

La ciudad de las mujeres: derecho a la ciudad de las mujeres en Medellín¹

Melissa Muriel García²
María Isabel Muñoz Londoño³

Resumen

Habitar el espacio común como muestra de ciudadanía es otro escenario de disputa para las mujeres, por lo cual estudios han demostrado el carácter diferencial del género en la habitanza de ciudad. Este trabajo se propone indagar en qué aspectos del derecho a la ciudad, a saber: transporte, espacio público y seguridad humana, perciben mayor vulnerabilidad las mujeres del área urbana de Medellín. Se utilizó un método mixto de análisis empírico e instrumentos propios para la recolección de datos. Entre los hallazgos se encontró que la posibilidad de agresión sexual o psicológica es un problema propio de un análisis de género que limita la habitanza y participación de las mujeres en la ciudad. Resultan relevantes asimismo el aumento en la inseguridad al interior del transporte público y el factor de riesgo que genera la “soledad” urbana. Finalmente, la incidencia de espacios de mujeres y feministas en Medellín son relevantes para contribuir a garantizar el goce de este derecho.

Palabras clave: Derecho a la ciudad, mujeres, Medellín, espacio público, transporte, seguridad humana.

Introducción

Desde una perspectiva teórica, el derecho a la ciudad ha sido desarrollado principalmente por la sociología urbana en clave interdisciplinaria que dota de actualidad a este fenómeno para pensar espacios urbanos inclusivos y seguros (Calderón, 2019; Minuchin, 2019). De manera que

1 Resultado de ejercicio de investigación para la asignatura de Laboratorio impartida por el profesor Pablo Correa Pinto, Universidad EAFIT.

2 Politóloga, Universidad EAFIT. Correo electrónico: mmurielg@eafit.edu.co

3 Politóloga, Universidad EAFIT. Correo electrónico: mimunozl@eafit.edu.co

El derecho a la ciudad se manifiesta como una forma superior de los derechos: derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (muy diferente al derecho de propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad. (Lefebvre, 1978, p. 159)

No obstante, la experiencia diaria de la ciudadanía se manifiesta de forma diferenciada debido a que el espacio que se habita no es neutro y se ve condicionado por los lugares de enunciación de hombres y mujeres. De acuerdo con Muxí (2011), citado en Pérez (2013), esta característica se encuentra compuesta por experiencias corporales, sexuadas y públicas, puesto que “esta diferencia se ve acrecentada por los roles de género que nos hace necesitar, utilizar y percibir la ciudad de manera diferente” (p. 99).

De acuerdo con lo anterior, este trabajo se articula dentro del marco de las diversas teorías sobre el derecho a la ciudad desde una perspectiva feminista y de género. Si bien se han trabajado estas cuestiones en América Latina desde principios del nuevo siglo, la literatura en el ámbito local colombiano aún es muy escasa. Este último punto es importante porque actualmente Medellín se ha posicionado como referente y ciudad modelo para el resto de la región⁴; sin embargo, encara dificultades en el ámbito del derecho a la ciudad para las mujeres. En cuanto a las cuestiones disciplinares, un estudio de este tipo robustece los planteamientos a partir de las preguntas sobre para quién y cómo están diseñados los espacios urbanos desde el lente de la arquitectura de las ciudades, la sociología urbana y las ciencias políticas. En suma, se busca indagar sobre en cuál o cuáles aspectos del derecho a la ciudad perciben mayor vulnerabilidad las mujeres del área urbana de Medellín de acuerdo con los criterios de transporte, espacio público y seguridad humana.

Dentro de las motivaciones para llevar a cabo esta investigación se encuentra nuestra particular relación intrínseca con el fenómeno, pues ambas habitamos la ciudad de Medellín desde nuestra condición de mujeres jóvenes provenientes de sectores “populares” de la ciudad. Partiendo desde este lugar de enunciación se han evidenciado dinámicas de apropiación, identificación y reconocimiento que no son comunes en todos los territorios de la ciudad. Por supuesto, la violencia machista es otro asunto que nos atraviesa profundamente y planificar la ciudad bajo dichas condiciones se presenta como un reto. Ejercicios de investigación como este permiten identificar rasgos y expresiones del fenómeno para su transformación.

La estructura del texto es la siguiente: en primer lugar, se realiza la revisión de literatura; en segundo lugar, se presentarán asuntos metodológicos tales como la adopción de un diseño, la identificación de variables y categorías, el instrumento para llevar a

4 Para resaltar uno de esos hitos relevantes, recientemente Medellín fue declarada, mediante un Acto Legislativo en 2021, *Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación*, lo que implica un desafío significativo para la ciudad: replantear su modelo de desarrollo en torno a estos tres pilares fundamentales (Copete y Guerrero, 2023).

cabo lo que nos proponemos dentro de este ejercicio. En tercer lugar, se mostrarán los resultados o hallazgos descriptivos con mayor relevancia; posteriormente, se realizará una discusión con lo encontrado en el apartado anterior y las respectivas interpretaciones. Finalmente, se darán a conocer las conclusiones del estudio.

Revisión de literatura

El derecho a la ciudad no es solo una expresión de un cúmulo de postulados abstractos y discursivos, sino que también tiene su sentido en la realidad observable de los territorios. Nos concentraremos en contextos latinoamericanos, pues a partir de la configuración de sus ciudades, se desprenden una serie de factores susceptibles de ser contrastados entre sí (Falú y Palero, 2014; Calderón, 2019; Minuchin, 2019). De acuerdo con lo anterior, el derecho a la ciudad tiene lugar en una arena de disputa entre actores que poseen intereses similares o contrapuestos, por lo cual se despliega “la acción colectiva, la producción del espacio urbano y la capacidad de experimentar con arreglos sociomateriales más justos para habitar la ciudad” (Minuchin, 2019, p. 273). En este sentido, el interés por estudiar la construcción de espacios urbanos incluyentes y seguros se refleja en el postulado de Nesti (2019) donde “una ciudad puede definirse como ‘inteligente’ si adopta un estilo innovador de gobernanza colaborativa para diseñar políticas urbanas destinadas a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y promover la sostenibilidad ambiental, económica y social” (p. 289).

