridad, libertad y seguridad de personas, grupos y comunidades, entre otros asuntos.</p> <p>Establece la responsabilidad de varias entidades del Estado de contribuir en la implementación del mecanismo intersectorial para el abordaje integral de las violencias de género, haciendo énfasis en la atención integral a víctimas de violencia sexual, la protección y el acceso a la justicia de las víctimas, en particular de las mujeres, niñas, niños y adolescentes y la prevención de todas las formas de violencia de estos grupos poblacionales en riesgo.</p>	Prevenición, atención y sanción	MNNA

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Ley 1918 de 2018</p> <p>Por medio de la cual se establece el régimen de inhabilidades a quienes hayan sido condenados por delitos sexuales cometidos contra menores, se crea el registro de inhabilidades y se dictan otras disposiciones.</p>	Sanción	Ciudadanía
<p>Decreto 410 de 2018</p> <p>Por el cual se adiciona el Título 4 a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto número 1066 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo del Interior, sobre sectores sociales LGBTI y personas con orientaciones sexuales e identidades de género diversas, Capítulo 1 sobre prevención de la discriminación por razones de orientación sexual e identidad de género, mediante la promoción de la acción afirmativa #AquíEntranTodos.</p> <p>A través de este Decreto se adoptan medidas tendientes a prevenir la discriminación por razones de orientación sexual e identidad de género diversa, para promover espacios libres de discriminación, mediante la prevención de prácticas discriminatorias en el acceso y permanencia en establecimientos de comercio o de otra naturaleza abiertos al público contra los sectores sociales LGBTI o personas con orientaciones sexuales e identidades de género diversas.</p>	Prevención	LGBTI
<p>Política Nacional de Infancia y Adolescencia 2018-2030</p> <p>Tiene como finalidad contribuir al desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes; por tanto, el compromiso de generar las condiciones de bienestar y acceso a oportunidades con equidad, así como favorecer la incidencia de niñas, niños y adolescentes en la transformación del país. En ese sentido, reconoce a todas las niñas, todos los niños y todos los adolescentes como sujetos titulares de derechos prevalentes y ordena la acción del Estado alrededor su desarrollo integral, sin restricción de ningún tipo, ni de situación, condición o contexto.</p>	Prevención	NNA
<p>Línea de Política Pública para la Prevención y Erradicación de la ESCNNA 2018-2028</p> <p>Resultado de un ejercicio intersectorial y participativo entre las Entidades del Gobierno Nacional, representantes del Gobierno del Distrito Capital, organismos de cooperación Internacional, academia y organizaciones de la sociedad civil.</p>	Prevención, atención y sanción	MNNA

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Decreto 762 de 2018</p> <p>Por el cual se adiciona un capítulo al Título 4 a la Parte 4, del Libro 2, del Decreto 1066 de 2015, Único Reglamentario del Sector Interior, para adoptar la Política Pública para la garantía del ejercicio efectivo de los derechos de las personas que hacen parte de los sectores sociales LGBTI y de personas con orientaciones sexuales e identidades de género diversas.</p>	Prevenición	LGBTIQ/ OSIGD
<p>Decreto 1710 de 2020</p> <p>Por el cual se adopta el Mecanismo Articulador para el Abordaje Integral de las Violencias por Razones de Sexo y Género, de las mujeres, niños, niñas y adolescentes, como estrategia de gestión en salud pública y se dictan disposiciones para su implementación.</p>	Prevenición, atención y sanción	MNNA
<p>Ley 2137 del 2021</p> <p>Por la cual se crea el Sistema Nacional de Alertas Tempranas para la Prevenición de la Violencia Sexual contra los Niños, Niñas y Adolescentes, se modifica la Ley 1146 de 2007 y se dictan otras disposiciones.</p>	Prevenición, atención y sanción	NNA
<p>Ley 2126 del 2021</p> <p>Por la cual se regula la creación, conformación y funcionamiento de las comisarías de familia, se establece el órgano rector y se dictan otras disposiciones.</p> <p>Esta norma tiene por objeto dictar disposiciones que otorguen herramientas a las Comisarías de Familia para gestionar su diseño institucional y para facilitar, ampliar y garantizar el acceso a la justicia por medio de la atención especializada e interdisciplinaria, con el fin de prevenir, proteger, restablecer, reparar y garantizar los derechos de quienes estén en riesgo, sean o hayan sido víctimas de violencia por razones de género en el contexto familiar y víctimas de otras violencias en el contexto familiar.</p>	Atención y sanción	MNNA
<p>CONPES 4080 de 2022 “Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres: hacia el desarrollo sostenible del país</p> <p>Establece la hoja de ruta para que en 2030 Colombia sea líder a nivel internacional en el Objetivo de Desarrollo Sostenible No. 5: Igualdad de Género.</p>	Prevenición y atención	MNNA

Normas nacionales

Instrumento legal	Componente	Población
<p>Plan de Desarrollo “Colombia potencia mundial de la vida” - Ley 2294 del 2023 el PND 2022 – 2026 está compuesto por cinco grandes transformaciones:</p> <p>Derecho Humano a la Alimentación, Ordenamiento del territorio alrededor del agua, Seguridad Humana, Economía productiva para la vida y lucha contra el cambio climático y Convergencia regional.</p>	Prevenición y atención	MNNA
<p>Resolución de 20243040064995 del 2024 expedida por el Ministerio de Transporte</p> <p>Por medio de la cual se adopta el Comité Sectorial para la Coordinación e Implementación de la Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres en el Sector Transporte, su subcomité y se Derogan las Resoluciones 2830 del 2019 y 20223040064995.</p>	Prevenición, atención y sanción	Mujeres



7. Marco conceptual

Los conceptos presentados a continuación son relevantes para el abordaje de la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa. En esta sección se encuentran los conceptos transversales que serán fundamentales a lo largo del desarrollo de cada uno de los componentes de la Estrategia, acercamiento conceptual a la violencia sexual y algunas definiciones asociadas al transporte, que facilitarán la comprensión del alcance del presente documento.

7.1. Conceptos transversales

Enfoque de género

Se fundamenta en evidenciar las desigualdades, inequidades y discriminaciones, que se generan a partir de roles, estereotipos, creencias, mitos, prácticas e imaginarios y relaciones de poder, por medio de los cuales se normaliza la violencia contra niñas, niños, adolescentes y mujeres. Desde este enfoque, las autoridades del Estado deben desarrollar acciones dirigidas a modificar patrones culturales, que se fundamentan en roles, estereotipos, prácticas e imaginarios, así como intervenir las relaciones asimétricas de poder que naturalizan la violencia por razones de sexo o género. (Decreto 1710 de 2020).

Enfoque diferencial:

Se concibe como un método de análisis y actuación, que reconoce las inequidades, riesgos y vulnerabilidades de sujetos de especial protección (grupos étnicos, personas con discapacidad, víctimas de la violencia) y valora las capacidades y la diversidad de un determinado sujeto -individual o colectivo-, para incidir en el diseño, implementación, seguimiento y evaluación de la política pública, con miras a garantizar el goce efectivo de derechos en especial el derecho a la igualdad y no discriminación. Desde este enfoque las acciones de política pública deben tener en cuenta las particularidades de los diferentes grupos de personas que requieren acciones positivas y de esta manera intervenir causas estructurales de la violencia, así como proporcionar una respuesta que permita restablecer o restituir los derechos cuando estos han sido vulnerados. (Decreto 1710 de 2020).

Enfoque diferencial étnico:

Remite la perspectiva integrada de análisis, reconocimiento, respeto y garantía de los derechos individuales y colectivos de todos los grupos étnicos existentes en el país, haciendo énfasis en la igualdad de oportunidades desde la diferencia, la diversidad y la no discriminación (DANE & USAID 2016). En ese sentido, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia – DANE (2020), referencia que, para el abordaje del enfoque diferencial étnico desde el punto de vista estadístico se incluyen las siguientes categorías: 1) Indígena, 2) Gitano(a) o Rrom, 3) Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, 4) Palenquero(a) de San Basilio, 5) Negro(a), mulato(a), afrodescendiente, afrocolombiano(a) y 6) Ningún grupo.

Enfoque diferencial por discapacidad:

Parte de la necesidad de identificar y garantizar los derechos a las personas en situación de discapacidad temporal o permanente. La discapacidad incluye: auditiva, física, intelectual, visual, sordoceguera, psicosocial, múltiple (Resolución 1239 de 2022 expedida por el Ministerio de Salud). Este enfoque busca incluir y garantizar los derechos de esta población, en especial, frente a la obligación del Estado de prevenir, atender y sancionar episodios de violencia y discriminación en el transporte y la movilidad. (Barreto-Montoya & Prado C., 2020).

Enfoque interseccional:

Se fundamenta en evidenciar que la violencia se entrecruza con las diferentes formas de violencia por razones de sexo y género que afectan a grupos y personas que histórica y socialmente han sido discriminada. (Decreto 1710 de 2020).

Enfoque derechos de las mujeres:

Hace referencia no solo al reconocimiento de los seres humanos como titulares de derechos que deben ser garantizados por el Estado, también se refiere al reconocimiento de que la garantía de estos derechos no debe evaluarse de forma neutral sino, por el contrario, debe hacerse visibilizando, caracterizando y atendiendo las brechas que legitiman la desigualdad de género y, en consecuencia, el comportamiento diferencial que tiene para las mujeres el avance en la garantía de su ciudadanía plena. (Resolución 245 de 2023, Secretaría Distrital de la Mujer de Bogotá).

Enfoque etario:

Reconoce que las violencias y las vulneraciones de derechos afectan de manera diferenciada a las personas, dependiendo del sector etario o de la etapa del ciclo vital en el que se encuentren. Del mismo modo, considera las particularidades de cada grupo poblacional dependiendo de su posicionamiento dentro de dicho ciclo vital, sin desconocer su capacidad de agencia y autonomía. (Decreto 762 de 2018).

Enfoque Derechos Humanos:

Los Derechos Humanos son principios universales, inherentes a la condición del ser humano, inalienables, indivisibles, interdependientes y se centran en la dignidad humana. Colombia es un país que reconoce los derechos humanos, por lo tanto, este reconocimiento lo obliga a su cumplimiento y garantía plena. En concordancia con lo anterior, este enfoque se fundamenta en la noción de ser humano y del reconocimiento de la dignidad e igualdad, a partir de la no discriminación por razones de sexo, género, orientación sexual, edad, pertenencia étnica, discapacidad, ideología política, estatus migratorio o procedencia geográfica. Requiere de la implementación de acciones de política pública para garantizar la igualdad de las personas y grupos de personas. Este enfoque, además, implica que en toda circunstancia las víctimas merecen credibilidad, y debe asegurarse la confidencialidad e intimidad, de manera que se respeten, promuevan, garanticen sus derechos humanos y los de su núcleo familiar y, en ningún momento, sean vulnerados. (Decreto 1710 de 2020).

Enfoque de orientaciones sexuales e identidades de género diversas:

Este enfoque parte de reconocer factores de discriminación, marginación, exclusión y otras violencias que afectan a las personas con orientaciones sexuales o con identidades de género diversas. (Decreto 762 de 2018).

El enfoque centrado en la víctima:

Se traduce en tratar con ellas desde la escucha, sin revictimización, y sin dejar de lado su seguridad, derechos, bienestar, necesidades y decisiones. El propósito de este enfoque es que las víctimas recuperen tanto control sobre sus vidas como sea posible. Asimismo, busca garantizar que los servicios se presten de manera empática y libre de prejuicio. (ACNUR, 2020).

Enfoque territorial:

Este enfoque reconoce el territorio como un espacio que determina y posibilita el ejercicio de control y autonomía de los colectivos humanos. El territorio comprende un espacio de construcción social que permite el desarrollo humano en sus niveles social, material e inmaterial, a través de la construcción multidimensional del territorio (económico, cultural, social, político) y el desarrollo sistémico (funciones, relaciones y actores que buscan el desarrollo colectivo, familiar e individual) de las comunidades y de sus habitantes. (ICBF, 2021, p. 3).

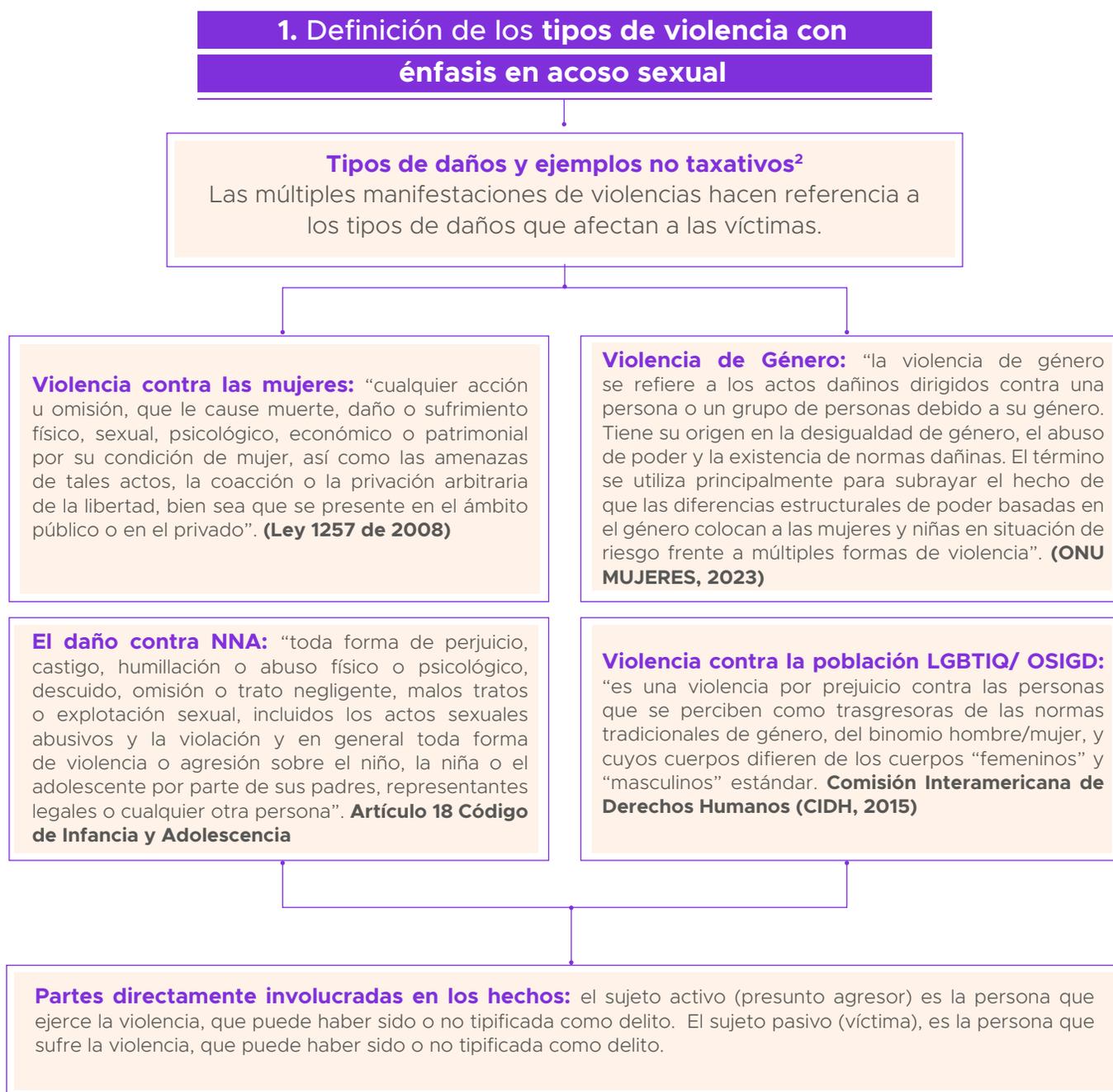
Masculinidades hegemónicas o tradicionales:

Las masculinidades hegemónicas o tradicionales hacen referencia al modelo de hombre que la sociedad enseña, un rol “idealizado” pero que reproduce actitudes violentas y desiguales, y dinámicas de poder masculino. (Campus Guadamuz, 2007; Connell, 2015).

7.2. Definiciones de los tipos de violencia sexual

¿Qué entendemos por violencia?

En el contexto de este documento se presenta, a continuación, la Tabla 3 en donde, se acogen las definiciones normativas relacionadas con las violencias contra las mujeres, violencias de género, el daño contra niños, niñas y adolescentes y violencias contra la población LGBTIQ/OSIGD.



Violencia sexual: “todo acto sexual, la tentativa de consumar un acto sexual, los comentarios o insinuaciones sexuales no deseados, o las acciones para comercializar o utilizar de cualquier otro modo la sexualidad de una persona”. (Protocolo de Atención Integral en Salud para Víctimas de Violencia Sexual adoptado mediante la Resolución 459 de 2012 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social).

Violencia sexual

Acoso sexual

Artículo 210-A de la Ley 599 de 2000 (Código Penal), adicionado por el artículo 29 de la Ley 1257 de 2008

el que en beneficio suyo o de un tercero y valiéndose de su superioridad manifiesta o relaciones de autoridad o de poder, edad, sexo, posición laboral, social, familiar o económica, acose, persiga, hostigue o asedie física o verbalmente, con fines sexuales no consentidos, a otra persona, incurrirá en prisión de uno (1) a tres (3) años.

