

NOTA INFORMATIVA AGOSTO 2022

# Observatorio de Seguridad Ciudadana

División de Derecho, Ciencia Política  
y Relaciones Internacionales



Vigilada Mineducación

## Criminalidad, transporte y seguridad

El **Observatorio de Seguridad Ciudadana** es un centro intersectorial e inster institucional establecido con el propósito de recolectar y analizar información relacionada con los índices de violencia y criminalidad en la ciudad de Barranquilla y su área metropolitana, de tal manera que pueda realizar desde la sociedad civil, un oportuno acompañamiento en la propuesta y evaluación de políticas públicas encaminadas a mitigar estas problemáticas.

Adscrito al

CENTRO DE PENSAMIENTO  
**UNCaribe**  
Investigación y pedagogía para la construcción de paz

### Investigadores:

Janiel Melamed

Luis Escorcía



# Criminalidad, transporte y seguridad



© Foto: EL TIEMPO.

Para cualquier ciudad, independiente de su tamaño, los medios de transporte público y la adecuada movilidad de sus ciudadanos, son uno de los múltiples elementos que en conjunto condicionan su desarrollo y crecimiento. EL Distrito de Barranquilla no es una excepción a este hecho.

En tal virtud, la procura de sistemas de transporte público eficientes y seguros debe ser un interés prioritario para las autoridades. Conseguir este propósito, no solo estimula un uso mayor de estos sistemas para las actividades de la mayoría de ciudadanos, también impacta positivamente de manera indirecta en otras áreas de interés para una adecuada gobernabilidad, por ejemplo, la percepción de seguridad, la reducción de niveles de contaminación y de embotellamiento vehicular, entre otros.

En este contexto, la seguridad y/o la percepción de seguridad frente a un modo de transporte específico, se constituyen a su vez como unos de los aspectos que mayor importancia parecen tener a la hora en la que los ciudadanos condicionan sus opciones de transporte durante sus actividades rutinarias.

Es tal el impacto que tienen la seguridad y/o la percepción de seguridad, que muchos usuarios pueden inclusive llegar a modificar las horas en las que desarrollarán sus desplazamientos o el modo en que estos desplazamientos se realizarán, por alternativas que puedan ser consideradas como más seguras. Esta circunstancia incluso puede derivar en que se opte por la utilización de medios de transporte privados cuando esta alternativa es una opción posible.

En el Distrito de Barranquilla, el efecto de la seguridad para determinar las alternativas de transporte sobre los viajeros parece ser más relevante, principalmente, entre las mujeres y las personas de estratos socioeconómicos más bajos. La razón subyacente de esta realidad, está asociada con el hecho que estos grupos societarios pueden llegar a percibir una mayor vulnerabilidad a la hora de viajar o sentir un mayor miedo a convertirse en potenciales víctimas de hechos criminales y violentos.

Por ende, es común que algunos de estos individuos condicionen sus alternativas de transporte para evitar dichos riesgos al máximo. Sin embargo, existe una franja amplia de individuos que, en cualquier caso, no puede condicionar de ninguna manera sus alternativas de transporte pues no cuentan con otras opciones para realizar sus desplazamientos. Este grupo de individuos, son lo que la literatura especializada suele denominar como “usuarios cautivos”.

Estos usuarios cautivos, para moverse en su día a día asumen el riesgo implícito en los medios de transporte que consideran abiertamente como inseguros. En algunos casos, son tan elevados los niveles de riesgo y vulnerabilidad asociada a sus desplazamientos rutinarios que algunos de estos usuarios cautivos pueden llegar a desistir de su uso y renunciar a ciertas actividades diarias por temor.

En el Distrito de Barranquilla, de acuerdo con la última Encuesta de Movilidad (2018) la forma como los barranquilleros se movilizan diariamente se puede representar a partir de la siguiente distribución:

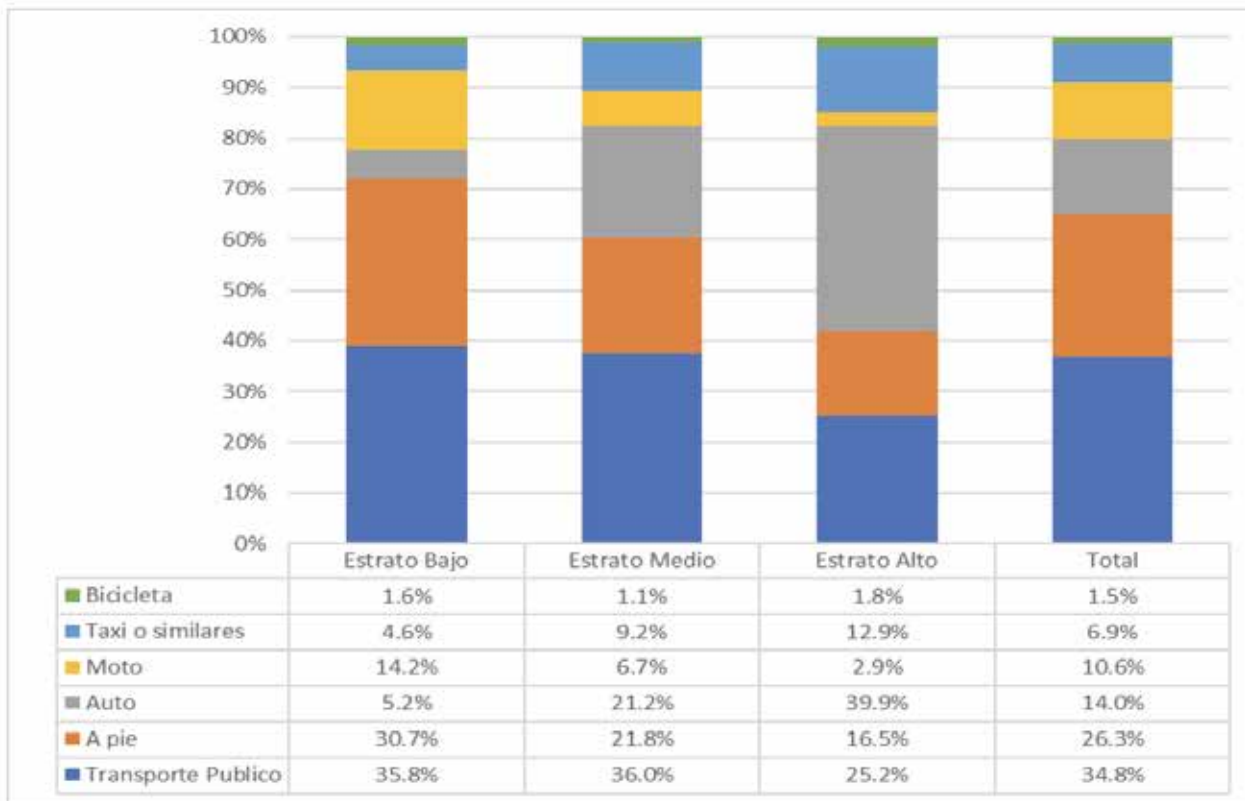


Figura 1. Distribución de modos por estrato. Fuente: Encuesta de Movilidad SITP 2018

Adicionalmente, de acuerdo con información suministrada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE, 2019), la mayoría de las personas de los estratos socioeconómicos 5 y 6 del Distrito de Barranquilla, que representan aproximadamente el 10% de la población, utilizan vehículos particulares para sus desplazamientos cotidianos. Adicionalmente, alrededor del 62% de la población de Barranquilla, perteneciente a los estratos socioeconómicos restantes, se movilizan cotidianamente a pie y/o en su defecto, a través de medios de transporte público.

Aquí se puede evidenciar una gran paradoja. Precisamente, pese a que estas últimas modalidades son las que en mayor proporción aportan a los objetivos de desarrollo sostenible en el Distrito de Barranquilla, dichas alternativas son las que suelen tener una mayor percepción de inseguridad entre quienes están en la necesidad de utilizarlos. Pese a ello, muchos de estos usuarios continúan utilizando estas alternativas de transporte en sus recorridos habituales.

Ahora bien, en aras de obtener una adecuada ilustración sobre la veracidad de esta percepción de inseguridad en medios de transporte públicos y a pie, es importante hacer un debido contraste con el registro de reportes delictivos ocurridos en la ciudad. En este sentido, de acuerdo con la información obtenida por el sistema estadístico de la Policía Nacional (SIEDCO), al analizar la ocurrencia de hechos delictivos en medios de transporte público y a peatones, se encuentra el siguiente panorama para el primer semestre de los últimos 8 años.