En las últimas dos décadas los avances en la investigación empírica dentro de las ciencias sociales y disciplinas afines han puesto a las ciudades en el centro del análisis, retomando de manera sustantiva el concepto de “derecho a la ciudad”. Este enfoque ha abordado la ciudad como un espacio de disputa y transformación (Anduze, 2018; Gelacio et al., 2019), como un lugar de apropiación del espacio público por parte de quienes lo habitan diariamente (Páramo & Burbano, 2014; Díaz et al., 2019), desde la movilidad y el transporte público (Díaz & Jiménez, 2007; Ganiali & Jaitman, 2016) y en relación con la seguridad (Parman et al., 2014). El interés actual radica en cómo estas reinterpretaciones del concepto se desarrollan desde una perspectiva de género y feminista, cuestionando de qué manera las mujeres habitan las ciudades y participan en su transformación.

Una hipótesis ampliamente debatida en los estudios sobre el derecho a la ciudad sostiene que las ciudades experimentan dinámicas conflictivas debido a la falta de políticas inclusivas. Esto significa que no todos los sectores sociales tienen las mismas oportunidades reales de habitar el territorio urbano, lo cual podría obstaculizar su desarrollo (Torres, 2020; Calderón, 2019). América Latina, desde un punto histórico, ha estado inmersa en diversos conflictos de carácter político y social, por lo que las ciudades han construido procesos de resistencias ciudadanas de manera paralela a los proyectos comunes. Dentro de esta marginalidad de las políticas que mencionan los autores y las autoras se encuentran las mujeres.

En ese sentido, la adopción de un enfoque feminista o de género en la producción de resultados explicativos acerca de estos estudios ha tomado preponderancia dentro de la literatura. Falú y Palero (2014) comentan que un nudo particularmente crítico es el derecho de las mujeres a ciudades seguras, para lo cual afirman que un carácter preventivo y no represivo de las violencias que viven diariamente las mujeres en los espacios públicos tendría un efecto en mayor apropiación de la ciudad. Asimismo, Chant y McIlwaine (2016) abordan las desigualdades de género en las ciudades a través de un lente multidimensional, multiespacial y multiescalar, admitiendo el protagonismo de las disparidades en el acceso de capital económico y humano en clave de la forma irregular en que hombres y mujeres habitan la ciudad.

Páramo y Burbano (2014), en su estudio sobre la apropiación del espacio público en Bogotá, afirman que este “es usado para comunicar, transmite símbolos que, a la vez, son compartidos y contribuyen a diferenciar los usos que se hacen del lugar para crear arraigo con el mismo” (p. 8). En esta línea, múltiples investigaciones han evidenciado el carácter diferencial de la apropiación del espacio público por parte de las mujeres. Por ejemplo, a través de entrevistas, Becerra (2020) encontró que, en Chimalhuacán (México), un entorno percibido como peligroso, las mujeres construyen empoderamiento al encontrar espacios donde pueden apropiarse del espacio público y habitar las calles, pese a los riesgos constantes de abuso o acoso sexual. De manera similar, un estudio en Mérida (México) concluyó que, en una ciudad segregada, la privatización o cooptación de los espacios se traduce en “menos ciudad” para quienes tienen menor poder adquisitivo o enfrentan otras condiciones de desigualdad, como el género (Anduze, 2018, p. 46).

Ahora bien, en los asuntos relativos a la movilidad y el transporte también se han llegado a hallazgos significativos. De acuerdo con Díaz y Jiménez (2007) “[la] organización de actividades y usos del suelo en la ciudad y la estructura urbana (compacta / dispersa) condicionan gran parte de los parámetros de la movilidad” (p. 92). Bajo esa óptica, apuntan en su estudio el caso de Alcalá de Henares (España) donde las diferencias hombres/mujeres en la estructura de empleo (hombres mayoritariamente trabajando en la industria y las mujeres en los servicios) tiene un impacto relevante en las distancias de viaje y modos de movilizarse, así como en las responsabilidades familiares que cada uno asume. También, las mujeres se desplazan más cerca, pero dedican más tiempo a sus viajes, lo cual les obliga a utilizar métodos de transporte menos eficaces (p. 100). Galiani y Jatman (2016) en su estudio en Lima (Perú) y Asunción (Paraguay) aportan otro asunto importante que se ha visto más frecuente (o de manera más visible) en la actualidad y es la alta inseguridad en cuanto a la integridad de las personas y la victimización sexual de las mujeres en los medios de transporte. Finalmente, la seguridad ha tomado relevancia en los asuntos de ciudad.

Sin embargo, el enfoque de género es relativamente reciente. Parmar et al (2014) en el estudio de caso del distrito de Djohong (Camerún) encontró que los altos índices de violencia contra las mujeres en la esfera de lo público suponen aún puntos ciegos

de la consolidación de la seguridad humana en las ciudades. En síntesis, afirman que los esfuerzos para desarrollar indicadores sólidos de seguridad humana deben incluir aquellos que miden específicamente la violencia contra las mujeres. Por su parte, Chant y McIlwaine (2016) problematizan que, aunque hay leyes neutrales para el acceso a la tierra y la propiedad en los países que estudiaron, se sigue presentando una brecha para el acceso a dichos recursos para las mujeres del sur global.