Acceso carnal

Artículo 212 de la Ley 599 de 2000 (Código Penal)

Define acceso carnal como “la penetración del miembro viril por vía vaginal, anal u oral, así como la penetración vaginal o anal de cualquier otra parte del cuerpo humano u otro objeto”.

Actos sexuales

Sentencia de Casación 25743 de octubre 26 de 2006, Sala Penal, Corte Suprema de Justicia, Magistrado Ponente Álvaro Orlando Pérez Pinzón

Se considera como toda actividad de tipo erótico sexual diferente al acceso carnal, es decir, aquel comportamiento de índole sexual, “apropiado para estimular la lascivia (lujuria, lubricidad, libido) del autor y de la víctima o, al menos, de uno de ellos” (el subrayado es nuestro), diferente del acceso carnal.

Explotación sexual

ACNUR

La explotación sexual implica aprovechar o tratar de aprovechar una situación de vulnerabilidad o la diferencia de poder, o bien de abusar de la confianza para fines sexuales, lo que, entre otras cosas, incluye obtener ganancias monetarias, sociales o políticas por explotar sexualmente a otras personas, así como ofrecer dinero, oportunidades laborales, bienes o servicios a cambio de sexo. El sexo transaccional se considera una forma de explotación sexual, sin importar qué diga el marco jurídico de un país con respecto al trabajo sexual. Asimismo, incluye cualquier situación en la que se obstaculice o se amenace con obstaculizar el acceso a bienes y servicios para exigir, coaccionar o extorsionar a una persona para que tenga sexo.

Trata de personas con fines de explotación sexual

La trata de personas es una manifestación contemporánea de esclavitud que va en detrimento de la dignidad humana al equipar a los seres humanos a la condición de objetos y someterlos a diferentes formas de explotación y violencia. El delito se configura cuando el agresor capta, es decir, atrae a alguien, en este caso, la víctima (por ejemplo, con una oferta, un aviso clasificado, etc.), con la intención de trasladarle o le traslada (dentro o fuera de su ciudad, departamento, país) y, finalmente, la acoge con la finalidad de explotarla sexualmente.

Este delito puede tener como víctimas tanto personas adultas como niñas, niños y adolescentes, y el consentimiento de la víctima no constituye un factor que exima de responsabilidad penal al agresor (puesto que ninguna persona puede consentir su propia explotación), ni si la víctima era consciente o no de la finalidad para la cual se la captaba (Resolución 459 de 2012).



Violencia contra NNA

Violencia sexual

ICBF

Se refiere a todo acto o comportamiento de tipo sexual ejercido sobre un niño, niña o adolescente, utilizando la fuerza o cualquier forma de coerción física, psicológica o emocional, aprovechando las condiciones de indefensión, de desigualdad y las relaciones de poder existentes entre víctima y agresor.

La violencia sexual es un asunto de salud pública por las afectaciones que genera, no solo en las víctimas sino también en sus familias y en la sociedad en general. Es una problemática que debe abordarse mediante un trabajo articulado que conlleve a la prevención de este fenómeno, causado en gran medida por la interrelación de aspectos sociales, culturales, económicos y políticos basados en las desigualdades de género.



7.3. Definiciones asociadas al Sector Transporte

Tabla 3. **Términos y reglamentación referidos a la movilidad**

Término	Definición para esta estrategia	Fuente
Movilidad activa	Es la capacidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro, ya sea caminando o usando cualquier vehículo que requiera el uso de la energía de una persona para su funcionamiento. Para las personas con algún tipo de discapacidad, incluye aquellos modos de transporte que usan algún artefacto mecánico o asistido para suplirla.	<i>Comisión Europea, Ministerio de Transporte, & Universidad EAFIT (2022). Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA.</i>
Espacio público	Es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes. Para esta Estrategia, se considerarán los elementos constitutivos artificiales o construidos que conforman espacio público, y que están entre los paramentos o fachadas de predios privados.	<i>Artículo 2 del Decreto 1504 de 1998 compilado por el Decreto 1077 de 2015 (Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio).</i>
Transporte público de pasajeros	Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad. Sus modalidades son seis: de pasajeros por carretera, mixto, colectivo (metropolitano, distrital y/o municipal), especial, escolar en vehículos particulares, individual en vehículos taxi.	<i>Decreto 171 de 2001</i>
Servicio Público de transporte por cable de pasajeros y carga	Reglamenta el transporte público por cable y a las empresas prestadoras de este servicio, a fin de que ofrezcan un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.	<i>Decreto 1072 de 2004.</i>
Transporte Público Urbano Masivo	Para esta Estrategia, se consideran los desplazamientos que se realicen en trenes, metro, BRTs, rutas que integren a estos sistemas en buses, cables, tranvías, entre otros, que tengan un operador y que se encuentren formalizados ante la autoridad competente.	<i>Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).</i>

Término	Definición para esta estrategia	Fuente
Transporte Público Colectivo	Para esta Estrategia, se consideran los desplazamientos que se realicen en bus, buseta, bus abierto, y microbús; en el ámbito urbano.	<i>Decreto 170 de 2001 (artículo 6), por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, compilado por el Decreto 1079 de 2015 (Único Reglamentario del Sector Transporte).</i>
Transporte Público Individual	Para esta Estrategia, se consideran los desplazamientos realizados en taxis, en el ámbito urbano.	<i>Artículo 6 del Decreto 172 de 2001.</i>
Transporte Público Intermunicipal	Para esta Estrategia se consideran los desplazamientos realizados entre municipios y departamentos al interior del país en los diferentes tipos de vehículos de transporte público (colectivo e individual) que estén debidamente formalizados ante la autoridad competente.	<i>Artículo 22 del Decreto 171 de 2001.</i>
Transporte Especial	Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino. Para esta Estrategia se considera dentro de la categoría de transporte especial, el servicio de transporte escolar prestado en colegios públicos y privados.	<i>Artículo 2.2.1.6.4. del Decreto 1079 de 2015, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017.</i>
Transporte escolar debidamente formalizado	Para esta Estrategia se consideran los desplazamientos realizados en los diferentes tipos de vehículos para transporte escolar que estén debidamente formalizados ante la autoridad competente.	<i>Artículo 4 de la Ley 2033 de 2020.</i>
Accesibilidad Universal	Son las características y atributos con los que deben contar los entornos, productos y servicios en las ciudades para garantizar que todas las personas tengan acceso a ellos.	<i>Comisión Europea, Ministerio de Transporte, & Universidad EAFIT (2022). Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA.</i>
Movilidad del cuidado	Se refiere a los viajes realizados por personas, mayormente por mujeres, para atender las tareas de cuidado asociadas a acompañar menores al colegio y/o a actividades extraescolares, ir al médico, acompañar a personas con discapacidad o personas mayores, ir de compras, a actividades asociadas al mantenimiento del hogar, o a cualquier otra actividad sea cotidiana o extemporánea.	<i>Lazo & Contreras, 2009; Miralles-Guasch et al., 2015; Sánchez de Madariaga, 2009; 2013, Turner & Grieco, 2006.</i>

8. Capítulo Prevención



“Las personas pueden experimentar poder y opresión a través de sus cuerpos, ya sea a través de la discriminación basada en el cuerpo, la objetificación, la medicalización o la violencia (...) que pueden conllevar que algunos cuerpos experimenten opresión en la movilidad debido a estas”

(Sensata UX Research 2024: 9)

Las acciones de prevención son aquellas medidas encaminadas a evitar la aparición de un fenómeno, en este caso, la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa, a partir de la implementación de estrategias que reduzcan los factores de riesgo que la ocasionan y pueda detenerse su avance.

En la actualidad, la movilidad urbana se ha convertido en un escenario crucial para fomentar el derecho a una vida libre de violencias, especialmente en el transporte público y la Movilidad Activa. Con el componente de “Prevención”, identificamos y analizamos la violencia sexual y comprendemos su compleja naturaleza, para abordar de la mejor manera sus causas profundas. Esto implica un enfoque integral que considera factores sociales, económicos, culturales y de política pública que condicionan este fenómeno. La exploración de estos factores nos permite visibilizar las dinámicas de poder y desigualdad que perpetúan la violencia, y así, aplicar acciones efectivas que promuevan un entorno seguro y respetuoso para todas las personas. La prevención no es solo un mecanismo de protección, sino un compromiso colectivo para garantizar que cada individuo pueda transitar por su ciudad con libertad y dignidad, sin temor a ser víctima

de agresiones. Es un llamado a la acción para transformar nuestros espacios compartidos en lugares donde la seguridad y el respeto sean la norma, y no la excepción.

En efecto, la violencia sexual, como fenómeno social multicausal, responde a ciertos comportamientos, sesgos y estereotipos de género, así como al establecimiento de masculinidades hegemónicas que generan la configuración de ciertos eslabones de discriminación, desigualdad y subordinación entre las personas por razones de sexo y/o género y su respectiva interseccionalidad. Por ello, la prevención está enmarcada en desestabilizar la estructura patriarcal, en la que el cuerpo femenino es visto como un objeto sexual disponible y expuesto a vivir la violencia sexual en el espacio público y el transporte.

Así pues, este componente de la Estrategia, se encamina a tomar medidas dirigidas a prevenir y desnaturalizar la violencia sexual para una movilidad segura y autónoma, tomar conciencia ciudadana frente a su corresponsabilidad con la erradicación del fenómeno, lograr un compromiso de los gobiernos para adoptar medidas que propicien espacios seguros en los servicios de transporte y la infraestructuras

asociada a estos, y con ello contribuir de manera conjunta, desde el Gobierno Nacional y territorial, a generar estrategias, acciones y procesos que favorezcan la garantía efectiva de los derechos de las personas que se movilizan en las diferentes ciudades y regiones del país.

En ese sentido, y a favor de comprender en un sentido amplio la prevención de las violencias, se acude a los cinco (5) ítems planteados para la promoción de la salud en la Carta de Otawa⁹:

1. Políticas públicas o institucionales dirigidas a favorecer la situación de las mujeres:

se refiere a los actos normativos o lineamientos vinculantes que expidan o adopten las entidades, empresas de transporte, entre otras, encaminadas a mejorar las condiciones, derechos y autonomía de las MNNA y otras poblaciones altamente vulneradas.

2. Reorientación de servicios:

se refiere a un cambio institucional para que, en los planes, programas y políticas que presta la entidad y/o empresa, se oriente a proporcionar servicios clínicos y médicos y que esta oferta sea sensible a las necesidades culturales de las personas, permitiendo una articulación entre los ámbitos de la salud, político, social y económica.

3. Reforzamiento de la acción comunitaria:

se refiere a las acciones que están dirigidas hacia la ciudadanía para desnaturalizar la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa y con ello fomentar procesos de transformación cultural y movilización social.

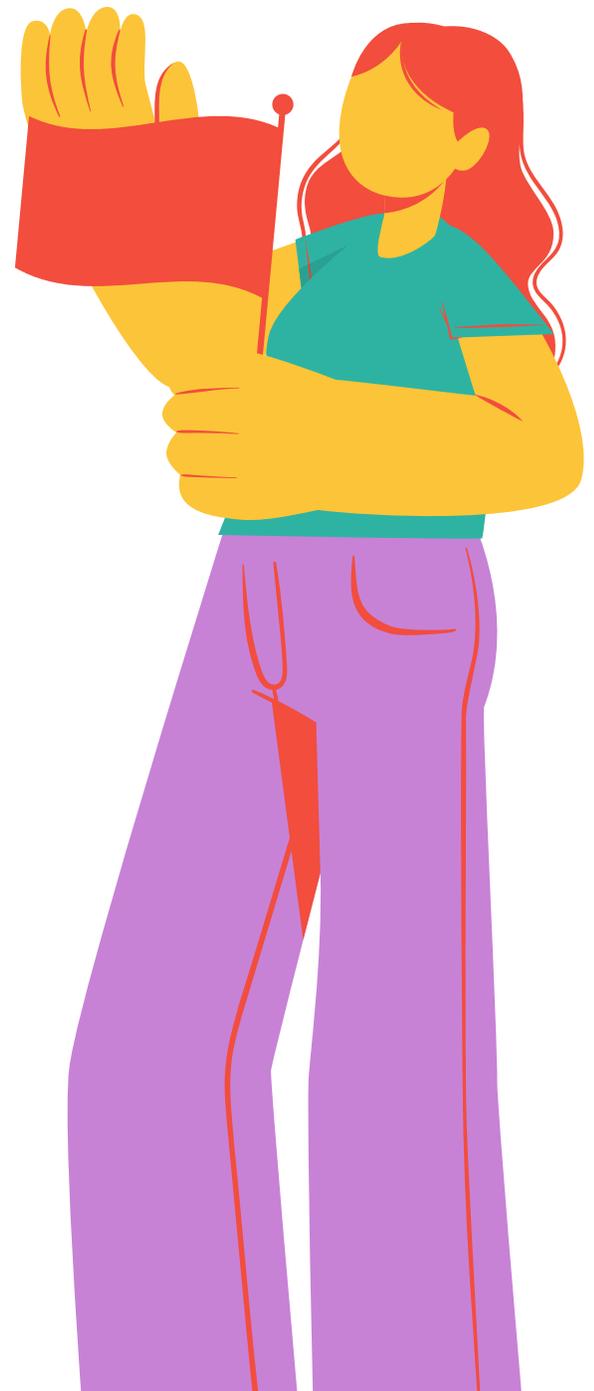
4. Creación de espacios y/o ámbitos propicios:

se refiere a generar espacios seguros que favorezcan el disfrute libre de violencias del espacio público y los sistemas de transporte

e infraestructura asociada a este, por parte de las MNNA y otras poblaciones vulnerables, alineados con los principios de ciudades seguras para Mujeres y Niñas de ONU Mujeres.

5. Desarrollo de aptitudes personales:

fortalecer la capacidad, sensibilidad y acercamiento a los derechos humanos, la inclusión de la perspectiva de género y enfoque diferencial en el transporte público y Movilidad Activa.



⁹ Para más información sobre la Carta de Otawa se puede consultar: <https://www3.paho.org/hq/dmdocuments/2013/carta-de-ottawa-para-la-apromocion-de-la-salud-1986-sp.pdf>

8.1 Medidas de prevención de la violencia sexual en el Transporte Público y la Movilidad Activa:

A continuación, se esbozan algunas de las medidas dirigidas a las personas trabajadoras del Sector Transporte, en las que se busca fortalecer la capacidad instalada, sensibilidad y acercamiento a los derechos humanos, la inclusión de la perspectiva de género, enfoque diferencial y derechos de las mujeres, para que, desde la convergencia de estos y en el marco de la misionalidad del Sector Transporte, permita a los colaboradores y las colaboradoras llevar a cabo un abordaje integral de la violencia sexual que ocurre en el transporte público y la Movilidad Activa, y con ello evitar la revictimización de las personas y un adecuado enrutamiento de los casos presentados.

8.1.1 Fortalecimiento de capacidades

Se puede realizar a través de sensibilizaciones, incentivos para la realización de cursos certificables, desarrollo de jornadas de formación y cualificación; así como el desarrollo de talleres, charlas informativas relacionadas con el derecho a una vida libre de violencias en el espacio y transporte público. También, la desnaturalización de prácticas machistas que promuevan la violencia hacia las mujeres, tales como sexualización de sus cuerpos y normalización de la explotación sexual, esta se puede llevar a cabo en escenarios como las jornadas de inducción y reinducción, Plan Institucional de Capacitación, y similares.

Para ampliar la información respecto al tipo de acciones en el componente de prevención véase. Anexo 4. Plan de acción de la ENVIS.



Anexo 4. Plan de acción de la ENVIS

8.1.2. Transformación cultural

Por otro lado, existen acciones que están dirigidas hacia la ciudadanía en general, para desnaturalizar la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa y con ello fomentar procesos de transformación cultural. En este sentido, el Ministerio de Transporte liderará la campaña “A Movernos sin Miedo”, la cual busca:

- i. Visibilizar, concientizar y transformar la violencia sexual que se presenta en el transporte público y la Movilidad Activa.
- ii. Contribuir a la desnaturalización de la violencia sexual promoviendo mensajes que fomenten el respeto, la igualdad y la seguridad de las personas en el transporte público y la Movilidad Activa.
- iii. Generar un cambio cultural que facilite el desaprendizaje de comportamientos machistas, involucrando a la ciudadanía en general.

Esta campaña se enmarca en la Teoría del Cambio (Prochaska, J. O., & DiClemente, 1993), también conocida como el Modelo Transteórico, el cual proporciona una metodología para guiar la planificación y ejecución de la campaña destinada a erradicar la violencia sexual en el ámbito de la movilidad. Esta adaptación, plantea cuatro (4) etapas para generar un cambio en el comportamiento, desde el proceso comunicativo, a saber: (i) evidenciar la problemática, (ii) empatizar, (iii) formar en conceptos y (iv) movilizar a la ciudadanía a la acción y así contribuir a la prevención y desnaturalización de la violencia sexual que altera el derecho a una vida libre de violencias en el espacio y el transporte público.

La campaña se concreta en un plan de comunicaciones que se implementará en articulación con diferentes sectores del orden nacional y territorial¹⁰, así como con los operadores de los sistemas de transporte público y Movilidad Activa y demás gremios de transporte, que quieran ser parte de esa campaña intrínseca de la Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual en el Transporte Público y Movilidad Activa.