**Alrededor del 62% de la población de Barranquilla, perteneciente a los estratos socioeconómicos restantes, se movilizan cotidianamente a pie y/o en su defecto, a través de medios de transporte público.**

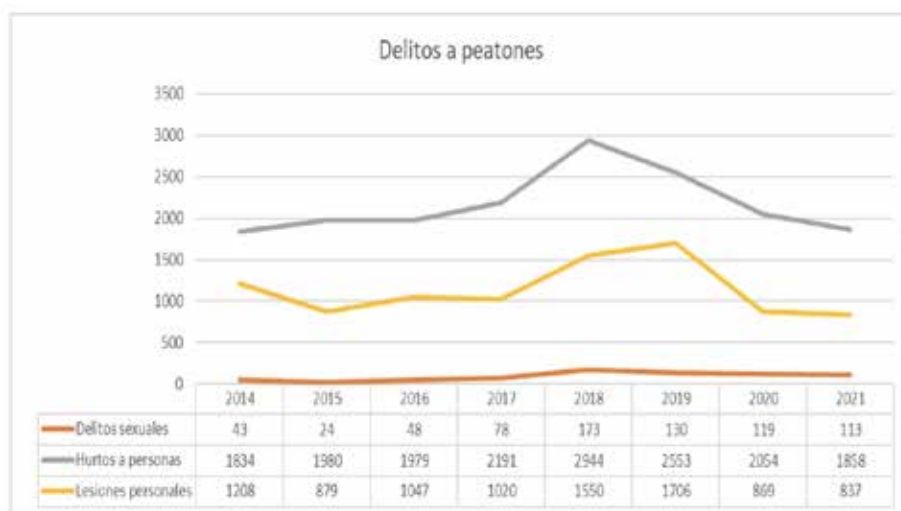


Figura 2. Histórico de delitos ocurridos a peatones. Fuente: Policía Nacional

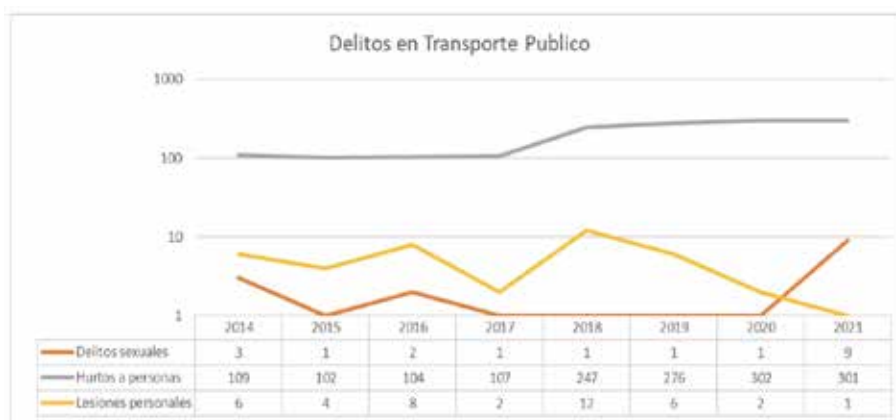


Figura 3. Histórico de delitos ocurridos a peatones. Fuente: Policía Nacional

En primer lugar, y como se aprecia tanto en la Figura 2 y la Figura 3, los delitos que ocurren con mayor frecuencia en ambas modalidades de transporte son el hurto a personas, luego se encuentran las lesiones personales, y finalmente los delitos sexuales.

Vale la pena destacar que históricamente, y basados en los datos de la Policía Nacional, los delitos sexuales son muy poco frecuentes, teniendo que en un semestre el número máximo de personas víctimas de este delito fueron 173 (2018), y solamente 9 en transporte público (2021).

Para complementar la información obtenida del registro de la policía nacional, y en el marco de esta investigación, se realizó una encuesta multipropósito referente a la percepción de

seguridad de los usuarios de transporte público de Barranquilla. La encuesta fue respondida por 872 personas distribuidas entre las diferentes localidades de la ciudad y su área metropolitana.

Adicionalmente, la encuesta está constituida por diferentes componentes, siendo el primero una caracterización socioeconómica del encuestado. El segundo componente, y en el que se centra el siguiente análisis, es un cuestionario de experiencias previas como víctimas de delitos, donde se consultó si la persona había sido víctima de un delito de robo o acoso sexual anteriormente, el lugar o modo en el que se desarrolló el evento y que medidas o acciones tomo con base a dicha experiencia.



Edad	Masculino	Femenino	No menciona	Total
Menor de 30	274	289	3	566
Entre 30 y 55	120	148	0	268
Mayor de 55	14	24	0	38
<b>Estrato</b>				
Estrato Bajo	132	139	1	272
Estrato Medio	225	254	2	481
Estrato Alto	51	68	0	119
<b>Ocupación</b>				
Estudiante	185	176	2	363
Empleado	139	169	1	309
Independiente	47	38	0	85
Desempleado	9	18	0	27
Ama de Casa	0	30	0	30
Estudia y Trabaja	18	21	0	39
Pensionado	7	8	0	15
<b>Estudios</b>				
Primaria	0	3	0	3
Bachillerato	157	138	2	297
Profesional	123	172	0	295
Técnico	66	87	1	154
Postgrado	62	61	0	123
<b>Total</b>	<b>408</b>	<b>461</b>	<b>3</b>	<b>872</b>