La caracterización teórica del derecho a la ciudad con un enfoque de género contempla dimensiones tales como la garantía en la seguridad, el goce de espacios públicos y el acceso a transporte, por lo que los instrumentos indagados corresponden en mayor medida a indicadores para medir estos aspectos puntuales. Se encontró que la formulación de indicadores condensa información demográfica, económica y físico-espacial de otras fuentes como organizaciones y gobiernos como el caso de Mandal (2019), mientras que otros acercamientos empíricos como el de Pérez (2019) proponen un parámetro desde la sistematización de encuestas de percepción; aunque ambos instrumentos cumplen el propósito respecto a la muestra, no todos son replicables.

Siguiendo esta línea, los instrumentos que se tomarán como referencia para el planteamiento de esta investigación se dividen en dos temáticas: indicadores de hábitat urbano e indicadores diferenciales para las mujeres concernientes al derecho a la ciudad. Para dicho propósito la literatura coincide en el diseño de encuestas para aproximarse a la percepción de las personas encuestadas, de manera que esta herramienta proporciona información de primera mano que puede ser contrastada con indicadores amplios dependiendo del alcance que se quiera dar a la intervención. Ahora bien, en la indagación por la dinámica de ciudad varía tanto la forma de recolectar la información como el tratamiento de los datos. Por ejemplo, Fan (2003) propone, desde una perspectiva cualitativa de triangulación, los cambios en la dinámica de migración china que dieron cabida a la consolidación de una brecha salarial y laboral para las mujeres urbanas.

Por otro lado, se encuentra el enfoque de derechos humanos y capacidades para medir el alcance de los gobiernos para generar desarrollo en sus habitantes de forma integral. Así, desde el desarrollo en la institucionalidad, (Yucel 2022; Werthes et al 2011) establecen la importancia de garantizar los derechos humanos al hábitat, al espacio y a la vivienda como labor de los Estados. Ahora bien, Lulle (2019) caracteriza la población que frecuenta el transporte público en Bogotá con las narrativas gráficas y verbales de los usuarios, identificando brechas en las categorías de seguridad, costos y accesibilidad.

Por su parte, Borsdorf (2003) considera el impacto que tiene la categoría de barrio y el impacto que tiene su diseño a la hora de marcar el relacionamiento. En este orden de ideas, autores como Cárdenas (2017), Mariani (2010) y el Departamento Administrativo de Planeación (2009) coinciden en que la implementación de indicadores urbanos constituye una herramienta adecuada para evaluar la calidad de vida de la ciudadanía, contemplando los aspectos de medio ambiente, seguridad, transporte y cultura.

Metodología

El tipo de diseño que más se ajustó a esta propuesta de investigación es el predictivo de procesos, debido a que pretendemos comprender qué causa un fenómeno en específico y formular un indicador que permita medir el nivel de derecho a la ciudad en múltiples casos. No obstante, durante el proceso fue relevante anexar elementos de la conceptualización que nos posibilitaran evidenciar unas categorías teóricas claras antes de ser operacionalizadas. También fue relevante un enfoque correlacional para comprender qué otros fenómenos impactan el derecho a la ciudad de las mujeres en Medellín, dado que no es un escenario unicausal, sino que se deben realizar análisis integrales.

Así pues, para dar respuesta a la pregunta de investigación, se utilizó un método mixto para el análisis propuesto. Partiendo de las ventajas de los estudios cualitativos y cuantitativos, se emplearon ambos enfoques para complementar la información que se pudo recoger y procesar con cada uno. Una de las principales ventajas de utilizar herramientas de ambos métodos fue lograr una investigación con una mayor calidad conceptual, en la que los hallazgos resultaran más confiables al validar la información de diferentes formas (Lieberman, 2005, p. 436).

La variable principal o dependiente de este estudio fue el derecho a la ciudad en términos de apropiación, mientras que las variables independientes correspondieron a las condiciones de habitabilidad, específicamente seguridad humana, transporte y espacio público. Con el objetivo de analizar la interacción entre estas variables, se diseñó un instrumento tipo encuesta que abarcó los tres componentes mencionados y se complementó con un grupo focal para profundizar en los aspectos más relevantes identificados a partir de la primera técnica. Se seleccionaron estas dos técnicas porque permitieron abarcar un número significativo de participantes y, al mismo tiempo, explorar sus respuestas desde la narrativa y la experiencia, lo cual le otorga valor metodológico al ejercicio. Cabe mencionar que, debido a los tiempos establecidos en el desarrollo de la investigación, solo se llevó a cabo un grupo focal.

Aunque nuestro foco de estudio fueron las mujeres, la muestra también contempló a hombres dado que se necesitaba un contrafactual para comparar el nivel de derecho a la ciudad de las mujeres con respecto a sus pares masculinos. Adicionalmente, se tuvo en cuenta la brecha en el acceso a la ciudad entre las mismas mujeres de Medellín, pues resulta pertinente resaltar clivajes como la edad, la etnia, el estrato socioeconómico, el nivel educativo, entre otros. En ese sentido, la encuesta fue aplicada a 100 personas de manera aleatoria, virtual y difundida públicamente en redes sociales y en el ejercicio de la voz a voz en círculos de contacto de las investigadoras. Se destaca la amplia participación de hombres y mujeres jóvenes entre los 16 y los

28 años. Asimismo, de acuerdo con Kitzinger (1995) el sentido detrás del grupo focal es que los procesos grupales pueden ayudar a las personas a explorar y aclarar sus puntos de vista de maneras que serían menos accesibles en una entrevista uno a uno; para ello, se contó con la participación de 6 mujeres entre los 22 y los 30 años, que cursan o ya culminaron estudios universitarios y que residen en 5 comunas distintas del Distrito de Medellín (Manrique, Villa Hermosa, San Antonio de Prado, Laureles/Estadio, Buenos Aires).