Para más información consultar el Anexo 4. Plan de acción de la ENVIS_ Anexo 5. Campaña A Movernos Sin Miedo.



Anexo 5. Campaña A Movernos Sin Miedo

¹⁰ En miras a realizar la implementación de la campaña y de hacerla masiva se pueden contemplar articulación de diferentes entidades (público, mixtas, privadas) en favor a la desnaturalización de la violencia sexual.

9. Capítulo Atención



El componente de “Atención” tiene como finalidad brindar orientaciones de respuesta no revictimizante que estén centrados en la víctima, y que permitan enrutar adecuadamente desde el Sector Transporte a las diferentes ofertas institucionales que cuenta el Gobierno Nacional para el abordaje integral de la violencia sexual que se presenta en el transporte público y la Movilidad Activa.

En este sentido, el componente de atención contempla dos (2) aspectos fundamentales:

- a. El protocolo de respuesta del Sector Transporte, que busca brindar primeros auxilios emocionales¹¹ a la víctima, creación y seguimiento del caso.

¹¹ Los primeros auxilios emocionales son una herramienta de apoyo pensada para acompañar a aquellas personas que se encuentran en escenarios de crisis y tienen como objetivo recuperar el equilibrio emocional, junto con prevenir la aplicación de secuelas psicológicas. Es un mecanismo de contención que está pensado para ofrecer ayuda de manera práctica y no invasiva, poniendo el foco en las necesidades y preocupaciones inmediatas de las personas. El principal objetivo de la aplicación de primeros auxilios emocionales es brindar un alivio emocional inmediato, facilitar la adaptación y prevenir el desarrollo problemas psicológicos a futuro (Eirene, s.f) Tomado de: <https://eirenesuisse.ch/wp-content/uploads/2020/07/Manual-de-Applicacion-de-Primeros-Auxilios-Emocionales-2020.pdf>

- b. El conocimiento de la ruta intersectorial para la atención integral a las víctimas de violencia sexual por parte de las personas trabajadoras del Sector Transporte, quienes deberán realizar las gestiones respectivas de enrutamiento según el contexto, y con ello brindar una repuesta integral no revictimizante (ver figura número 1).

9.1 Actores fundamentales en el protocolo de respuesta

A favor de brindar una adecuada respuesta por parte del Sector Transporte ante situaciones de violencia sexual que ocurren en el transporte público y Movilidad Activa, es fundamental que todos los actores clave asuman un rol de manera corresponsable a favor de la víctima. Por lo cual en el Gráfico 4. Se exponen los roles que se considera deben asumir cada uno de estos actores.

Gráfica 4. Roles del protocolo de respuesta del Sector Transporte



9.2 Asuntos esenciales en el componente de atención

Estos asuntos hacen referencia a los derechos que tienen las víctimas, los principios transversales que deberán guiar la actuación de las personas trabajadoras del Sector Transporte, así como el ABC para evitar la revictimización.

9.2.1 Derechos de la víctima

La atención de la violencia sexual debe estar acorde a los derechos establecidos en la normatividad nacional e internacional vigente. A continuación, se referencian los siguientes:

Derecho a recibir información y orientación: recibir información clara, completa, veraz y oportuna en relación con sus derechos, servicios y entidades encargadas de brindar la atención y protección integral, así como los mecanismos y procedimientos contemplados para brindar una respuesta efectiva al caso de violencia sexual de acuerdo con la normatividad vigente.

Derecho a recibir atención: recibir atención física, mental, sexual y reproductiva.

Derecho a acceder a los mecanismos de justicia: que los hechos sean investigados y el agresor sea juzgado y castigado. Así mismo, a recibir orientación, asesoramiento jurídico y asistencia técnica legal con carácter gratuito, inmediato y especializado desde el momento en que el hecho constitutivo de violencia se ponga en conocimiento de la autoridad.

Derecho a acceder a las medidas de protección: medidas de protección específicas e inmediatas para proteger a vida de la mujer, la de sus hijas e hijos, con el fin de evitar que los hechos se repitan.

Dar su consentimiento informado: para la realización o toma de los exámenes médicos legales en los casos de violencia sexual y escoger el sexo del profesional de la salud para la práctica de éstos dentro de las posibilidades ofrecidas por el servicio. Las entidades promotoras y prestadoras de servicios de salud promoverán la existencia de profesionales de ambos sexos para la atención de víctimas de violencia sexual.

Derecho del menor de edad a no ser separado de su padre, madre o acudiente: el niño o niña y adolescente víctima de violencia sexual no debe ser separado de sus acudientes contra la voluntad de éstos, excepto que tal separación sea necesaria en el interés superior del NNA. Tal determinación puede ser necesaria en casos particulares, por ejemplo, en los casos en que el NNA sea objeto de maltrato o descuido por parte de sus acudientes.

A continuación, se esbozan, los deberes de quienes están a cargo de la atención de la víctima de violencia sexual en el transporte público y Movilidad Activa los cuales, se encuentran contenidos en los principios orientadores de atención, así como en el ABC para evitar la revictimización.

9.2.2 Principios orientadores de la atención

La atención de las violencias debe estar regida por unos principios que orienten el proceso, desde que se tiene conocimiento del hecho hasta la gestión y cierre del caso, a saber:

No revictimización:

las personas encargadas de la implementación de lo planteado en la presente Estrategia, deberán prevenir, en todo momento, la revictimización, evitando exponer a las víctimas a situaciones como la confrontación con el ofensor/a o la reiteración del relato de los hechos y absteniéndose de incurrir en cuestionamientos sobre la veracidad del relato de la víctima o la justificación del ofensor/a, particularmente cuando se trate de hechos constitutivos de violencia basada en género y violencia contra las mujeres. (Presidencia de Colombia, 2023).

Confidencialidad:

se guardará reserva de la información que revelan las víctimas y sus testigos, en aras de garantizar su seguridad y su derecho a la intimidad. En todo momento se debe resguardar la voluntad de la persona en cuanto a las acciones que decida realizar, así como la confidencialidad de los datos que expresamente manifieste querer mantener en reserva. (Ministerio de Ambiente Perú, 2022).

Debida diligencia:

es obligación del Estado y/o entidades competentes garantizar respuestas efectivas ante situaciones de violencia sexual; por tanto, se requiere aplicar criterios de eficacia, oportunidad, responsabilidad, celeridad y disposición de personal competente, así como la participación de las víctimas en la toma

de decisiones de todo lo que les involucre. Los servidores y las servidoras públicas serán responsables por acción, omisión o extralimitación de sus funciones conforme a la Constitución Política. (Ley 2137 de 2021).

Corresponsabilidad frente al derecho a una vida libre de violencias:

se propiciará un espacio seguro para responder de manera pronta y eficaz ante una situación de violencia sexual. Esta corresponsabilidad busca abordar con la empatía e idoneidad necesaria la atención a las víctimas y los testigos, buscando con ello responder de manera eficiente ante las situaciones presentadas, protegiendo sus derechos y rechazando todo tipo de violencia.

No discriminación:

todas las personas, con independencia de sus circunstancias personales, sociales o económicas tales como edad, pertenencia étnica o raza, orientación sexual o identidad de género, procedencia rural o urbana, religión, discapacidad, nacionalidad, entre otras, serán beneficiadas con lo planteado en el presente componente de atención. (Presidencia de Colombia, 2023).

Principio de información compartida:

todas las autoridades y entidades públicas deben aportar la información necesaria para brindar una respuesta inmediata y eficaz encaminada a la prevención de la violencia sexual y la respuesta orientada a la protección de las mujeres, niños, niñas y adolescentes en sus diversidades. Lo anterior, sin perjuicio de la reserva legal aplicable.

Principio pro – persona:

impone que “sin excepción, entre dos o más posibles análisis de una situación, se prefiera [aquella] que resulte más garantista o que permita la aplicación de forma más amplia del derecho fundamental”. (C-438-13 Corte Constitucional de Colombia).

9.2.3 ABC para evitar la revictimización

Las siguientes, son recomendaciones iniciales y están dirigidas a todas las personas que estén en contacto con la víctima, tales como: testigos, conductores/as, personal de las empresas operadoras de transporte o cualquier colaborador/a del sector, entre otros.

A partir de esto, se busca evitar la revictimización y brindar un espacio seguro a la víctima mientras las autoridades competentes abordan, de manera integral, el caso de violencia sexual sucedido en el transporte público y la Movilidad Activa.

1

Cuando se acerque a la víctima pregúntele cómo quiere ser nombrada, no le hable en diminutivos o sobrenombres.

2

Crea en la víctima, no ponga en duda lo que dice sobre los hechos ocurridos. Tenga en cuenta que la verificación, gravedad y juicio de los hechos es competencia únicamente de las autoridades competentes.

3

No emita juicios o culpe a la víctima por los hechos ocurridos.

4

No opine sobre la apariencia ni la reacción de la víctima.

5

Colabore con las autoridades ofreciendo la información que tiene sobre lo sucedido, estas serán quienes se encargarán a partir de ese momento de la atención integral a la víctima.

6

Ofrezca un lugar seguro para la persona afectada y hágala sentir escuchada y cuidada, por alguien que sea experto o experta (DPR) en el tema.

7

Si la persona agresora está presente: Separar a la víctima del agresor lo más posible, cuando se trate de otro pasajero/a, ubicar a la víctima lo más cercano al conductor/a. En caso contrario, si el conductor es el agresor, alejar a la víctima de éste.

8

Comprenda que fue una experiencia que vulnera el derecho a vivir libre de violencias y empatice con la víctima.

9

Realice preguntas a la víctima, tales como: ¿Cómo te puedo ayudar?, ¿Quieres comunicarte con alguien de confianza?

10

Si es una persona trabajadora del sector, comunicará a la víctima sobre el protocolo de respuesta que la empresa de transporte y/o operador tiene.

11

No cuestione u opine sobre el dolor, el malestar físico o emocional que expresa la víctima.

12

Utilice lenguaje sencillo y claro.

13

No pregunte a la víctima sobre el hecho. Las únicas personas responsables de esto son las autoridades competentes.

14

Si la víctima le comenta el hecho, no divulgue la información sin antes tener su consentimiento. Si la víctima se lo permite, hágalo de manera discreta, de lo contrario, se trata de un hecho revictimizante.

15

No grabe ni tome fotos sin el consentimiento de la víctima.

16

Si se trata de una persona menor de 12 años (que está solo/a) brinde acompañamiento en presencia de varias personas, hasta que llegue la entidad de protección de infancia y adolescencia disponible en la zona.



9.3 Protocolo de Respuesta del Sector Transporte

El protocolo de respuesta del Sector Transporte se configura en unos lineamientos a ser implementados y adaptados por parte de las empresas de transporte y colaboradores del sector. Para ello, este se estructura en dos ámbitos primordiales:

1) Los mecanismos de alerta: considerados como herramientas en diferentes formatos (analógicas o digitales) disponibles para las personas víctimas o testigos de violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa; pueden ser usadas para alertar el suceso o disuadir al posible agresor y, de esta manera, desde la misionalidad del Sector Transporte, responder institucionalmente y enrutar a los servicios disponibles para abordar de manera integral a la víctima y restablecer los derechos de la misma.

2) El paso a paso que guiará la respuesta institucional: ante casos de violencia sexual que se presentan en el transporte público y la Movilidad Activa (especialmente con el uso del Sistema de Bicicletas Compartidas) y el cual se deberá implementar y ajustar según las realidades y necesidades territoriales.



9.3.1 Mecanismos de alerta

Se propone la implementación del siguiente sistema de mecanismos de alerta multimedial, que podrá ser implementado según las capacidades operativas y de gestión de cada territorio, transporte público colectivo (tanto urbano como rural), transporte férreo de carácter urbano y regional, cables aéreos, operadores de infraestructura de transporte y Movilidad Activa (Sistemas de Bicicletas Compartidas); con la finalidad de que las personas víctimas de violencia sexual tengan a su disposición múltiples herramientas y estrategias en los territorios para generar la alerta sobre una situación de violencia sexual. Dicho sistema se diseñó con base en casos de referencia internacionales y se sugiere sean adoptados según la capacidad operativa e institucional de cada municipio, empresa y/o operador de transporte, en armonía con los lineamientos brindados desde del Ministerio de Transporte en la presente Estrategia.

Para más información consultar el Anexo 6. Referentes de mecanismo de alerta



Anexo 6. Referentes de mecanismo de alerta

Tabla 4. Mecanismos de Alerta

Mecanismos gestuales o verbales	
1	Silbato para comunicar y pedir ayuda en casos de Violencia sexual
<p>Se propone el uso de un silbato para alertar a policías, agentes de tránsito, y servidores/as públicos sobre un caso de violencia sexual y así brindar respuesta a la víctima.</p> <p>Desde el enfoque diferencial, se considera un mecanismo de fácil socialización. Las personas con discapacidad auditiva, aunque no puedan oír el silbato, sí pueden soplar para activarlo en caso de ser víctimas o testigos.</p> <p>El silbato permitiría pedir ayuda en espacios masivos (ej. el transporte público masivo en hora pico), desde vehículos en movimiento (ej. ciclistas) y en situaciones con poca visibilidad (ej. peatones en la noche). Además, esta Estrategia sirve también para disuadir al agresor al sentirse puesto en evidencia y ser objeto de sanción social al ser expuesto.</p> <p>El objetivo del silbato debe ser alertar a personal capacitado para implementar el protocolo de atención.</p>	<div style="text-align: center; background-color: #f4a460; padding: 5px;">Modos de transporte</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  Movilidad Activa </div> <div style="text-align: center;">  Transporte público </div> <div style="text-align: center;">  Transporte especial </div> </div>

2

Código “Pregunta por Ángela” como una señal de emergencia codificada

El uso de un código verbal ofrece **discreción** para pedir de forma **rápida, clara y fácil de memorizar** ayuda frente a una situación de violencia sexual en el transporte público y Movilidad Activa.

Se propone usar “Pregunta por Ángela”, según el protocolo de la International Nightlife Foundation diseñado para locales de ocio nocturno pero adaptable también al Sector Transporte, alineándose con códigos aceptados internacionalmente.

Para que la palabra sea apropiada por públicos diversos, la Estrategia de comunicaciones para socializarla debe diseñarse desde el enfoque diferencial y con especial atención a NNA.

Modos de transporte



Movilidad Activa



Transporte público



Transporte especial

3

Señal para alertar y solicitar ayuda



Señal con una sola mano para alertar a otras personas cuando la persona se siente amenazada y necesita ayuda a través de una videollamada o en persona.

Se creó originalmente para combatir el aumento de los casos de violencia doméstica en todo el mundo durante el confinamiento por COVID-19.

La señal se realiza levantando mano con el pulgar metido en la palma y a continuación, doblando los dedos hacia abajo.

Modos de transporte



Movilidad Activa



Transporte público



Transporte especial

En dispositivos (en el espacio público o en los vehículos)

4

Botón de pánico con alarma y cámaras de seguridad al interior de los vehículos

El botón del pánico es un dispositivo de tamaño reducido y bien señalizado, anclado a las paredes de los vehículos, que permite activar una alarma auditiva y/o lumínica en caso de ser víctima o testigo de una situación de violencia sexual.

La finalidad del botón es **alertar** al resto de pasajeros/as y al conductor/a del suceso, para que éste último pueda implementar el protocolo de atención al identificar la señal. La instalación de **cámaras de seguridad** al interior de los vehículos contribuirá al registro de pruebas de casos de violencia sexual.

Desde el enfoque diferencial, para incluir a las personas con discapacidad auditiva, el botón no sólo debe activarse con una señal **sonora**, sino también una **luz** destellante o de emergencia. De igual manera, se recomienda que para éste sea accesible para todas las personas, tenga un sistema de escritura táctil (braille), que les permita a las personas con discapacidad visual identificar este dispositivo.

Modos de transporte



Transporte
público
masivo

5

Cabinas telefónicas en espacios públicos que comuniquen con líneas de atención

Las cabinas telefónicas deberían permitir comunicarse de forma **intuitiva** y de **accesibilidad universal** con las **Líneas 123**. También deberán disponer de otros botones, accesibles tanto para personas con discapacidad, como para niñas, niños y adolescentes.

Las cabinas podrían estar dotadas de **georreferenciación y cámaras de seguridad**. Además de garantizar una actuación más rápida y eficaz de los servicios de emergencia, permiten recolectar pruebas o evidencias que sirvan para respaldar el caso.

Modos de transporte



Movilidad
Activa



Transporte
público

Mecanismos digitales

6

Aplicación (APP) para la información, atención y registro de violencia sexual en el transporte público

La aplicación desde el ámbito de la movilidad debe **informar, atender y registrar** casos de violencia sexual, con una interfaz accesible.

Se deberían contemplar las siguientes funciones, desde el enfoque diferencial mediante una interfaz accesible e intuitiva:

- Una **alarma auditiva o luz parpadeante** en el celular.
- Un **botón de pánico**.
- Atención adaptada a situaciones en las que la víctima **no pueda hablar**, para comunicarse por claves o botones.
- La función de proyectar un **mensaje LED** de emergencia, para mostrarlo a otras personas en caso de necesidad.
- Georreferenciación a través de un sistema GPS cuando se está mandando la señal de alerta.
- Marcador rápido equipado con los datos de contacto de la víctima para habilitar su red de apoyo.