Descripción de la muestra. Fuente: Elaboración propia

**La Tabla 1 y Tabla 2 prestan respectivamente los datos asociados a experiencias como víctimas de un robo y de acoso sexual. Para ambos delitos se tienen el número de personas de los encuestados que fueron víctimas del delito en cuestión, el número de estas personas que denunció el hecho, así como el número de personas que cambiaron su horario de salida típica o cambiaron su modo de transporte típico debido a esta experiencia.**

Tabla 1. Víctimas de delitos de hurto a personas por modo de transporte

	Caminando	En transporte público
Víctima de robo	161	103
Denunció	66	31
Cambió de horario	30	18
Cambió de modo de transporte	34	17

Tabla 2. Víctimas de delitos de acoso sexual por modo de transporte

	Caminando	En transporte público
Víctima acoso sexual	124	87
Denunció	9	7
Cambió de horario	22	10
Cambió de modo de transporte	18	23

Fuente: Encuesta propia

En primer lugar, llama la atención que el 32.% de las personas encuestadas (285 de 872) fueron víctimas de uno de estos dos delitos como peatón, y el 21% (190 de 872) lo fue al desplazarse en transporte público.

Adicionalmente, y si bien el número de casos de hurtos es mayor que el de acoso, el número de personas víctimas de cada delito no es muy diferente (161 contra 103 y 124 contra 87), como se

esperaría que ocurriera con base a los datos de la Policía Nacional (Figura 2 y Figura 3). A partir del contraste de esta información, se puede inferir que esta discrepancia se debe a que no son denunciados la totalidad de los delitos, especialmente, entre las víctimas de acoso o delitos sexuales.

La anterior hipótesis se sustenta en el hecho que la víctimas de robo entre los encuestados

denunciaron el hecho un 41.0% (66 de 161) cuando la víctima era peatón y un 30.1% (31 de 103) cuando la víctima usaba transporte público. En contraste con lo anterior, solo se denunció el acoso sexual un 7.3% (9 de 124) de los casos cuando la víctima caminaba y un 8.0% (7 de 87) cuando la víctima usaba transporte público. A esta situación se le puede atribuir poca confianza ante las autoridades competentes para atender casos de acoso o violencia sexual.

Con respecto a los impactos que tienen los delitos sobre el comportamiento de las personas se tiene de las 264 víctimas de robo, 48 (18%) personas cambiaron su hora de salida. Por su parte, de este mismo grupo, el 21% decidió dejar de caminar frecuentemente por ser víctima como peatón, y el 16.5% optó por cambiar el transporte público como modo común después de ser víctimas de un robo dentro de dicho modo.

Continuando, el impacto que tienen los delitos de acoso sexual al viajar es similar al hurto con respecto al cambio en la hora de salida, pues de las 211 personas encuestadas, solamente 32 (17%) cambiaron su horario. Con respecto al cambio en el modo de transporte, la información más relevante es que el 26.4% de los 87 encuestados que fueron víctimas de acoso en transporte público, optaron por cambiar este modo de transporte.

Como siguiente componente de la encuesta, las personas calificaron una serie de situaciones tanto caminando como siendo pasajeros de transporte público, donde en una clasificación del 1 al 5, 1 equivale a una situación percibida como completamente insegura y 5 a una percibida como completamente segura. En términos generales, el transporte público obtuvo una calificación de 2.8 en seguridad ante delitos, y a la caminata (peatón) se le da una calificación de 2.45.

En términos generales, estos señalamientos deben volcar la atención de las autoridades en aras de promover acciones conjuntas de intervención frente a la criminalidad y mejora objetiva y subjetiva de los modos de transporte en especial frente a las actuales afectaciones por violencia extorsiva que afectan al gremio de transportadores públicos.

Es apremiante tomar en consideración estas circunstancias, bajo el entendido que la seguridad es uno de los mayores requisitos para el transporte público, los desplazamientos urbanos y la percepción de seguridad general.

## Bibliografía

DANE. (2019). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. Obtenido de [www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivienda-2018](http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivienda-2018), 2019.

Figueroa, O. (2001). Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones. *La ciudad construida. Urbanismos en América Latina*, 377-390.

Orozco Fontalvo, M., Soto, J., Arevalo, A., & Oviedo Trespalacios, O. (2019). Women's perceived risk of sexual harassment in a Bus Rapid Transit (BRT) system: The case of Barranquilla, Colombia. *Journal of Transport and Health*, 14, 1-10. Obtenido de <https://eprints.qut.edu.au/197299/>

Smith, M. J., & Clarke, R. V. (2000). Crime and public transport. *Crime and Justice*, 27, 169-233.