Para el análisis de la información y la comparación con los datos recolectados se consideró la Encuesta de Satisfacción con el Transporte realizada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Posteriormente, a los datos obtenidos se les aplicaron distintos análisis exploratorios para caracterizar la muestra, incluyendo visualizaciones basadas en estadística descriptiva y análisis inferenciales. En estos niveles de análisis se examinaron variables como el acoso en el transporte público, el acoso en espacios culturales, la experiencia de estar solo o sola en el espacio público y diversas afirmaciones presentadas en la encuesta, entre otras. Además, se utilizó la técnica de análisis factorial para identificar la relación entre variables y, posteriormente, se aplicaron pruebas estadísticas como ANOVA, Chi cuadrado (X^2) y regresiones, con el propósito de confirmar correlaciones y determinar el alcance explicativo del fenómeno estudiado. Finalmente, se desarrollaron indicadores, entre los cuales el más relevante fue “Inseguridad 1”, que será abordado a continuación.

Resultados

Dentro de la recolección de datos proporcionados por el cuestionario, se identificaron varios hallazgos determinantes en clave de los factores que componen el derecho a la ciudad, es decir, espacio público, transporte y seguridad humana. Un asunto de suma relevancia se vio atravesado por el fenómeno del acoso entendido como una vulneración a la integridad física, sexual o emocional/psicológica de una persona. Como se puede observar en la tabla 1, en promedio, el 60% de las mujeres encuestadas han sufrido al menos una vez acoso sexual o psicológico en bares/discotecas y sectores culturales frente a un mínimo porcentaje de hombres que han sido víctimas de esta modalidad de violencia.

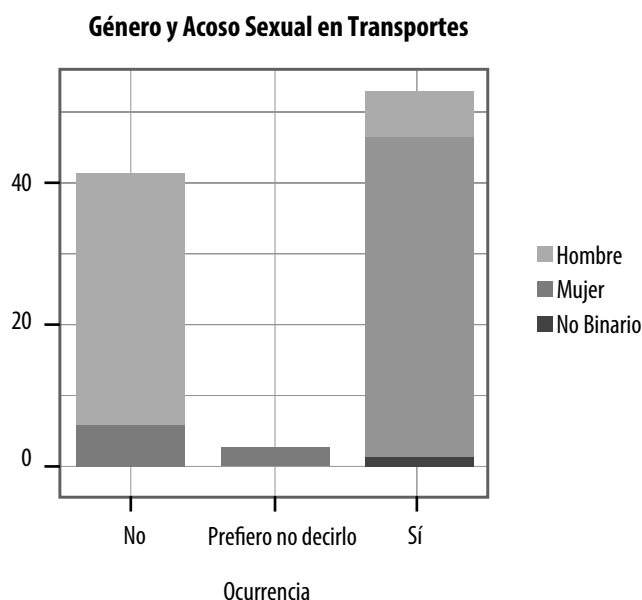
Otra relación identificada es que las mujeres que cursan la educación básica (bachillerato) han tenido en menor medida esta experiencia, esto se debe probablemente a que aún no concurren estos espacios por su edad (11-17 años). Paralelamente, las mujeres estudiantes universitarias y con algún título universitario al habitar con más frecuencias sitios públicos o de entretenimiento se encuentran más expuestas a una posible vulneración.

Tabla 1: Porcentaje de acoso en bares/discotecas y sectores culturales desagregado por género y nivel de escolaridad.

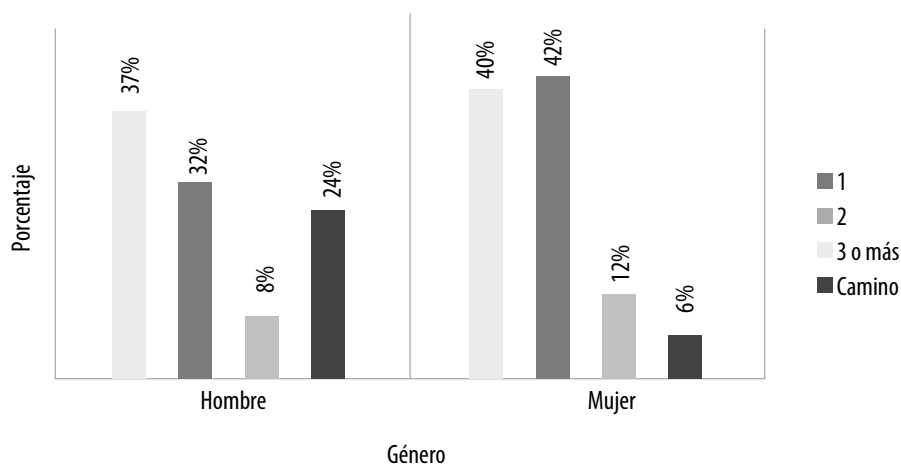
Cuenta de ID	Acoso en bares/discotecas y sectores culturales			
Género- Escolaridad	No	Prefiero no decirlo	Sí	Total general
Bachillerato	68%	7%	25%	100%
Hombre	76%	0%	24%	100%
Mujer	55%	18%	27%	100%
Estudiante universitario	29%	2%	69%	100%
Hombre	68%	0%	32%	100%
Mujer	9%	3%	89%	100%
No binario	0%	0%	100%	100%
Posgrado	40%	0%	60%	100%
Hombre	67%	0%	33%	100%
Mujer	0%	0%	100%	100%
Pregrado	40%	0%	60%	100%
Hombre	100%	0%	0%	100%
Mujer	14%	0%	86%	100%
Total general	42%	3%	55%	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

En cuanto al transporte, según la Encuesta de Satisfacción de Movilidad realizada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en la que participaron 20.388 personas, se encontró que las mujeres (11.110) utilizan los medios que integran el Sistema de Transporte Masivo con mayor frecuencia que los hombres (9.278). Sin embargo, los resultados del estudio reflejados en la gráfica 1 muestran que aproximadamente el 80% de las mujeres encuestadas han sido víctimas de acoso sexual o psicológico en el transporte público al menos una vez en su vida, lo que reafirma la histórica limitación de su presencia en los espacios públicos. En contraste, un porcentaje menor de hombres ha experimentado esta forma de violencia. Además, según la gráfica 2, las mujeres registran un uso más elevado del transporte público en todas las comunas en comparación con los hombres. No obstante, un aspecto diferencial es que los hombres caminan más en los tramos finales de sus trayectos, lo que evidencia un factor clave: la percepción de inseguridad que influye en la movilidad de las mujeres y limita su disposición a desplazarse a pie por la ciudad.