Modos de transporte



Movilidad
Activa



Transporte
público



Transporte
especial

7

Botón de emergencia en aplicaciones de solicitud de transporte público individual

Para proteger a los usuarios de transporte público individual, ya sea frente a un posible conductor agresor o frente a otros pasajeros, la aplicación vigente y normada para solicitar este tipo de vehículo deberían incorporar un **botón de fácil acceso** para alertar un caso de violencia sexual.

Modos de transporte



Transporte
público
individual

8

Código QR en la infraestructura para ciclistas

Para proteger a las personas usuarias de bicicleta se deberá incluir un código QR/ botón de emergencia que pueda redirigir a la Policía Nacional para poner en consideración un caso de violencia sexual ocurrido en el uso de los sistemas de bicicleta pública.

Podrá ser incluida en: ciclotalleres, tótems, estaciones de las bicicletas compartidas, entre otras.

Modos de transporte



Movilidad
Activa

9.3.2. Paso a paso del Protocolo de Respuesta del Sector Transporte

El protocolo de respuesta cuenta con cuatro (4) pasos para que: 1) las personas trabajadoras del Sector Transporte conozcan cómo deben actuar frente a la ocurrencia de un hecho de violencia sexual; 2) las personas usuarias de transporte público y Movilidad Activa (especialmente sistemas de bicicletas compartidas) tengan claridad sobre la actuación del Sector Transporte frente a un hecho de violencia sexual.

Paso 1: Generación de la Alerta

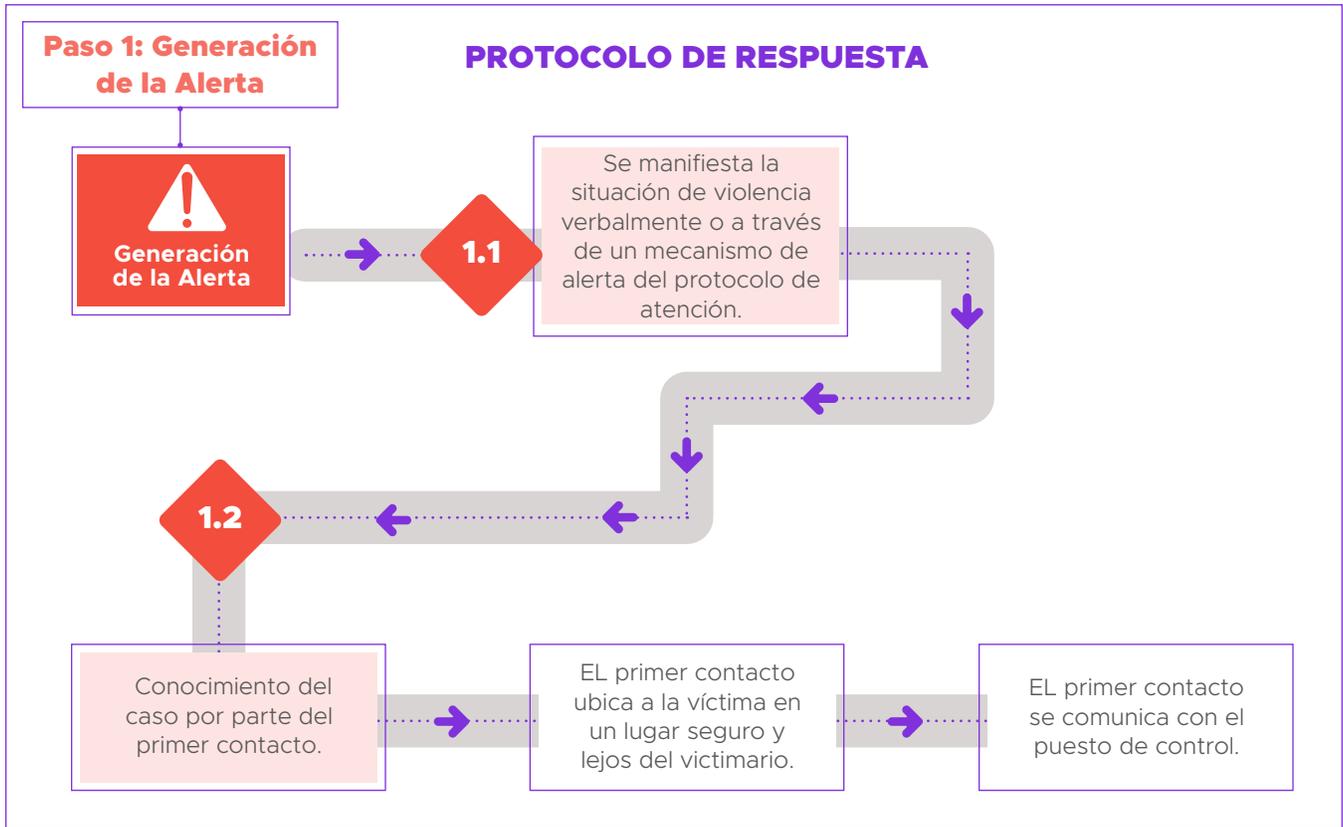
1.1 Manifestación del hecho de violencia sexual ocurrido:

- Una vez presentado el hecho de violencia sexual, se debe generar la alerta. Esta podrá ser iniciada por: la víctima, testigos, o persona trabajadora del Sector Transporte.
- La alerta puede ser verbal o puede ser activada a través de alguno de los mecanismos de alerta sugeridos en el presente protocolo de respuesta.

1.2 Conocimiento del caso por parte del primer contacto:

- El primer contacto es una persona trabajadora del Sector Transporte que se encuentra en el lugar de los hechos y atiende el llamado de la víctima y/o testigos de la violencia sexual y pone en conocimiento al puesto de control, centro de comando o centro de operación, o instancias similares.
- El primer contacto se comunicará a través del canal establecido, bien sea un aplicativo como WhatsApp, radio, teléfono, botón de pánico del vehículo u otro, y notificará el hecho, suministrando información relevante de tiempo, modo, lugar, y características sociodemográficas de la persona víctima (edad, pertenencia étnica, discapacidad, sexo, entre otros que sean útiles para brindar la primera ayuda).
- Es importante que el primer contacto tenga especial atención cuando la víctima es un menor de edad para brindar el tratamiento especial que se requiere.
- El primer contacto deberá asegurar a la víctima separándola del presunto agresor e informándole que está segura a través de un acercamiento no revictimizante (Ver acápite 9.2.3 ABC para evitar la revictimización). En caso de que los hechos hayan ocurrido dentro de un vehículo o cabina, este se deberá detener y cerrar las puertas en caso de que la operación de este lo permita y que el agresor no sea el conductor.

El siguiente flujograma ejemplifica el Paso 1:



***Nota 1:** dependiendo de la modalidad de transporte y capacidad institucional del territorio se definirá quién es el primer contacto. Por ejemplo, si el hecho se presenta al interior de un vehículo, el primer contacto será el o la conductora, cuando este no es el agresor, en casos como el cable aéreo donde no hay persona operadora en la cabina, el primer contacto será la persona trabajadora que esté en la siguiente estación. En la infraestructura, será alguna persona trabajadora vinculada al sistema de transporte, en los casos de Movilidad Activa el primer contacto puede ser la Policía de turismo que esté en la zona, y/o los anfitriones/as que se encuentren en las estaciones de los sistemas de bicicletas compartidas. En todo caso, el primer contacto se refiere a quien tenga una chaqueta institucional a la cuál la víctima pueda recurrir.

***Nota 2:** en caso de que la víctima y/o persona testigo no encuentre un primer contacto, o el agresor sea el conductor, debe llamar directamente a la Línea 123 para notificar la situación.

***Nota 3:** los sistemas de transporte público deberán tener a disposición de la ciudadanía un canal de atención virtual, telefónico o por correo electrónico, donde las víctimas puedan notificar un caso de violencia sexual que ocurrió en el transporte público y la Movilidad Activa, en tal caso que la víctima decida notificarlo posteriormente.

Paso 2: Notificación del Caso

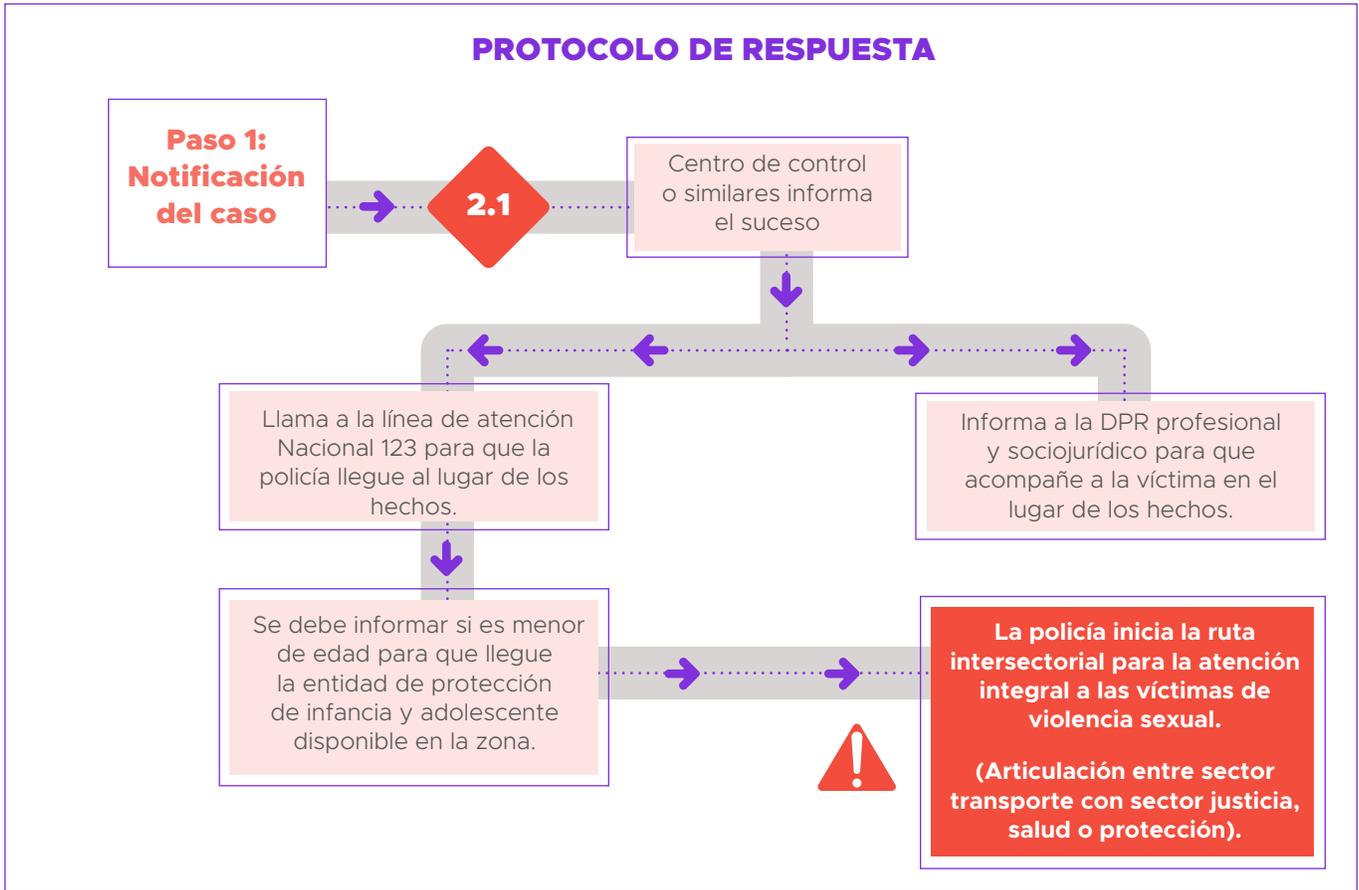
El Centro de Control debe actuar de manera rápida para activar la atención del caso:

- **Centro de Control, Centro de Operaciones, Centro Administrativo y similares, informa el suceso a la dupla de primeros respondiente (DPR):** una vez se reciba la información sobre el hecho, contacta de manera inmediata a la Dupla de Primeros Respondientes - DPR (profesional psicosocial y profesional socio-jurídico) para acompañar a la víctima en el lugar de los hechos. Esta dupla, podrá ir acompañada por el personal de seguridad de la empresa de transporte, operador o sistema.
- Cada entidad deberá determinar qué personal será el primer respondiente, en todo caso debe ser personal entrenado y certificado en atención integral en violencia sexual (AIVS). Idealmente se plantea que sea una dupla (profesional psicosocial y profesional socio jurídico).
- **Centro de Control, Centro de Operaciones, Centro Administrativo y/o similares, informa el suceso a la Línea 123 quien activará la ruta intersectorial:** paralelamente, el Centro de Control deberá comunicarse con la Línea 123, y así activar la ruta intersectorial para la atención integral de víctimas de violencia sexual, solicitando acompañamiento policial. Si la víctima es menor de edad, se deberá adicionalmente, solicitar acompañamiento del ICBF, defensor/a de familia, o la entidad de protección a la Infancia y Adolescencia disponible en la zona o quién haga sus veces.

2.1 Centro de Control/Centro Administrativo/Centro de Operaciones o instancias similares



El siguiente flujograma ejemplifica el Paso 2:



***Nota 1:** la DPR deberá ser asegurada por parte de las empresas, operadoras de transportes, sistemas de bicicletas compartidas o por parte del ente territorial. Lo fundamental es que, si el operador, las empresas o los sistemas no cuentan con los recursos para asegurar profesionales sociales y socio-jurídicos, dichas entidades deberán realizar la gestión de manera interinstitucional con los sectores territoriales competentes, para garantizar el acompañamiento de dichos profesionales a la víctima en el transporte público y la Movilidad Activa. La DPR debe estar durante toda la operación de transporte para hacer la atención de los casos cuando se requieran en los tiempos que coincidan con la operación de cada sistema.

***Nota 2:** en caso de que el hecho de violencia sexual ocurra en un lugar fijo (estaciones de transporte público y bicicleta, paraderos, terminales, etc..) y no cuando el vehículo, la cabina y/o la bicicleta se encuentra en movimiento; se debe identificar el número de teléfono del cuadrante de la Policía más cercana, se puede llamar a esa línea y agilizar la atención solicitada.

***Nota 3:** en caso de que haya presencia de la patrulla púrpura en la zona, se debe hacer contacto con esta para la atención del caso.

Paso 3: Primera Atención y Creación del caso

3.1 DPR llega al lugar de los hechos



Anexo 7. Instrumento Nacional de Reporte

- **La DPR llega al lugar de los hechos:** el o la profesional social y socio-jurídico llegará al lugar de los hechos y brindará primeros auxilios emocionales a la víctima en un espacio separado del presunto victimario.
- **La DPR pregunta a la víctima** cómo quiere ser nombrado/a e identificado/a.
- **La DPR informa** a la víctima sobre sus derechos.¹²
- **La DPR informa** a la víctima sobre el proceso que se realizará desde el alcance del Sector Transporte.
- **La DPR pregunta** a la víctima si está acompañada y si desea que se llame a algún familiar o alguien de su confianza.
- **La DPR pregunta** a la víctima si tiene dudas o inquietudes sobre el proceso ya explicado.
- **La DPR crea el caso y recoge la información** de la persona víctima teniendo en cuenta el enfoque de género y diferencial y la Ley 1581 de 2012 “Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales”. Esta información se recolectará según el instrumento planteado en el presente protocolo (**Véase Anexo 7. Instrumento Nacional de Reporte**) y en ningún caso la DPR interrogará a la víctima sobre los hechos ocurridos, salvo que la persona lo quiera manifestar. En este caso, podrá tomar notas encomilladas sobre los eventos y esto contribuirá a evitar una revictimización de la persona.
- **La DPR realiza el reporte:** una vez surtido el paso anterior y si las autoridades requieren o solicitan información relacionada con el suceso, el sistema de transporte / operador de transporte podrá emitir dicho reporte, todo ello, en el marco de la trazabilidad de la información.
- **La DPR incentivará a la víctima a denunciar**, siguiendo con los procedimientos de la debida diligencia.

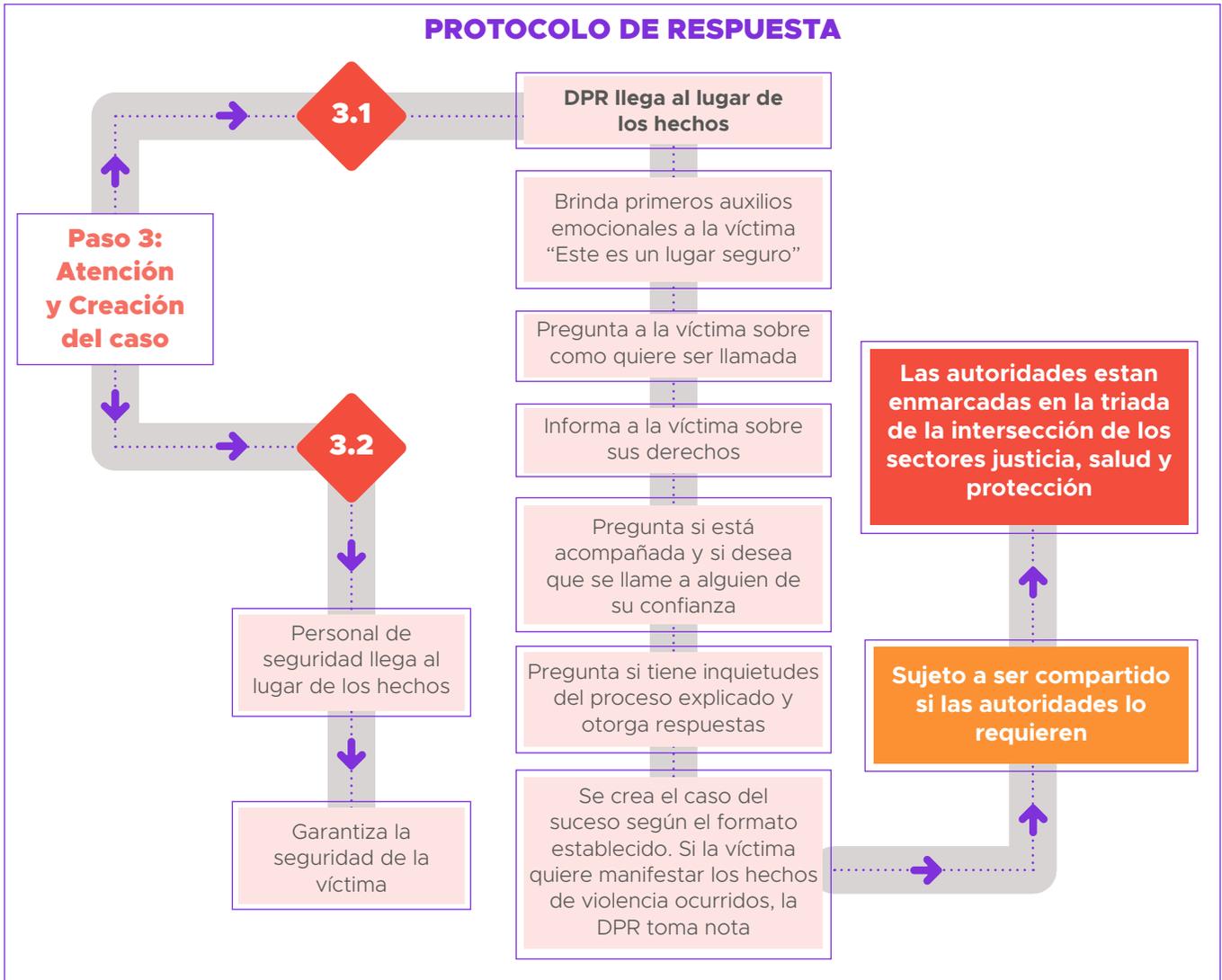
¹² Derecho a recibir información y orientación; derecho a recibir atención; derecho a recibir a los mecanismos de justicia; derecho de acceder a las medidas de protección; derecho a dar su consentimiento informado; derecho al menor de edad de no ser separado de su padre, madre o acudiente si no representa un peligro para el menor de edad.

3.2 Personal de seguridad llega al lugar de los hechos

- El personal de seguridad acompaña a la DPR garantizando la seguridad de la víctima hasta que llegue la Policía. La DPR, junto al personal de seguridad, mantendrá a la víctima en un espacio separado del presunto victimario, quien será a su vez retenido por el personal de seguridad¹³ resguardando su integridad hasta que llegue la Policía.

¹³ Acudiendo al artículo 302 – Código de procedimiento legal (Ley 906 de 2004)

El siguiente flujograma ejemplifica el Paso 3:



***Nota 1:** Para víctimas mayores de 18 años: el acompañamiento por parte del DPR se realizará hasta que llegue al lugar el personal de la Policía o hasta que esta persona lo decida. Si decide no denunciar y prefiere continuar su trayecto, el personal de la empresa de transporte público y/o de los sistemas de bicicleta compartida, deberán asegurar su reingreso al mismo.

***Nota 2:** Para la víctima menor de edad: la DPR debe realizar el acompañamiento hasta que haya presencia de la entidad de protección de infancia y adolescencia disponible en la zona para el restablecimiento de sus derechos.

***Nota 3:** en el marco del artículo 67 del Código de Procedimiento Penal donde se afirma que: “El servidor público que conozca de la comisión de un delito que deba investigarse de oficio, iniciará sin tardanza la investigación si tuviere competencia para ello; en caso contrario, pondrá inmediatamente el hecho en conocimiento ante la autoridad competente”, la empresa de transporte, operador o persona trabajadora deberá acogerse a lo allí establecido. Es decir, aun así, la persona víctima decida no denunciar es deber de la empresa notificar el hecho a la autoridad competente.

Paso 4: Acompañamiento a la Víctima y Reporte del Caso

4.1 Acompañamiento a la víctima:



Anexo 8. Instrumento de seguimiento de violencia sexual

La DPR realizará un acompañamiento a la víctima de manera periódica, según el instrumento de seguimiento diseñado para tal fin (Véase Anexo 8. Instrumento de seguimiento de violencia sexual), en aras de verificar si las entidades competentes brindaron una atención integral.

a. Acompañamiento semanal: la DPR se comunicará con la víctima o acudiente (en caso de menores de edad) para verificar si hubo atención y acompañamiento de las entidades en la corresponsabilidad y garantía efectiva de sus derechos. En caso de que la víctima no quiera continuar con el acompañamiento por parte de la DPR, se dará por cerrado el caso con el reporte final en el que evidencie las actuaciones adelantadas desde el sistema u operador de transporte.

b. Acompañamiento quincenal: la DPR se comunicará con la víctima o acudiente (en caso de menores de edad) para verificar la continuidad del proceso de atención por parte de las entidades y preguntar si ha recibido atención psicosocial. En caso de que la víctima no quiere continuar con el acompañamiento por parte de la DPR, se dará por cerrado el caso con el reporte final en el que evidencie las actuaciones adelantadas desde el sistema u operador de transporte.

c. Acompañamiento mensual: la DPR se comunicará con la víctima o acudiente (en caso de menores de edad) para verificar la continuidad de la atención y detectar si hubo algún inconveniente o inconformidad en relación con el proceso de atención. La DPR dará por cerrado el caso con el reporte final en el que evidencie las actuaciones adelantadas desde el sistema u operador de transporte y con la víctima o acudiente (en caso de menor de edad).

***Nota 1:** estos seguimientos deben ser debidamente registrados por la persona que establece el contacto en el instrumento de seguimiento de violencia sexual (Véase anexo 8).

***Nota 2:** en caso de que la víctima o acudiente (en caso de menores de edad) reporte inconsistencias en la atención brindada por parte de la ruta intersectorial para víctimas de violencia sexual, se realizará un reporte por

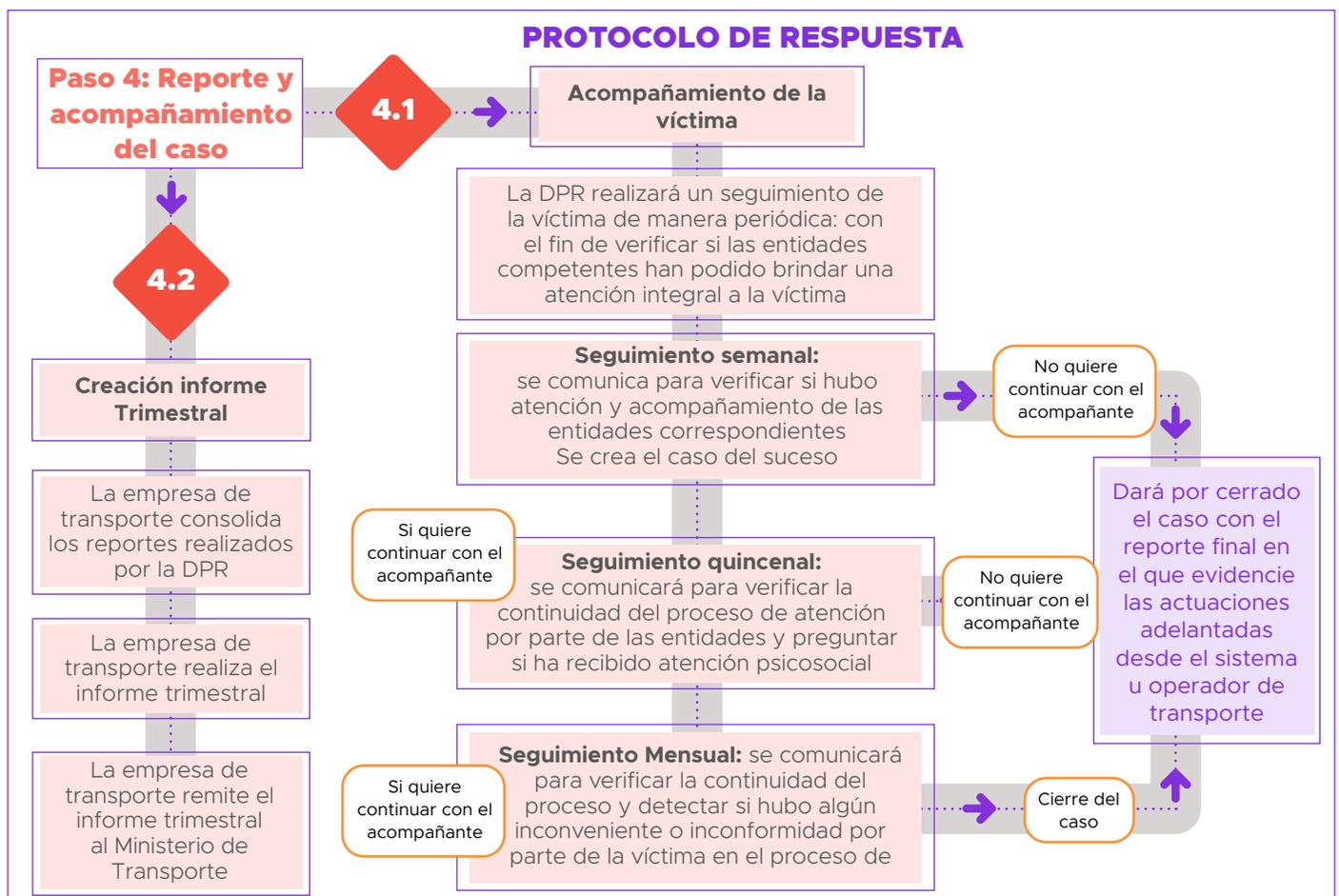
parte de la alta gerencia o instancia similar de los sistemas de transporte público y sistemas de bicicletas compartidas, donde se envíe notificación por escrito a las autoridades competentes y solicite de manera comedida las aclaraciones a que haya a lugar, las cuales posteriormente se comunicarán a la víctima o acudiente (en caso de menores de edad).

Paso 4: Acompañamiento a la Víctima y Reporte del Caso

4.2 Reporte del caso: creación informe trimestral

- **Consolidación de reportes:** la empresa y/o operador de transporte público y/o sistemas de bicicleta compartida, consolida los reportes de manera trimestral de los casos de violencia sexual presentados en el año en curso.
- **Informe Trimestral:** la empresa y/o operador de transporte público y/o sistemas de bicicleta compartida realiza un Informe trimestral para efectos de llevar el conteo de estos (número de casos, información socio demográfica y el estado del caso). Esta información será elaborada conforme los reportes brindados por la DPR y el diligenciamiento que se realizó del instrumento planteado en el presente protocolo (Véase Anexo 7. Instrumento Nacional de Reporte).
- **Remisión del informe al Ministerio de Transporte:** la empresa/operadora de transporte público remitirá el informe de seguimiento realizado trimestralmente al Ministerio de Transporte.

El siguiente flujograma ejemplifica el Paso 4:



9.3.3 Recomendaciones a la hora de activar el protocolo de respuesta

Generar una capacidad instalada en torno al abordaje de la violencia sexual que sucede en el transporte público y la Movilidad Activa; esto con el fin que las personas trabajadoras del sector puedan contar procesos de sensibilización y corresponsabilidad con el derecho a vivir una vida libre de violencias, y por ende puedan activar el protocolo de respuesta de una manera eficiente e integral sin incurrir en una revictimización. A continuación, se esbozan algunas recomendaciones para tener en cuenta:

- Las personas involucradas en la activación del protocolo deben estar sensibilizadas (mediante talleres, cursos certificables, entre otros) en las siguientes temáticas i) violencias por razón de sexo y género ii) violencia sexual, iii) enfoques diferenciales, iv) masculinidades cuidadoras, corresponsables y no violentas, v) movilidad y género, entre otros.
- Las personas involucradas en la activación del protocolo deben conocer los pasos que deben seguir para garantizar el enrutamiento de los casos de violencia sexual a las autoridades competentes.
- Las personas involucradas en la activación del protocolo, en especial quienes hacen la

labor de comunicarse con las autoridades, deben detallar la gestión realizada desde la misionalidad del sector transporte y así generar, de manera eficiente, este enrutamiento del caso en favor de la atención integral la víctima.

- Las personas trabajadoras del sector deben realizar el seguimiento de manera puntual y sistemática con la víctima, para que, desde el alcance misional del sector, la víctima, pueda sentirse acompañada desde las empresas y/o operadores de transporte público y/o sistemas de bicicletas compartidas.
- Las personas trabajadoras del sector deben usar de manera apropiada el ABC para evitar la revictimización y demás procedimientos que se enmarcan en esta Estrategia.
- Las personas trabajadoras del sector deben comprender que son actores claves en la corresponsabilidad con el derecho a una vida libre de violencias; por tanto, cuando tengan conocimiento de un caso de violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa deberán de manera inmediata, eficaz y diligente activar el protocolo de respuesta de la presente Estrategia y no impedir su activación y enrutamiento.

9.4 Ruta Intersectorial

La ruta intersectorial especifica las responsabilidades de las autoridades competentes en el abordaje integral de la violencia sexual. De acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Salud, se entiende como “el conjunto de acciones articuladas que responden a los mandatos normativos para

garantizar la protección de las víctimas, su recuperación y la restitución de los derechos. Comprende las actuaciones internas de cada institución para abordar a la víctima de acuerdo con sus competencias y la coordinación de las intervenciones intersectoriales”. (*Ministerio de Salud, 2024*).

9.4.1 Activación de la Ruta Intersectorial

Para la atención de estos casos, el marco jurídico colombiano contempla la triada de atención de los sectores de salud, protección y justicia. De acuerdo con lo contemplado en la Resolución 459 del 2012, se establece que toda víctima de violencia sexual debe recibir:

- a. Atención integral en salud, para garantizar la atención sobre las consecuencias en salud física y mental que puedan dejarle los eventos de violencia sexual.
- b. Acciones desde el sector de protección, para garantizar el restablecimiento de derechos y la no repetición de los eventos de violencia sexual.
- c. Acciones desde la justicia para que el delito no quede impune.

Para cada entidad territorial, las acciones, medidas y protocolos pueden ser diferentes,

pues en cada caso varía la operación de la triada de atención de los sectores de salud, protección y justicia en el territorio. En todo caso, se debe garantizar que las intervenciones deben contribuir al bienestar, la recuperación de sus derechos y a la reparación integral de la misma. Es importante anotar, que la ruta intersectorial ya está contemplada en la normatividad y en ningún caso, la atención integral de abordaje de violencia sexual es responsabilidad del Sector Transporte. “Considerando que cada caso es único y particular por las condiciones individuales de las víctimas, por el tipo de violencia de género presentado y por la oferta de servicios y disponibilidad institucional en los territorios, la ruta intersectorial se construye localmente involucrando a todas las entidades corresponsables en materia de salud, protección y justicia y tomando en cuenta los análisis de la situación y de determinantes sociales de la salud en cada territorio” (Min Salud, 2024).

El inicio de la ruta intersectorial es aquel momento en el que el centro de control o quien sea designado llama a la Línea 123 tal como se enunció en el paso 2 del protocolo de respuesta de la presente Estrategia. En adelante, las responsabilidades del sector se enmarcan en el seguimiento de los casos.

Es importante ratificar que, en los casos de violencia sexual donde se comprometa de manera prioritaria la salud de la víctima o haya acceso carnal, (antes de las 72 horas de ocurrido el hecho) se debe direccionar de manera inmediata al sector salud; en los otros casos, estará sujeto al análisis de la entidad que se direcciona desde la línea 123. Por ninguna razón estas decisiones estarán en contravía de lo estipulado en la legislación colombiana.