Gráfica 1: Ocurrencia de acoso sexual en transporte desagregado por género

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

Gráfica 2: Número de transportes utilizados por hombres y mujeres.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

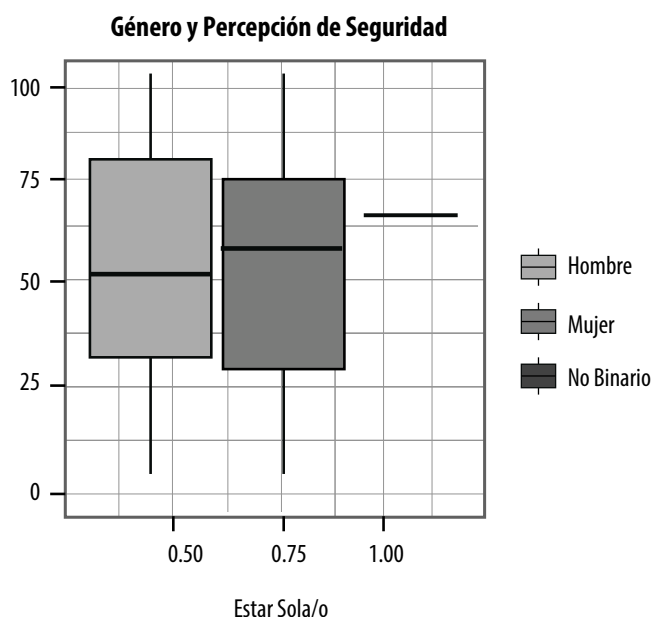
Dentro de los factores que afectan la apropiación del espacio público en términos de espacio físico, no se encontraron brechas estadísticamente significativas entre hombres y mujeres, incluso, la inclinación se dirige más hacia el género masculino como se muestra en la tabla 2. En el factor “estar sola/o” sí existe una brecha importante de la cual podemos afirmar que independientemente del estado del espacio público (iluminación, ruido, limpieza, entre otros) un factor de inseguridad para las mujeres es habitar sola un lugar porque la vulneración de su integridad o libre circulación puede ocurrir en cualquier circunstancia a menos que se encuentre acompañada.

Tabla 2: Afectación por género en la apropiación del espacio público en términos de espacio físico.

	Iluminación		Ruido		Limpieza		Estar sola/o	
	No Afecta	Afecta	No Afecta	Afecta	No afecta	Afecta	No Afecta	Afecta
Hombre	57%	43%	64%	36%	33%	67%	79%	21%
Mujer	56%	44%	78%	22%	44%	56%	18%	82%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

En la siguiente gráfica se observa que la distribución de la percepción de seguridad estando solo o sola en el espacio público es diferente para cada género, siendo mayor la proporción de mujeres que se sienten inseguras en comparación a los hombres. Esto no solo nos permite inferir que en esta categoría las mujeres tienen restricciones para el goce efectivo del derecho a la ciudad sino que es posible relacionar de manera causal cuáles son los factores limitantes de esta población en materia de seguridad humana.

Gráfica 3: Percepción de la seguridad relacionado con las variables “estar sol/a” de acuerdo con el género.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

Ahora bien, dentro de los hallazgos encontrados en las narrativas del grupo focal se consolidaron 6 categorías: probabilidad de agresión sexual o psicológica en la ciudad; mecanismos de autocuidado y cuidado del otro en el espacio público; espacios diferenciados de género; factor potenciador o limitador del derecho a la ciudad; seguridad en espacios creados por mujeres; y presencia de la fuerza pública.

A grandes rasgos, el estudio nos permite afirmar que la incidencia significativa del factor de agresión física (sea esta sexual o de otra índole) y psicológica en la ciudad favorece la poca apropiación y habitabilidad de espacios por parte de las mujeres de

Medellín, pues todas las participantes mencionaron el problema de seguridad humana que de este comportamiento se desglosa y que coincide con la histórica situación de menoscabo de la dignidad e integridad de las mujeres: “[los hombres] [no] sienten ese miedo de no volver a la casa o tener que salir con excesivos protocolos de autocuidado como mandar ubicaciones, siempre estar acompañada, vestir de tal forma, no frecuentar ciertos lugares” (Participante 5). En este sentido, identificamos que el contrafactual de la problemática, mencionado por las participantes, es la construcción hegemónica de la apropiación de espacios públicos, en donde los hombres tienen una posición de ventaja frente a las mujeres.

Las narrativas reflejan una profunda desconfianza hacia el género masculino en la convivencia de espacios mixtos en la ciudad, lo que se traduce en una limitación efectiva del derecho a la ciudad para las mujeres. Este fenómeno se manifiesta en la preferencia por espacios exclusivos para mujeres, donde pueden habitar el espacio público sin la sensación de inseguridad que implica la presencia masculina. Como lo expresa una participante: “Los espacios que son compartidos solo por mujeres, en ese caso los plantones o reuniones feministas, son espacios donde la mujer puede gozar del espacio público sin sentir la inseguridad que le produce compartir lugares con hombres” (Participante 2).