9.4.2 Disposiciones especiales para casos que involucren niños, niñas o adolescentes

De acuerdo con lo contemplado en la Resolución 459 de 2012 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, en la atención de casos de violencias basadas en género o de violencias sexuales que involucren niños, niñas o adolescentes, se respetarán todos los derechos contenidos en la Constitución Política de Colombia y tratados internacionales ratificados

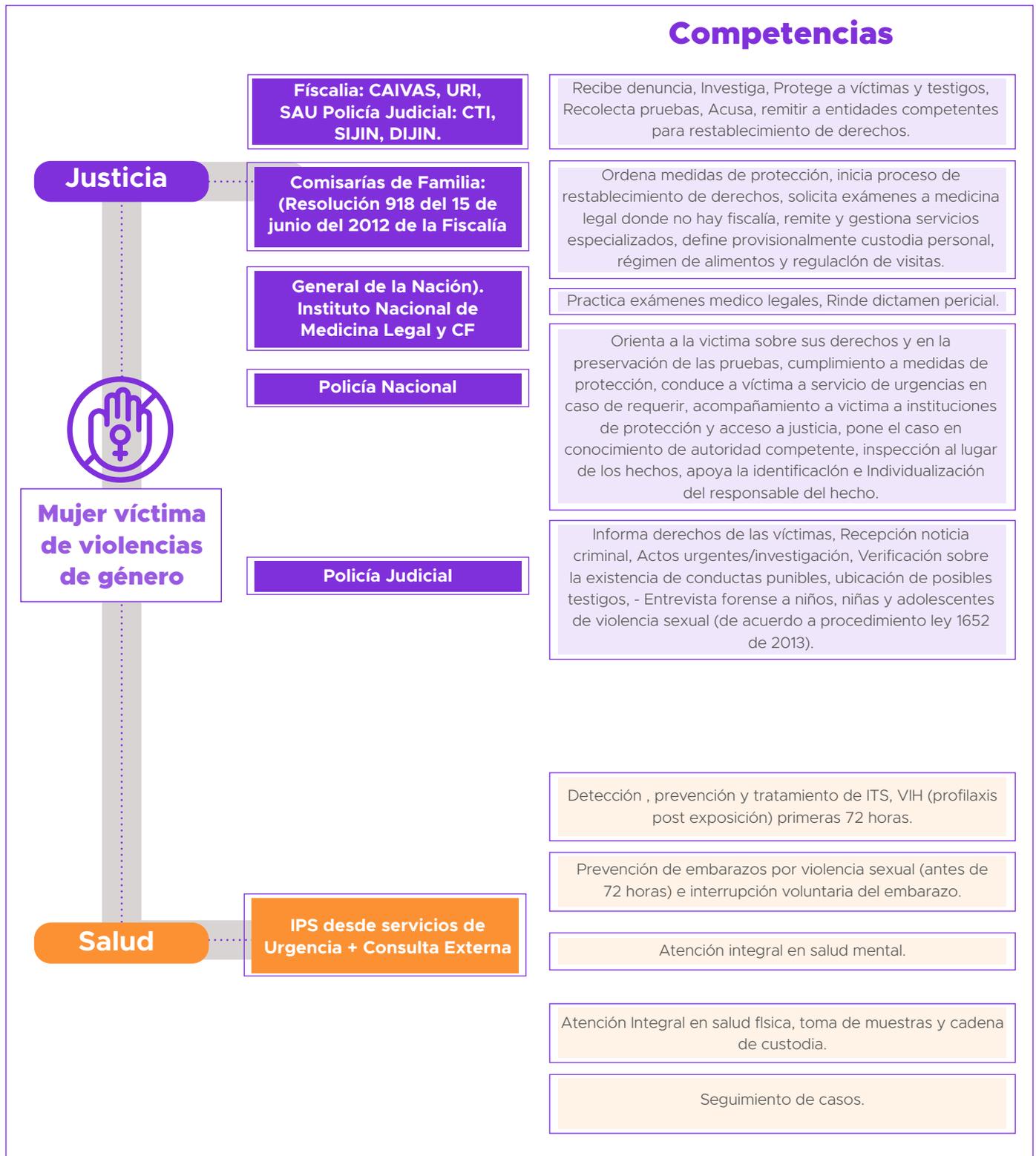
por el Estado, especialmente la Convención sobre los Derechos del Niño. De igual manera, se seguirán los lineamientos de protección y restablecimiento de derechos previstos en la Ley 1098 de 2006 (Código de la Infancia y la Adolescencia), o las normas que la modifiquen o reemplacen.

9.4.3 Recomendaciones frente a la Ruta Intersectorial

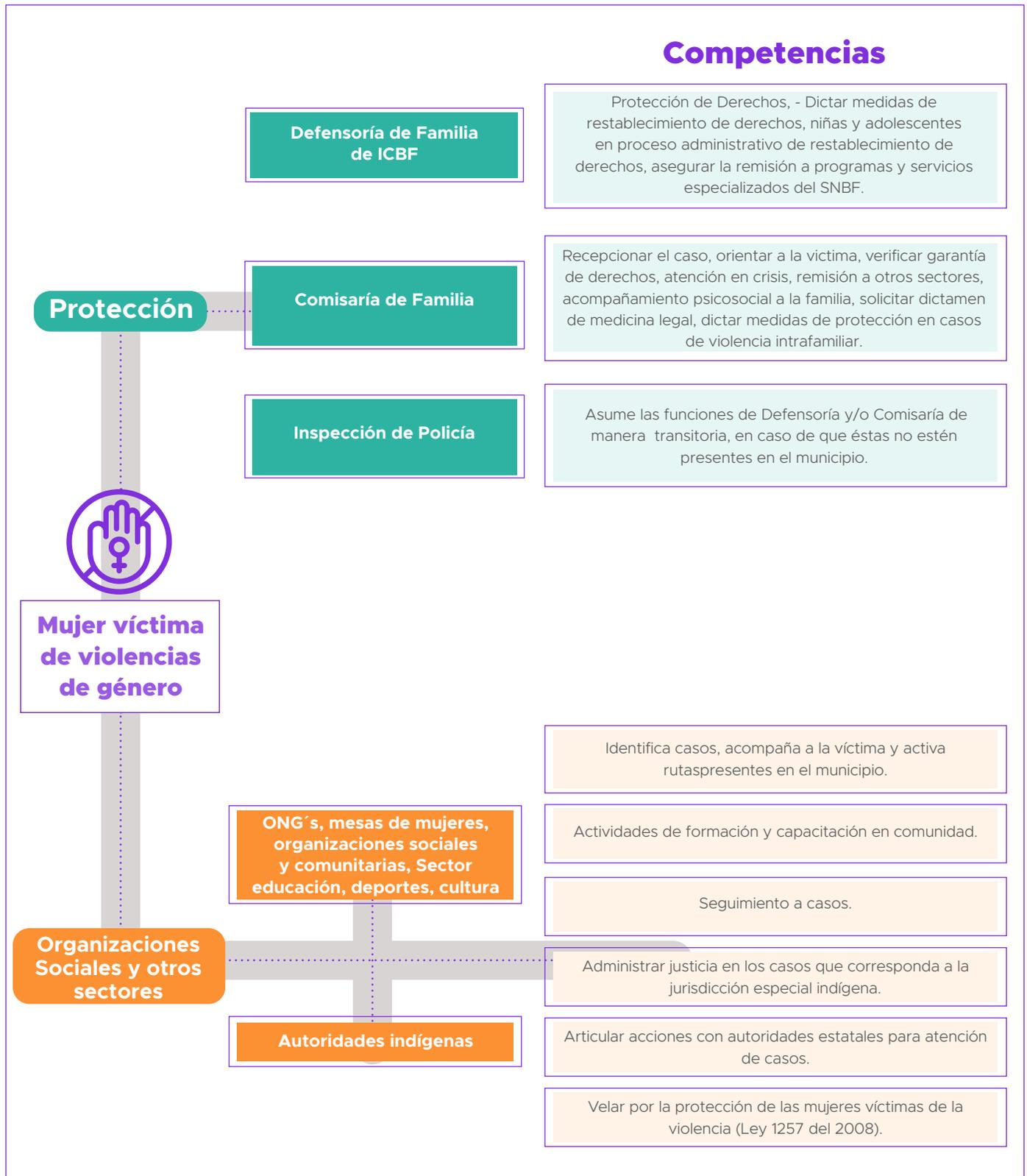
Con el fin de operativizar la acción intersectorial de manera ordenada, coordinada y eficaz, se sugieren las siguientes acciones:

- Realizar un mapeo de entidades que hacen parte de la triada de atención y sus funciones dentro de la ruta (a manera de ejemplo se referencia la figura 1. Ruta de atención Intersectorial). Esta ruta varía en cada región, en tanto las entidades pueden tener presencia o no en determinados territorios y proyectar acciones coordinadas en el marco de sus estrategias locales.
- Actualizar un directorio institucional que contemple el primer contacto de cada entidad por zonas o localidades que permita tener disponibles teléfonos y direcciones en caso de requerir atención y/o seguimiento a casos.
- Participar como Sector Transporte, en los mecanismos de articulación existentes en la zona, con el fin de coordinar y articular acciones territoriales, coordinar actualizaciones al talento humano y planear estrategias conjuntas de prevención, atención y sanción con las entidades competentes.

Figura 1. Ruta Intersectorial para la atención integral a las víctimas de violencia sexual.



Fuente: Elaboración propia tomado de la información de la Ruta de atención integral para víctimas de violencias de género de Ministerio de Salud.



Fuente: Elaboración propia tomado de la información de la Ruta de atención integral para víctimas de violencias de género de Ministerio de Salud.

10. Capítulo Sanción



El abordaje integral de la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa, que afecta principalmente a mujeres, niñas, niños, adolescentes y la población LGBTQ/OSGID, debe incluir la sanción como un componente clave, tal como lo plantea la Convención de Belém do Pará (ratificada en Colombia mediante la Ley 248 de 1995).

En consonancia con ello, el presente capítulo se adentra en la comprensión de la sanción dentro del contexto de la Estrategia actual, subrayando el crucial papel disuasivo que esta desempeña y la importancia de la sanción social. En esta exploración, se destacan temas fundamentales que deben ser considerados desde el ámbito institucional y misional del Sector Transporte, en la lucha contra la violencia sexual.

Internamente, se enfatiza la implementación de códigos de conducta que establezcan un estándar de comportamiento y condenen cualquier forma de acoso o abuso. Externamente, se resalta la necesidad de un trabajo articulado y coordinado con otros sectores clave como defensa, justicia, protección y mujer, para crear un frente sólido y unificado que no solo sancione sino también prevenga la violencia sexual. Esta colaboración intersectorial es esencial para fomentar un entorno seguro y respetuoso, donde la sanción social actúe como un poderoso aliado en la erradicación de estas conductas inaceptables.

10.1 ¿Qué entendemos por sanción?

Según lo dispuesto en la normativa colombiana, la sanción, basado principalmente en lo planteado en el Código Penal (Ley 599 de 2000), el Código Nacional de Policía y Convivencia (Ley 1801 de 2016) y la Sentencia C-328 de 2016 de la Corte Constitucional, busca corregir comportamientos que no cumplen con las leyes y normas de la sociedad y van en contraposición de la adecuada convivencia y seguridad ciudadana. Asimismo, pretende prevenir este tipo de conductas fomentando la reinserción, la no repetición y la importancia de respetar las normas por parte de todas las personas de la sociedad.

Para los fines de esta Estrategia, es especialmente relevante destacar el papel disuasivo de la sanción, pues ésta busca desmotivar conductas vistas como perjudiciales para la sociedad, mostrando a las personas en

general y potenciales infractores, delincuentes o victimarios, las consecuencias legales y sociales de sus comportamientos y acciones, buscando que, al conocer esto las personas se abstengan de cometer el delito o infracción. (ANSV, 2022; Gómez Bellvís, 2024).

Así pues, la teoría de la disuasión plantea que, las personas actúan motivadas por encontrar placer y evitar el dolor (Nagin y Pogarsky, 2003; Paternoster, 2010, en: ANSV, 2022) por lo cual conocer las implicaciones y costos de comportamientos indeseables socialmente puede evitar su ocurrencia. La efectividad de este tipo de medidas se relaciona con la certeza, severidad y rapidez con la que se efectúe el castigo, la multa o la contravención, razón por la cual el trabajo articulado entre sectores es fundamental.

10.1.1 La sanción social

Uno de los temas fundamentales para el componente de sanción de esta Estrategia es lo relacionado con la sanción social; en la Ley 1257 de 2008, en su capítulo IV. Medidas de sensibilización y prevención, se hace un llamado a que todas las partes de la sociedad y el Estado tomen medidas para fomentar la sanción social y la denuncia de todo tipo de prácticas violentas y de discriminación hacia las mujeres, teniendo en cuenta, a su vez, lo planteado en la Sentencia C-335 de 2013 de la Corte Constitucional “Medidas para Fomentar La Sanción Social y Denuncia de Prácticas Discriminatorias Y Violencia Contra Las Mujeres” donde se afirma que:

- “La sanción social es una forma de control social de reaccionar a un comportamiento y es definido por la sociología como cualquier tipo de reacción que tienen los demás ante el comportamiento de un individuo o grupo y que pretende garantizar que se cumpla una determinada norma”. (Sentencia C-335, 2013).
- Hay conductas tan profundamente arraigadas en la sociedad, como la violencia, frente a los cuales los mecanismos formales de sanción no han sido suficientes, por lo cual se requiere de un refuerzo adicional por parte del control social para hacer cumplir la norma (Ídem).

Dicho lo anterior, es imperativo que el sector del transporte asuma un rol proactivo en la promoción de una vida libre de violencias, especialmente en lo que respecta al derecho a desplazarse sin temor a la violencia sexual. Este sector, con su vasta red de comunicación y contacto diario con millones de personas, tiene el potencial de ser un poderoso agente de cambio. Al trabajar de manera coordinada con sectores clave como defensa, justicia, protección y mujer, se puede construir un frente sólido y unificado que no solo rechace enérgicamente los comportamientos reprochables, sino que también fomente la empatía, la acción sin daño, la solidaridad y la denuncia.

Imaginemos un sistema de transporte donde cada aviso, cada mensaje y cada interacción esté impregnado de un espíritu de respeto y protección hacia todos los usuarios y las usuarias. Este esfuerzo conjunto podría transformar el transporte en un espacio seguro y respetuoso, donde la violencia no tenga cabida y donde cada individuo, independientemente de su género, pueda moverse con confianza y tranquilidad.

10.2 ¿Qué puede hacer el Sector Transporte a favor de sancionar la violencia sexual?

En línea con lo anterior, en este capítulo se presentan algunos de los temas clave que, desde el Sector Transporte, entendiendo su alcance y misionalidad, puede contemplar a favor de sancionar la violencia sexual

internamente, es decir, con las personas trabajadoras y colaboradoras del sector, como es la implementación de códigos de conducta y la revisión periódica de certificados de agresores sexuales.

10.2.1 Implementación de Códigos de conducta o reglamentos laborales de tolerancia cero con la violencia de género y explotación sexual y comercial de MNNA

Tomando como base buenas prácticas institucionales que permitan prevenir, atender y sancionar la violencia y explotación sexual y comercial de MNNA en ámbitos laborales, como son los procedimientos, políticas, reglamentos o códigos de conducta, por ejemplo, política de PEAS (Protección contra la Explotación y los Abusos Sexuales) implementados por Naciones Unidas, así como los códigos de conducta de Tolerancia Cero contra la violencia y explotación sexual de mujeres, niños, niñas y adolescentes implementados desde el 2019 por los Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación, en coordinación con la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio de Transporte, se recomienda que todas las entidades y empresas del Sector Transporte, incluidas las empresas que implementan proyectos de infraestructura de transporte, adopten estos códigos o instrumentos similares.

Este código es un compromiso tácito tanto de las empresas, como de las personas que trabajan en éstas, de no incurrir en hechos de violencias ni de ser cómplices de actos que alteren el derecho a vivir una vida libre de violencias.

Las entidades y empresas deberán definir procedimientos y medidas para sancionar la violencia sexual que las personas trabajadoras llegaren a incurrir durante su contrato laboral, en consonancia con los preceptos del Código Sustantivo del Trabajo, de tal forma que se garanticen los derechos de todas las partes involucradas y se proporcione un proceso justo y transparente durante la investigación y las acciones disciplinarias y penales, si es el caso.

Se sugiere que dicho código contemple, mínimamente, medidas cuando la persona trabajadora:

- a. Se vea envuelta o sea cómplice de una situación de violencia sexual o explotación sexual y comercial de MNNA.
- b. Se niegue a activar el protocolo de respuesta de la empresa ante situaciones de violencia sexual, omitiendo así el principio de debida diligencia. (Ley 2137 de 2021).

Con relación a lo anterior, es crucial que todas las personas trabajadoras de la empresa de transporte conozcan el protocolo y su activación. Ahora bien, al momento de diseñar el código de conducta se recomienda que, se tenga presente lo siguiente:

- Hacer explícito el compromiso de la empresa de aplicar códigos de conducta de Tolerancia Cero contra la violencia y explotación sexual de mujeres, niños, niñas y adolescentes
- Contar con canales o líneas de comunicación para interponer una PQRS, y una adecuada difusión de estas, donde las personas puedan reportar casos de violencia sexual u omisión por parte de las personas trabajadoras y colaboradoras de la empresa de transporte.
- Que este planteado en lenguaje incluyente, no sexista y claro que para asegurar que la persona trabajadora comprenda lo planteado en este código.
- Plantear jornadas, programas, entre otras, de formación continua y periódica respecto a las violencias basadas en género, especialmente la violencia sexual, derechos humanos y protección de NNA.

Para ampliar la información puede consultar el siguiente Anexo 9. Código de conducta.



Anexo 9. Código de conducta

10.2.2 Solicitud periódica y precontractual de certificados de agresores sexuales y medidas correctivas

Otro asunto fundamental que pueden considerar las empresas y entidades del Sector Transporte en este componente, y que va en sinergia con el componente de prevención, es lo relacionado con la solicitud que se realice a todas las personas trabajadoras, de los certificados expedidos por la Policía Nacional de Colombia para ser contratadas relacionados a continuación:

- **Consulta de inhabilidades. Delitos sexuales cometidos contra menores de 18 años.**

Ley 1918 de 2018. <https://inhabilidades.policia.gov.co:8080/>. Este certificado es de especial valor solicitarlo a las personas que operan los vehículos de transporte o tienen relación directa y constante con las personas usuarias, por su interacción con menores de edad.

- **Sistema Registro Nacional de Medidas Correctivas RNMC**

https://srvcnpc.policia.gov.co/PSC/frm_cnp_consulta.aspx, al momento de solicitar este certificado se debe observar qué tipo de medidas correctivas tiene la persona y cuáles pueden estar relacionadas con violencia sexual.

Es recomendable, además, que la solicitud de estos dos certificados se realice de manera periódica, por ejemplo, semestralmente, buscando con ello realizar seguimiento al personal vinculado a la empresa de transporte y se relacione con lo planteado en el código de conducta del numeral anterior.

Esta acción, a su vez, como se comentó en los objetivos de la sanción, podrá servir de medida disuasoria de comportamiento, pues los trabajadores de las empresas sabrán que se hará un constante monitoreo a este tipo de conductas y que esto tiene consecuencias en el ámbito laboral.



10.3 Articulación con entidades

Como se destaca a lo largo de la Estrategia, es fundamental reconocer el alcance misional del Sector Transporte y su rol de corresponsabilidad y debida diligencia, reconociendo que, este sector no tiene entre sus funciones sancionar delitos (Código Penal) o establecer medidas correctivas (Código de Policía), por tanto, su papel, a favor de la denuncia y el acceso a la justicia por parte de las víctimas de violencia sexual en el transporte público y Movilidad Activa, se enmarca en el trabajo articulado y de apoyo que se pueda establecer con instituciones como la Policía Nacional, Fiscalía General de la Nación, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, entidades del ministerio público, sector mujer, entre otros, tanto a nivel nacional como territorial.

En este sentido y considerando el relacionamiento constante de las empresas de transporte público y los sistemas de bicicletas

compartida con la ciudadanía, estos pueden ser espacios propicios para el reconocimiento, socialización y difusión, en los medios con los que cuente (pantallas, parlantes, paraderos, estaciones, vallas, etc.) de las leyes, los delitos sexuales y los comportamientos contrarios a la convivencia frente a la violencia sexual, que hoy en día están contemplados en el Código Penal y Código de Policía.

Esto a su vez, como se planteó en la teoría de la disuasión, puede coadyuvar a la prevención de la conducta indeseada, que en este caso son actos de violencia sexual en el transporte público y Movilidad Activa.

En la **tabla a continuación** se enuncian algunos artículos, así como su sanción, contemplados en el código de Policía y Código Penal respecto a la violencia sexual, los cuales podrían ser socializados, con la debida articulación anteriormente señalada.



Tabla 5. Medidas sancionatorias soportadas en el Código de Policía y en el Código Penal

Código Penal (Ley 599 de 2000)		Código de Policía (Ley 1801 de 2016)	
Artículo	Sanción	Artículo	Sanción
226. Injuria por vía de hecho	El que por vías de hecho agravie a otra persona incurrirá en prisión de dieciséis (16) a cincuenta y cuatro (54) meses.	33. Comportamientos que afectan la tranquilidad y relaciones respetuosas de las personas. (...) 2. En espacio público, lugares abiertos al público, o que siendo privados trasciendan a lo público: (...) b) Realizar actos sexuales o de exhibicionismo	<u>Quien incurra en este comportamiento tendrá una multa general tipo 3. Es decir, tendrá que pagar ocho (8) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).</u>
210-A. Acoso Sexual	El que en beneficio suyo o de un tercero y valiéndose de su superioridad manifiesta o relaciones de autoridad o de poder, edad, sexo, posición laboral, social, familiar o económica, acose, persiga, hostigue o asedie física o verbalmente, con fines sexuales no consentidos, a otra persona, incurrirá en prisión de uno (1) a tres (3) años.		
205. Acceso Carnal Violento	El que realice acceso carnal con otra persona mediante violencia, incurrirá en prisión de doce (12) a veinte (20) años.		
Artículo 208. Acceso Carnal Abusivo con Menor de Catorce Años	El que acceda carnalmente a persona menor de catorce (14) años, incurrirá en prisión de doce (12) a veinte (20) años.		

La Estrategia presenta un plan de comunicación nacional que le permitirá a las entidades territoriales, empresas, operadoras de transporte público, sistemas de bicicletas compartidas, entre otras, adoptarlo y difundir en diferentes canales, y con ello contribuir a la desnaturalización de la violencia sexual en el transporte público y la Movilidad Activa.

Para consultar el plan de comunicación véase Anexo 5. Campaña A Movernos Sin Miedo.



Anexo 5. Campaña A Movernos Sin Miedo

Conclusión

Para concluir, se hace necesario reconocer que estamos en un punto de inflexión al saldar una deuda histórica con las mujeres. Por ello, la implementación de la Estrategía Nacional para Abordar la Violencia Sexual en el Transporte Público y la movilidad activa no solo represente un compromiso con la seguridad y la garantía por el derecho a vivir una vida libre de violencias en el transporte, sino también en una oportunidad para reconstruir el tejido social desde la equidad y la inclusión.

Al adoptar medidas preventivas, educativas y de respuesta efectiva, estamos tejiendo un futuro donde cada viaje sea un espacio seguro, libre de violencia y miedo. Es crucial que las y los ciudadanos, las autoridades y las organizaciones trabajen de manera unida, promoviendo un cambio cultural que valore la dignidad humana en cada trayecto.

Con esta estrategia, estamos sembrando las semillas para una movilidad accesible y segura, donde cada persona pueda moverse y desplazarse con confianza y libertad por nuestros espacios públicos. Así, avanzamos con paso firme hacia un entorno donde la equidad de género y la seguridad sean una realidad palpable para todos y todas.



11. Referencias

ACNUR. 2009. La Lucha Contra El Racismo, La Discriminación Racial, La Xenofobia Y Las Formas Conexas De Intolerancia A Través De Un Enfoque Estratégico.

Araos Casas, A. M., Bohórquez, M. F., García Reyes, L., Martínez, S. E., Roda Otero, A., Trujillo Rendón, V., ... Delvasto, J. S. (2024). Caracterización de los patrones de movilidad en Bogotá con enfoque de género e interseccional. Caracas: CAF. Retrieved from <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2255>

Asian Development Bank. 2013. Tool Kit on Gender Equality Results and Indicators. Manila.

Bandera, Andrea, and María José Orozco. 2018. “#MeToo: MUÉVETE SEGURA, MUJERES Y TRANSPORTE PÚBLICO”. Universidad de la Costa.

Beltrán Llera, Jesús A., and Luz F Pérez Sánchez. 2004. El Proceso de Sensibilización. Universidad Complutense de Madrid.

Berkley, Blair J. 1996. “Analyzing Service Blueprints Using Phase Distributions”. European Journal of Operational Research 88(1). doi:10.1016/0377-2217(94)00157-X.

Blasweiler, B. 2019. “The Challenge of Active Mobility. How to Motivate Commuters to Use Active Mobility?”

Carvajal, Sofía. 2015. 1 El Piropo Callejero. 1st ed. ed. Poemia Su casa Editorial. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.

Centro de Estudios de Opinión (CEO). 2019. Levantamiento De La Línea De Base Sobre Percepción De Seguridad Respecto Al Acoso Y La Violencia Sexual Contra Las Mujeres En El Espacio Público En La Comuna 8 Villa Hermosa, Comuna 10 La Candelaria Y El Corregimiento De Altavista”. Medellín.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2019. El Gobierno Porteño, Contra El Acoso Callejero. Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2020. 2 de Octubre: Día de La Lucha Contra El Acoso Sexual Callejero. Buenos Aires.

Código Nacional de Policía y Convivencia. 2016. Código Nacional de Policía y Convivencia.

Colaboratorio Pluriversos, cultura y poder. 2019. “Mapa Narrativo Del Acoso Sexual Callejero En Manizales”. Visualizador de Datos.

Comité de la CEDAW. 1998. Recomendación General No. 19.

Comité de la CEDAW. 2017. Recomendación General Núm. 35 sobre La Violencia Por Razón de Género Contra La Mujer, Por La Que Se Actualiza La Recomendación General Núm. 19.

Congreso de la República de Colombia. 1981a. “Ley 22”. 1981a.

Congreso de la República de Colombia. 1981b. “Ley 51”. 1981b.

Congreso de la República de Colombia. 1991. “Ley 12”.

Congreso de la República de Colombia. 1993. “Ley 105”.

Congreso de la República de Colombia. 1994. “Ley 136”.

Congreso de la República de Colombia. 1995. “Ley 248”.

Congreso de la República de Colombia. 1996. “Ley 336”.

Congreso de la República de Colombia. 2000a. “Código Penal”.

Congreso de la República de Colombia. 2000b. “Ley 575 Por El Cual Se Reforma Parcialmente La Ley 294 de 1996”.

Congreso de la República de Colombia. 2000c. “Ley 599 De Las Normas Rectoras de La Ley Penal Colombiana”.

Congreso de la República de Colombia. 2002a. “Ley 747”.

Congreso de la República de Colombia. 2002b. “Ley 769”.

Congreso de la República de Colombia. 2003. “Ley 800”.

Congreso de la República de Colombia. 2006. “Ley 1098”.

Congreso de La República de Colombia. 2006. “Ley 1098 de 2006. Código de La Infancia y La Adolescencia”. Diario Oficial N°46.446.

Congreso de la República de Colombia. 2007. “Ley 1146 Por Medio de La Cual Se Expiden Normas Para La Prevención de La Violencia Sexual y Atención Integral de Los Niños, Niñas y Adolescentes Abusados Sexualmente”.

Congreso de la República de Colombia. 2008a. “Ley 1236”.

Congreso de la República de Colombia. 2008b. “Ley 1257”.

Congreso de la República de Colombia. 2009a. “Ley 1336”.

Congreso de la República de Colombia. 2009b. “Ley 1346”.

Congreso de la República de Colombia. 2011. “Ley 1482”.

Congreso de la República de Colombia. 2013a. “Ley 1617”.

Congreso de la República de Colombia. 2013b. “Ley 1625”.

Congreso de la República de Colombia. 2014. “Ley 1719”.

Congreso de la República de Colombia. 2015. “Ley 1761”.

Congreso de la República de Colombia. 2020. “Ley 2033”.

Congreso de la República de Colombia. 2021a. “Ley 2137”.

Congreso de la República de Colombia. 2021b. “Ley 2137”.

Congreso de la República de Colombia. 2022. “Ley 2199”.

Congreso de la República de Colombia. 2023a. “Ley 2281”.

Congreso de la República de Colombia. 2023b. “Ley 2294”.

Congreso de la República de Colombia. 2008. “Ley 1257”. “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”. <https://www.rednacionaldemujeres.org/phocadownloadpap/ley%201257%20de%202008.pdf> (Octubre 6, 2019).

Congreso de la República de Colombia. 2012. “Ley 1719”. Adopción de Medidas Para Garantizar El Derecho de Acceso a La Justicia de Las Víctimas de Violencia Sexual, En Especial de La Violencia Sexual Asociada al Conflicto Armado Interno”.

Congreso de la República de Colombia. 2016. “Ley 1801”. Por La Cual Se Expide El Código Nacional de Policía y Convivencia. Colombia. http://www.imprenta.gov.co/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=21&p_numero=1801&p_consec=45806.

Congreso de la República de Colombia. 2019. “Ley 1955”. Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto Por Colombia, Pacto Por La Equidad.” Colombia: Congreso de la República de Colombia. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1955_2019.html.

Congreso de la República de Perú. 2015. “Ley 30.314 Previene y Sanciona El Acoso Sexual Producido En Espacios Públicos, Conformado Por Vías Públicas y Zonas de Recreación Pública, Que Afectan Los Derechos de Las Personas, En Especial Los de Las Mujeres”.

Congreso Nacional de Chile. 2019. “Ley N° 21.153 Modifica El Código Penal Para Tipificar El Delito de Acoso Sexual En Espacios Públicos”. Diario Oficial de 3 de mayo de 2019.

Connell, Raewyn. 2015. 1 Masculinidades. Segunda Edición Esp. Ciudad de México: Universidad Autónoma de México.

Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. 2021. “Política Pública de Mujeres y Equidad de Género CONPES DC 14”.

Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad. 2019. Salud Mental y Discapacidad Psicosocial.

Constitución Política de Colombia. 1991. Constitución Política de Colombia.

Corte Constitucional de Colombia. 2016. Sentencia T-012.

Corte Constitucional de Colombia. 2018a. 2018a Sentencia T-126.

Corte Constitucional de Colombia. 2018b. 2018b Sentencia T-311.

Corte Constitucional de Colombia. 2022. Sentencia T-061.

Corte Suprema de Justicia de Colombia. 2006. Sentencia 25743.

Corte Suprema de Justicia de Colombia. 2018. “Sentencia SP107-2018 Del 7 de Febrero de 2018”.

Cortez Albornoz, Iván René. 2015. “El Acceso a La Justicia a La Luz Del Estado Social de Derecho En Colombia”. Revista Científica General José María Córdova: 81–103.

Crenshaw, K. W. 2017. 1 On Intersectionality: Essential Writings. The New Press.

DANE (2020). GUÍA PARA LA INCLUSIÓN DEL ENFOQUE DIFERENCIAL E INTERSECCIONAL. Tomado de: <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/genero/guia-inclusion-enfoque-difencias-intersecciones-produccion-estadistica-SEN.pdf>

DANE. 2022. “Enfoques Ciclo de Vida.”

DANE. Glosario Grupos Étnicos. https://www.dane.gov.co/files/censo2005/etnia/sys/Glosario_etnicos.pdf (October 10, 2023).

DANE & USAID (2016). LINEAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL ENFOQUE DE DERECHOS Y LA ATENCIÓN DIFERENCIAL A GRUPOS ÉTNICOS EN LA GESTIÓN DE LAS ENTIDADES TERRITORIALES. Tomado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Lineamientos%20Enfoque%20Diferencial%20%C3%89TNICO%20VPublicable%20FINAL%20260216.pdf>

Defensoría del Pueblo. 2023. Informe Defensorial, Violencia Sexual Contra Niños, Niñas y Adolescentes En Colombia: Análisis de La Respuesta Estatal.

Departamento administrativo de planeación. 2022. Guía Para La Formulación de Indicadores. Medellín. https://www.medellin.gov.co/es/wp-content/uploads/2023/01/GUIA-FORMULACION-INDICADORES_vf.pdf (April 4, 2024).

Departamento Nacional de Planeación. 2013. “Documento CONPES Social 161.”

Departamento Nacional de Planeación. 2014. Elementos Básicos Del Estado Colombiano, Guías Para La Gestión Pública Territorial.

Departamento Nacional de Planeación de Colombia. 2020. “CONPES 3991”.

Departamento Nacional de Planeación de Colombia. 2022. “CONPES 4080”.

Fiscalía General de la Nación. 2023a. “Portafolio de Servicios”. Portafolio de servicios Fiscalía General de la Nación.

Fiscalía General de la Nación. 2023b. Reporte Estadístico Del Sistema Penal Oral Acusatorio.

Fondo de Población de las Naciones Unidas. 2018. “Cinco Cosas Que No Sabías Sobre La Discapacidad y La Violencia Sexual”. 2018.

Fundación Plan Internacional. 2021. “Acoso Sexual En Niñas: Un Delito En Aumento”. Plan Internacional.

Gil, E., and I. Lloret. 2007. “La Violencia de Género”. Editorial UOC: 1–45.

Godoy, Mónica. 2023. “Mujeres Se Movilizan En Moto Para No Ser Acosadas En Bogotá”.

Gouvernement du Québec. 2019. “Transporting Québec Towards Modernity.” <https://www.transports.gouv.qc.ca/en/Documents/paratransit-interventionframework.pdf>.

Iniciativa Spotlight, and Unión Europea. 2021. PROPUESTA DE INDICADORES ILUSTRATIVOS PARA MEDIR LOS RESULTADOS DE CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO DE LAS MEDIDAS DE ALERTA DE VIOLENCIA DE GÉNERO CONTRA LAS MUJERES. México.

Instituto Colombiano de Bienestar Familiar. “Autoridad Competente”. 2023. <https://www.icbf.gov.co/> (Octubre 10, 2023).

Instituto Nacional de Mujer (INAMU). 2016. PLAN DE ACCIÓN DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS MUJERES. Panamá.

Instituto Universitario de Psicología Dinámica. “Violencia de Género: Desnaturalizar La Violencia Invisible”. <https://inupsi.com/violencia-genero-desnaturalizar-la-violencia-invisible/#:~:text=Se%20trata%2C%20por%20tanto%2C%20de,%E2%80%9Cnormales%E2%80%9D%20y%20por%20aislados.> (Octubre 10, 2023).

Johana Barreto Montoya & Juan Camilo Prado C. 2020. “Inclusión y Discapacidad En Colombia Análisis y Recomendaciones Para La Construcción de Política Pública”. Público 28 1.

Kash, Gwen. 2019. “Always on the Defensive: The Effects of Transit Sexual Assault on Travel Behavior and Experience in Colombia and Bolivia”. *Journal of Transport and Health* 13(June): 234–46. doi:10.1016/j.jth.2019.04.004.