Con el fin de dar cuenta explícitamente de los elementos que componen el derecho a la ciudad desde la perspectiva adoptada en el estudio, en la variable de factor potenciador o limitador del derecho a la ciudad encontramos que hubo tendencias hacia el transporte y la seguridad humana como asuntos que impactan negativamente el pleno goce de la ciudad para las mujeres: “El acceso al transporte se ve condicionado por la falta de respeto al espacio personal, el posible acoso o violencia sexual” (Participante 4). También, los factores dan cuenta de una intersección con la variable de probabilidad de agresión sexual y psicológica, pues la inseguridad está intrínsecamente ligada al potencial escenario de una situación de acoso o abuso. Esta última idea coincide con lo encontrado en la encuesta realizada.

En contraste, se evidenció que espacio público es un factor ambivalente, pues ha venido progresivamente mejorando en ser una posibilidad de ampliar la habitabilidad de la ciudad para las mujeres y, a la vez, contener un factor de riesgo o limitación: “Definitivamente la combinación entre el estado de los espacios públicos y la inseguridad que genera es caldo de cultivo para que las mujeres sean violentadas. Por ejemplo, la iluminación de los espacios, la basura que haya, la poca adecuación para que uno se siente o sea visualmente agradable” (Participante 3).

Discusión

En este trabajo se ha pretendido soportar hipótesis respecto al género a la hora de habitar los espacios de ciudad, por lo cual construimos un entramado metodológico y teórico para concretar dichas intuiciones. Como investigadoras fue retadora la recolección de la información con la intención de mantener la objetividad y evitar sesgos asociados a nuestras posturas, conciliando nuestra perspectiva del fenómeno y las

pistas encontradas. Partiendo de lo anterior, se presenta una interpretación de los resultados y comentarios analíticos frente a las características de estos.

En cuanto a la exploración inferencial, se realizaron tres modelos estadísticos para observar la correlación entre las variables explicativas del fenómeno trabajado y comprobar si hay una significancia estadística que permita falsear o rechazar las hipótesis planteadas. En primera instancia, se ejecutó el Modelo ANOVA ($p=0.004$) ** con las variables “género” y la afirmación “las mujeres y los hombres sienten la misma seguridad en el transporte público”. Debido a que el valor p corresponde a 0.004, se puede inferir que las mujeres y los hombres no sienten la misma seguridad en el transporte público, siendo explicado por la razón del género. Lo anterior se explicita en la tabla 3.

Tabla 3: Modelo ANOVA. Percepción de seguridad en transporte público diferenciado por género

Variable	Df	Sum Sq	Mean Sq	F value	Pr(>F)
Percepción de seguridad en el transporte público	3	3.167	1.056	4.733	0.00404 **
Residuals	94	20.966	0.223		

Significación: *** $p < 0.001$ ** $p < 0.01$ * $p < 0.05$ - . $p < 0.1$

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

De manera que el género causa percepción de inseguridad en el transporte público, y aunque es una hipótesis que resulta coherente con base en la investigación, es relevante ahondar en las características de este resultado. Así pues, condensando los resultados de la investigación cualitativa y cuantitativa se puede explicar que las razones que limitan el derecho a la ciudad de las mujeres en Medellín se deben a la probabilidad de sufrir acoso sexual o psicológico en el espacio público, que a diferencia de los hombres la mayor preocupación no es el estado de comodidad o limpieza de los lugares de ciudad, sino la dependencia de transitar en grupos grandes o pequeños para aumentar la percepción de seguridad. Este hallazgo es diciente en términos de autonomía de las mujeres, asunto que es primordial para facilitar un mayor disfrute de la ciudad, y aunque el debate público se enfoca mayoritariamente en la autonomía en otros términos como el económico, se evidencia que las libertades básicas de desplazamiento no están satisfechas. En ese sentido, la prevención radica en elementos como poder habitar la ciudad acompañadas o solas.

Se realizó el modelo de regresión logística que nos arrojó una significancia estadística correspondiente a ($t=2.11$, $p=0.03$, $R^2=0.04$) *; es decir, se puede confirmar que existe correlación entre el momento del día en que se percibe inseguridad con la ocurrencia de acoso sexual en el transporte. Adicionalmente, se interpreta que, dependiendo del momento del día en que se habita la ciudad, aumenta en 0.04 la probabilidad de sufrir acoso sexual en el espacio público o el transporte, siendo la noche el momento de mayor inseguridad para las mujeres. Teniendo en cuenta lo anterior, se intuye que esta limitación por horario excluye a las mujeres de las actividades en el momento

más inseguro del día; es decir, la noche y, por lo tanto, exponiéndolas a mayor probabilidad de inseguridad. Adicionalmente se compara con el hábito de caminar que es más presente en la muestra de hombres, lo que indica que las mujeres tampoco sienten seguridad optando por caminar.

**Tabla 4: Regresión Logística. Momento del día inseguro por género
– probabilidad de acoso sexual en el transporte público
Resumen de los residuos. Coeficientes**

Variable	Estimate	Std. Error	t value	Pr(> t)	Significación
(Intercept)	1.1423	0.0908	12.580	<2e-16	***
Acoso sexual en transporte público	0.2343	0.1106	2.118	0.0368	*

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

Resumen del modelo

Métrica	Valor
Residual standard error	0.5986
df	96
Multiple R ²	0.04463
Adjusted R ²	0.03468
F-statistic	4.485
df model	1
p-value	0.03678

Significación: *** $p < 0.001$ ** $p < 0.01$ * $p < 0.05$ - . $p < 0.1$

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

Sobre el punto anterior es necesario reafirmar los hallazgos de Giliani y Jatman (2016) en su estudio en Lima (Perú) y Asunción (Paraguay) sobre inseguridad y victimización de las mujeres en los medios de transporte. Lo que sucede en Medellín es parte de un extendido problema de comportamiento de vulneración de derechos y libertades básicas para las mujeres que dependen de los transportes públicos.

Por su parte, el modelo de Chi cuadrado ($p=0.03$) estableció una relación entre las variables “estar sola o solo” y la afirmación “El transporte público es más seguro en el día que en la noche”. Los resultados evidencian una asociación estadísticamente significativa entre la percepción de seguridad en el transporte público durante el día y la experiencia de estar sola o solo en el espacio público, lo que reafirma la dependencia de las mujeres para movilizarse en la ciudad. De este modo, las limitaciones derivadas del acceso al transporte público afectan de manera más profunda las esferas de la vida pública y la forma en que las mujeres habitan la ciudad. Esto pone en evidencia cómo la privatización simbólica de los espacios impacta la movilidad y el uso del territorio, generando lo que se traduce en “menos ciudad” para ciertos grupos poblacionales.

Tabla 5: Prueba de Chi-cuadrado de Pearson. “El transporte público es más seguro en el día que en la noche”.

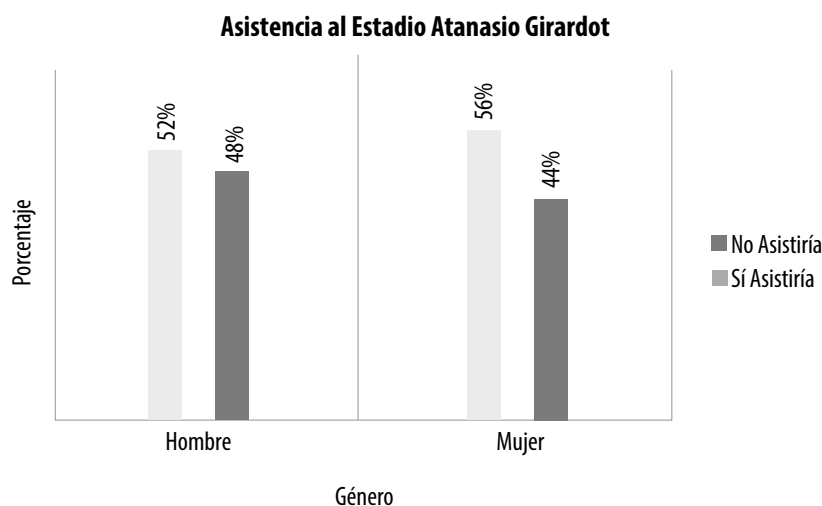
Métrica	Valor
χ^2	10.441
df	4
p-value	0.03361

Significación: *** $p < 0.001$ ** $p < 0.01$ * $p < 0.05$ - . $p < 0.1$

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

Cabe resaltar que, si bien los hombres también están expuestos a la inseguridad y se les limita en algunos aspectos la posibilidad de habitar la ciudad de Medellín, el fenómeno no responde a las mismas causas, ni se comporta de la misma manera respecto a las mujeres. Las mujeres están expuestas mayoritariamente a inseguridades asociadas al acoso sexual, la dependencia de compañía para percibir seguridad, la exclusión de espacios que hegemonícamente son habitados por hombres, entre otros.

A modo de ejemplo, la gráfica 4 muestra la asistencia al Estadio Atanasio Girardot, un espacio emblemático de Medellín concebido como un ambiente “familiar” y abierto al público para el disfrute del fútbol y otros eventos. No obstante, históricamente, ha sido un lugar ocupado de manera mayoritaria por hombres. Ante esta realidad, se identificó que las mujeres autogestionan espacios seguros para ellas en las cuales garantizan que todos los asistentes estén cubiertos por mecanismos de cuidado. Este fenómeno emergente, que coexiste con la realidad evidenciada en los datos, resalta la importancia de los espacios creados y gestionados por mujeres, un aspecto ampliamente destacado en las narrativas del grupo focal.

Gráfica 4: Asistencia al Estadio Atanasio Girardot desagregado por género

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en la encuesta.

Según lo señalado por la participante 1, las mujeres lideran iniciativas de autocuidado que, con el tiempo, son adoptadas por actores institucionales, lo que evidencia la incidencia efectiva de sus luchas. En esta línea, las narrativas destacan diversos mecanismos de protección o autocuidado, como compartir ubicación, caminar acompañadas, portar elementos de autodefensa y restringir su presencia en determinados espacios de la ciudad. Estas acciones constituyen esfuerzos colectivos para salvaguardar su integridad en el ámbito público.

Asimismo, han surgido otras prácticas de resistencia, como la realización de pintas, murales, manifestaciones y la participación en proyectos urbanos. Esta dinámica resulta ambivalente, ya que aquello que se percibe como una limitación también se convierte en una estrategia para prevenir agresiones. En este contexto, se abre el cuestionamiento sobre el rol de las instituciones en la garantía del derecho de las mujeres a habitar, participar y disfrutar plenamente de la ciudad y prescindir de estas estrategias en clave de una circulación cada vez más libre y segura.

Conclusión

En primer lugar, se encontró que la amenaza de agresiones sexuales o psicológicas es un problema intrínseco a las dinámicas urbanas desde la lectura de género, afectando la habitabilidad y participación de las mujeres en entornos urbanos. Esta problemática permea todos los factores considerados en el análisis del derecho a la ciudad. En ese sentido, Medellín aún no ha alcanzado el estatus de ciudad segura y libre de violencia, lo cual obstaculiza la plena integración de las mujeres en los espacios públicos, perpetuando la incertidumbre sobre su seguridad personal. Este estudio revela una creciente inseguridad en el transporte, especialmente en determinados horarios, donde el riesgo asociado al género impide el ejercicio del derecho a la libre circulación y participación en la vida urbana. Para las mujeres, la noche representa un contexto incierto que prefieren evitar en la medida de lo posible.

En segundo lugar, el factor de “estar solo/a” ha adquirido una significativa relevancia en el análisis de datos, puesto que evidencia el riesgo asociado a la experiencia de habitar la ciudad de manera individual. Como se destacó en la sección de resultados, para los hombres, la condición física del espacio público puede ser más problemática debido a que no perciben (y por ende no experimentan) el riesgo de la soledad en la vida urbana, mientras que para las mujeres representa el principal desafío identificado. Esta disparidad revela una clara brecha de género y distintas formas de violencia a las que cada grupo está expuesto según su condición de estar solo/a en entornos urbanos.