Kosofsky, Eve. 1985. *Between Men English Literature and Male Homosocial Desire*. Columbia University Press.

Lazo, Alejandra, and Yasna Contreras. 2009. “Aproximación Exploratoria al Estudio de La Movilidad Cotidiana de Las Mujeres. El Caso de La Pintana. Santiago de Chile”. 12o Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo.: 1–15.

McGinley, Ann. 2018. “The Masculinity Motivation.” Symposium - 2018 - #MeToo. <https://www.stanfordlawreview.org/online/the-masculinity-motivation/> (Octubre 10, 2023).

Mejía Guerrero, Luz Patricia. 2012. “La Comisión Interamericana de Mujeres y La Convención de Belém Do Pará. Impacto En El Sistema Interamericano de Derechos Humanos”. *Revista IIDH* 56: 190–213.

Mesa de género de la cooperación internacional en Colombia. 2010. Ley 1257 de 2008 Por El Derecho de Las Mujeres a Una Vida Libre de Violencias.

Ministerio de Educación. 2022. Lineamientos de Prevención, Detección, Atención de Violencias y Cualquier Tipo de Discriminación Basada En Género En Instituciones de Educación Superior (IES), Para El Desarrollo de Protocolos En El Marco de Las Acciones de Política de Educación Superior Inclusiva e Intercultural - Ministerio de Educación Nacional. Bogotá D.C.

Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia. 2022. “Resolución 1239”.

Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia. 2012. “Resolución 459”.

Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia. 2017. “Resolución 926”.

Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia. 2018. ABECÉ De La Discapacidad.

Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia. 2020. Ciclo de Vida. [https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Paginas/cicloVida.aspx#:~:text=La%20siguiente%20clasificaci%C3%B3n%20es%20un,\(60%20a%C3%B1os%20y%20m%C3%A1s\)\(October%2010,%202023\).](https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Paginas/cicloVida.aspx#:~:text=La%20siguiente%20clasificaci%C3%B3n%20es%20un,(60%20a%C3%B1os%20y%20m%C3%A1s)(October%2010,%202023).)

Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia. “Ruta de Atención Integral Para Víctimas de Violencias de Género”. <https://www.minsalud.gov.co/salud/publica/ssr/Paginas/Ruta-de-atencion-integral-para-victimas-de-violencias-de-genero.aspx> (October 10, 2023).

Ministerio de Transporte de Colombia. 2001. “Decreto 170”.

Ministerio de Transporte de Colombia. 2012. Resolución 1282.

Ministerio de Transporte de Colombia. 2022. Resolución 20223040064995.

Ministerio de Transporte de Colombia. 2019. Resolución 2830 de 2019 “Por La Cual Se Crea El Comité Sectorial Para La Coordinación e Implementación de La Política Pública de Equidad de Género En El Sector Transporte.” <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=21581> (May 14, 2021).

Miodosky, María. 2015. “Género En Evidencia: La Importancia de Los Datos Para Promover La Igualdad”. ¿Y si hablamos de igualdad? Blog BID.

Miralles-Guasch, Carme. 2002. “Transporte y Territorio Urbano: Del Paradigma de La Causalidad al de La Dialéctica”. *Documents d’Analisi Geogràfica* 41: 107–20.

Montes. L (2022). in-Visibles en el transporte y el espacio público: Experiencias de movilidad de la comunidad LGBTQ+. Recuperado de: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/in-visibles-en-el-transporte-y-el-espacio-publico-experiencias-de-movilidad-de-la-comunidad-lgbtq/>

Montoya Robledo, Valentina. 2019. “‘Uno Se Resigna a Que El Transporte Es Así’: Trabajadoras Domésticas Sindicalizadas Atravesando Medellín”. *Revista CS*. https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/revista_cs/article/view/3173.

Montoya Robledo, Valentina, and Germán Escovar Alvarez. 2020. “Domestic Workers’ Commutes in Bogotá: Transportation, Gender and Social Exclusion”. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 139: 400–411. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.07.019>.

Montoya, Valentina. “Transportation at the Margins: Time, Finances, and Violence in the Commuting Experiences of Domestic Workers in Bogotá, Medellín and Sao Paulo”.

Montoya-Robledo, V. “Poverty and Inequality in Focus: Latin American Domestic Workers Experiences of Violence While Commuting”. International Handbook on Gender and Cities.

Montoya-Robledo, V. “Transportation Racism in Latin America: The Case of Domestic Workers”. In Global Systemic Racism.

Montoya-Robledo, Valentina, Laureen Montes Calero, Valeria Bernal Carvajal, Diana Carolina Galarza Molina, Wilmer Pipicano, Andrés Javier Peña, Christian Pipicano, et al. 2021. “Gender Stereotypes Affecting Active Mobility of Care in Bogotá.” Transportation Research Part D: Transport and Environment 92. doi:10.1016/j.trd.2021.102730.

Moscoso, Marina, Segundo López, Valentina Montoya, Lina Marcela Quiñones, Laura Daniela Gómez, Natalia Lleras, and Claudia Adriazola-Steil. 2020. Mujeres y Transporte En Bogotá: Las Cuentas. Bogotá. <https://www.despacio.org/portfolio/las-mujeres-y-el-transporte-en-bogota-las-cuentas/>.

Moscoso, Marina, Laura Ome, Maryfely Rincón, Kennia Aguirre, Carlos Sánchez, Natalia Lleras, and Marcela Patiño. 2021. Género y Movilidad Activa: Acciones Para No Dejar a Nadie Atrás En Colombia. Bogotá: GIZ Colombia & Despacio.org. <https://www.despacio.org/portfolio/genero-y-movilidad-activa/> (April 26, 2023).

Murcia Cortez, Diego Fernando. 2010. “Universidad de Los Andes (2010) Caracterización Del Transporte Intermunicipal de Pasajeros Por Carretera Decreto 176/2001”. Universidad de Los Andes.

Naciones Unidas. 1948. La Declaración Universal de Los Derechos Humanos.

Nueva Ciudad. 2018. “Confirmaron Que El 100% de Las Porteñas Sufrieron Acoso Callejero”.

Observatorio Contra el Acoso Chile. 2015. “Observatorio Contra El Acoso Chile”. <https://ocac.cl/>.

Observatorio para la Equidad de las Mujeres. 2023. “Espacio Público”. Visualizador de Datos. <https://oemcolombia.com/espacio-publico/> (Octubre 10, 2023).

ONU Mujeres. 2023. “Transformación Cultural Para La Prevención de Violencias Contra Mujeres y Niñas.” <https://colombia.unwomen.org/es/como-trabajamos/fin-a-la-violencia-contra-las-mujeres/transformacion-cultural-prevencion-violencias> (Octubre 10, 2023).

ONU Mujeres. “Tipos de Violencia Contra Las Mujeres y Las Niñas”. <https://www.unwomen.org/es/what-we-do/ending-violence-against-women/faqs/types-of-violence> (Octubre 10, 2023).

ONU Mujeres, and Patronato municipal de San José. 2014. PROTOCOLO DE ACTUACIÓN EN CASOS DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO. Quito.

Organización de Estados Americanos. 1994. Convención Interamericana Para Prevenir, Sancionar y Erradicar La Violencia Contra La Mujer: Convención Belém Do Pará.

Organización de Naciones Unidas. 1965. Convención Internacional Sobre La Eliminación de Todas Las Formas de Discriminación Racial.

Organización de Naciones Unidas. 1981. Convención Sobre La Eliminación de Todas Las Formas de Discriminación Contra La Mujer.

Organización de Naciones Unidas. 1989. Convención Sobre Los Derechos Del Niño.

Organización de Naciones Unidas. 2000a. Convención de Palermo.

Organización de Naciones Unidas. 2000b. Protocolo Facultativo de La Convención Sobre Los Derechos Del Niño Relativo a La Venta de Niños, La Prostitución Infantil y La Utilización de Niños En La Pornografía.

Organización de Naciones Unidas. 2008. Convención Sobre Los Derechos de Las Personas Con Discapacidad.

Organización de Naciones Unidas. 2015. Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Orozco-Fontalvo, Mauricio, Andrea Arévalo-Támara, Thomas Guerrero-Barbosa, and Margareth Gutiérrez-Torres. 2018. “Bicycle Choice Modeling: A Study of University Trips in a Small Colombian City.” *Journal of Transport and Health* 9(February): 264–74. doi:10.1016/j.jth.2018.01.014.

Ortiz Escalante, Sara, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca, Roser Casanovas, and Blanca Valdivia. 2021. “Movilidad Cotidiana Con Perspectiva de Género: Guía Metodológica Para La Planificación y El Diseño Del Sistema de Movilidad y Transporte” ed. CAF. : 167. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>.

Pérez-Montesinos, Yoali. 2021. “Importancia de La Capacitación y Sensibilización de Los Servidores Públicos En Prevención de La Violencia de Género”. *Vive Mas Seguro ORG*.

Policía Nacional. (2020, 20233) (2023). Estadísticas Delictivas. Recuperado de <https://www.policia.gov.co/estadistica-delictiva>

- Presidente de la República de Colombia. 1998a. 1998 Decreto 1326.
- Presidente de la República de Colombia. 1998b. “Decreto 1504”.
- Presidente de la República de Colombia. 2001a. “Decreto 171”.
- Presidente de la República de Colombia. 2001b. Diario Oficial 44318 de febrero 5 de 2001. Presidente de La República, Decreto 172. Colombia.
- Presidente de la República de Colombia. 2008. “Decreto 4786”.
- Presidente de la República de Colombia. 2011. “Decreto 4799”.
- Presidente de la República de Colombia. 2014. “Decreto 1069”.
- Presidente de la República de Colombia. 2015. “Decreto 1079”.
- Presidente de la República de Colombia. 2018. “Decreto 410”.
- Presidente de la República de Colombia. 2019. “Decreto 2106”.
- Presidente de la República de Colombia. 2020. “Decreto 1710”.
- Presidente de la República de Colombia. 2023. “Decreto 1075”. Por El Cual Se Adopta La Estructura Del Ministerio de Igualdad y Equidad y Se Dictan Otras Disposiciones.”
- Presidente de la República de Colombia. 2023. Protocolo para la prevención, atención y medidas de protección de todas las formas de violencia contra las mujeres y basadas en género y/o discriminación por razón de raza, etnia, religión, nacionalidad, ideología política o filosófica, sexo u orientación sexual o discapacidad, y demás razones de discriminación en el ámbito laboral y contractual del sector público; y la participación efectiva de la mujer en las diferentes instancias de la administración pública.
- Principios de Yogyakarta. 2007. Principios de Yogyakarta.
- Prochaska, James O., Carlo C. Diclemente, and John C. Norcross. 1993. “In Search of How People Change: Applications to Addictive Behaviors”. *Journal of Addictions Nursing* 5(1). doi:10.3109/10884609309149692.
- Profamilia. 2023. “Violencia de Género, Atención Integral En Salud Física, Emocional y Social”. <https://profamilia.org.co/aprende/violencia-de-genero/tipos-de-violencias/> (October 10, 2023).
- Quiñones, Lina Marcela. 2020. “Sexual Harassment in Public Transport in Bogotá”. *Transportation Research Part A* 139(019): 54–69. doi:10.1016/j.tra.2020.06.018.
- Rama legislativa de Bélgica. 2014. “Ley Núm. 2014000586 Relativa a La Lucha Contra El Sexismo En La Esfera Pública”.

Red Colombiana Antimilitarista. 2023. “Observatorio Colombiano de Femicidios”. Visualizador de Datos.

Reyes, Eduardo. 2018. “Comunicación Para Prevenir La Violencia”. NEXOS.

Right to be, and L’Oreal Paris. “StandUp Contra El Acoso Callejero, Las 5 D Contra El Acoso Callejero.” <https://www.standup-international.com/es/es/about> (April 2, 2024).

Ritterbusch, Amy E. 2016. “Mobilities at Gunpoint: The Geographies of (Im)Mobility of Transgender Sex Workers in Colombia”. *Annals of the American Association of Geographers* 106(2). doi:10.1080/00045608.2015.1113112.

Roa Sanabria, Jimena. 2023. *La Eficiencia de La Pena de Multa En Colombia*.

Rodas Zuleta, María del Mar, S. Cardona, and D. A Escobar. 2022. “Gender-Based Violence and Women’s Mobility, Findings from a Medium-Sized Colombian City: A Quantitative Approach”. *Journal of Transport & Health* 25.

Saenz Quintero, Laura. 2021. “Experiencias de Movilidad Transurbanas En Bogotá”. CIDER.

Salazar, Natalia, Katherine Eslava, and Angelica Escobar. 2018. *Estudio Exploratorio Sobre Situación de Acoso y Violencia Sexual En Espacios Públicos Contra Mujeres y Niñas En Las Comunas 15 y 16 de Santiago de Cali Para Implementación Del Programa Ciudades Seguras Libres de Violencias Hacia Las Mujeres y Las Niñas*. Cali, Colombia.

Sánchez de Madariaga, I. 2013. “The Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transportation”.

Sánchez de Madariaga, Inés. 2013. “From Women in Transport to Gender in Transport: Challenging Conceptual Frameworks for Improved Policymaking”. *Journal of International Affairs* 67(1): 43–65. <https://www.jstor.org/stable/24461671>.

Sánchez-De Madariaga, I., and E. Zucchini. 2020. “The ‘Mobility of Care’ in Madrid: Applying Innovative Criteria for Transportation Policies | ‘Movilidad Del Cuidado’ En Madrid: Nuevos Criterios Para Las Políticas de Transporte”. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales* 52(203).

Secretaría de Derechos Humanos. 2017. “Queer: Rompiendo Las Categorías”. 2017. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/queer-rompiendo-las-categorias#:~:text=Cuando%20se%20habla%20de%20queer,la%20identidad%20de%20g%C3%A9nero%2C%20etc%C3%A9tera>. (Octubre 10, 2023).

Secretaría Distrital de la Mujer. 2017. Acoso Sexual Contra Mujeres En El Transporte Público Caso TransMilenio. Bogotá D.C.

Secretaría Distrital De la Mujer. 2019. Mujeres En Cifras 17 Acoso Callejero-Sexual En Kennedy, Línea de Base. Bogotá D.C.

Secretaría Distrital de la Mujer de Bogotá. 2017. “La App Safetipin, Iniciativa Para Aportar a ‘Ciudades Seguras Para Las Mujeres’”. [http://www.sdmujer.gov.co/noticias/la-app-safetipin-iniciativa-aportar-ciudades-seguras-las-mujeres.](http://www.sdmujer.gov.co/noticias/la-app-safetipin-iniciativa-aportar-ciudades-seguras-las-mujeres/)

Secretaría Distrital de Planeación. 2015. Medición de La Línea de Base de La Política Pública Para La Garantía Plena de Derechos de Las Personas de Los Sectores LGBT. Bogotá D.C.

Sivige(2023). Observatorio Nacional de Violencias de Género. Recuperado de: <https://www.sispro.gov.co/observatorios/onviolenciasgenero/Paginas/home.aspx>

Steer Davies. 2019. Encuesta Origen – Destino de Hogares. Bogotá y los municipios vecinos de su área de influencia.

Thomson Reuters Foundation. 2014. “Most Dangerous Transport Systems for Women”. <https://news.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/>.

Transmilenio S.A. 2019. “‘Me Muevo Segura’ La Campaña Para Atender y Sancionar El Acoso Que Sufren Las Mujeres”. <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/151493/me-muevo-segura-la-campana-para-atender-y-sancionar-el-acoso-que-sufren-las-mujeres/>.

Turner, Jeff, and Margaret Grieco. 2006. “Gender and User Group Protocols: The Need for New Transport Planning Practices.” Urbanism and Gender-A Necessary Vision for All, Institut d’Edicions de la Diputació de Barcelona: 53–68.

UN General Assembly. 1993. “Declaration of the Elimination of Violence Against Women and Girls”.

UN Women. 1995. “Fourth World Conference on Women, Beijing 1995”. <http://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/fwcwn.html> (Julio 18, 2018).

Unión Europea. 2022. 12 Unidad de Planeación Minero Energética, Republica de Colombia Estrategia Nacional De Movilidad Activa Con Enfoque de Género y Diferencial - ENMA. GIZ. doi:10.2841/954501.

Vela Mantilla, Margarita María, Julia Esmeralda Rodríguez Fernández, Ana Luz Rodríguez Puentes, and Lina María García Muñoz. 2011. 1 Acción Sin Daño Como Aporte A La Construcción De Paz: Propuesta Para La Práctica. 1st ed. Fundación para la Cooperación Synergia, Universidad

Nacional de Colombia, Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación, Agencia Alemana para la Cooperación Internacional GIZ, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD.

Viveros-Vigoya, Mara. 2009. “La Sexualización De La Raza Y La Racialización De La Sexualidad En El Contexto Latinoamericano Actual”. *Latinoamericana de Estudios de Familia* 1: 63–81.

Walker, L., Butland, D., Connell, R. 2000. “Boys on the Road: Masculinities, Car Culture, and Road Safety Education”. *Men Studies*: 153–69.

Zuleta M., Urrea S., García D. (2020). *Violencia de género: enemiga de la movilidad sostenible*. Retrieved from: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/violencia-de-genero-enemiga-de-la-movilidad-sostenible/>



Transporte



Estrategia Nacional para Abordar la
Violencia Sexual en el Transporte Público
y la Movilidad Activa