En tercer lugar, la incidencia de espacios de mujeres en la ciudad juegan un papel relevante dentro del derecho a la ciudad ya que, al percibirse las reticencias hacia los espacios mixtos, las mujeres encuentran en estos escenarios la oportunidad de habitar Medellín y de sentir que la ciudad les pertenece tanto como a otros, gracias a la seguridad que generan mediante diversos mecanismos de autocuidado. Es importante

destacar que no se aboga por una segregación de espacios, sino por reconocer la profunda desigualdad o ineficacia que impide que la ciudad sea un lugar donde todos los cuerpos e identidades puedan coexistir sin el riesgo de ser vulnerados, como señaló una participante: “el hecho de que haya condiciones para habitar los espacios públicos ha sido por una lucha de las mismas mujeres o, en su defecto, por políticas institucionales”. Finalmente, este ejercicio de investigación abre una posibilidad de caminos para explorar la consolidación de nuevas categorías que integran el derecho a la ciudad, las diferencias existentes entre las mismas mujeres en las condiciones de habitabilidad y cómo otros grupos poblacionales también identifican limitaciones, entre otras cuestiones.

Referencias

- Anduze Rivero, V. R. (2019). La participación y la apropiación del espacio público como fundamentos del derecho a la ciudad: dos estudios de caso al sur de Mérida, Yucatán. *Península*, 14(1), 29-50. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1870-57662019000100029&script=sci_abstract&tlng=pt
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Encuesta de Satisfacción de Movilidad. <https://www.metropol.gov.co/observatorio/Paginas/encuestasatisfacciontransporte.aspx>
- Becerra, M. (2020). Construcción del empoderamiento de mujeres en contextos inseguros: Análisis de caso en Chimalhuacán, Estado de México. *Culturales*, 8, e413. <https://doi.org/10.22234/recu.20200801.e413>
- Calderón, J. (2019). El derecho a la ciudad en América Latina y los enfoques sobre la ciudad informal. En F. Carrión & M. Dammert (Eds.), *Derecho a la ciudad. Una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina* (Serie Movimientos sociales y territorialidades ed., pp. 95–112). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO).
- Chant, S., & McIlwaine, C. (2016). Gender, mobility and connectivity. En *Cities, Slums and Gender in the Global South. Towards a feminised urban future* (pp. 156–175). Routledge.
- Díaz Muñoz, M. A., & Jiménez Gigante, F. J. (2003) Transporte y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? Ponencia presentada en el segundo Seminario internacional sobre género y urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana. ETSAM/UPM. Publicación ALM. <https://revistas.uepg.br/index.php/tp/article/view/1144>
- Díaz Umaña, Y., Parra, H., & Vergel Ortega, M. (2019). Nociones de apropiación del espacio público: una mirada a las ventas informales en la ciudad de Cúcuta. *Revista Boletín Redipe*, 8(4), 156–164. <https://doi.org/10.36260/rbr.v8i4.735>
- Falú, A.; Palero, J. (2014). Inclusión y derecho a la ciudad: el ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres: la Agenda de las Mujeres para Rosario, Argentina; Asociación Internacional de Ciudades Educadoras; Monográfico; 5; 58-67
- Galiani, S.; Jaitman, L. (2016) El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. *Banco Interamericano de Desarrollo*. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-transporte-p%C3%BAblico-desde-una-perspectiva-de-g%C3%A9nero-Percepci%C3%B3n-de-inseguridad-y-victimizaci%C3%B3n-en-Asunci%C3%B3n-y-Lima.pdf>

- Gelacio Panesso, J. D., Martínez Hincapié, H. D., & Wolf Amaya, G. M. (2019). La ciudad como espacio urbano neoliberal -- planteamientos sobre la planificación del territorio en la ciudad de Medellín. *El Ágora USB*, 19(2), 521–536. <https://doi-org.ezproxy.eafit.edu.co/10.21500/16578031.4390>
- Kitzinger J. (1995). Qualitative Research: introducing focus group. *BMJ*; 311:299-302. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2550365/pdf/bmj00603-0031.pdf>
- Lefebvre, H. (1978) *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lieberman, E. (2005) Nested Analysis as a Mixed-Method Strategy for Comparative Research. *The American Political Science Review*, 99(3), 435- 452
- Mandal, R. (2019). *Guidelines for an Index on Gender Friendly Cities*. © The Asia Foundation. <http://hdl.handle.net/11540/12609>.
- Minuchin, L. (2019). De la demanda a la prefiguración. Historia del derecho a la ciudad en América Latina. *Territorios: Revista de Estudios Regionales y Urbanos*, 41, 271–294. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6363>
- Páramo, P., y Burbano, A. M. (2014). Los usos y la apropiación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia. *Revista de Arquitectura*, 16, 6-15. doi: 10.14718/RevArq.2014.16.2 <https://repository.ucatolica.edu.co/handle/10983/14895>
- Parmar, P.K., Agrawal, P., Goyal, R. *et al.* (2014). Need for a gender-sensitive human security framework: results of a quantitative study of human security and sexual violence in Djohong District, Cameroon. 8(6). *Conflict and Health*. <https://conflictandhealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/1752-1505-8-6#citeas>
- Pérez, K. (2019). Estudio de los factores por género que determinan el uso del transporte público entre los estudiantes universitarios en el Distrito Metropolitano de Quito. Escuela Politécnica Nacional. <https://bibdigital.epn.edu.ec/bitstream/15000/20883/1/CD%2010404.pdf>
- Pérez, P. (2013). Reformulando la noción de “Derecho a la Ciudad” desde una perspectiva feminista. *Encrucijadas: Revista Crítica de Ciencias Sociales*, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4492706>