

MOVILIDAD, RIESGO Y GÉNERO: MUJERES MOTOCICLISTAS Y SINIESTRALIDAD VIAL EN BOGOTÁ.

UN ANÁLISIS A PARTIR DE LA EXPERIENCIA DEL ORVI (2023–2024)¹

Leila Saida Garcia Cartagena²

Hernando Sáenz Acosta³

Resumen

Este artículo analiza la incidencia de los siniestros viales en las dinámicas sociales y económicas de mujeres motociclistas —tanto de víctimas directas como indirectas— en Bogotá durante el periodo 2023–2024, procurando especial atención al papel del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI) en los procesos de acompañamiento institucional. A partir de una perspectiva sociológica de la movilidad, el estudio comprende el siniestro vial no solo como un evento físico, sino como un proceso social cuyos efectos se extienden en el tiempo y se distribuyen de manera desigual.

Metodológicamente, el enfoque adoptado es analítico-interpretativo articulando el análisis de registros institucionales del ORVI con categorías teóricas asociadas a movilidad, género y vulnerabilidad. A partir de procedimientos de estadística descriptiva y una lectura sociológica de los datos, son identificados patrones de atención y transformaciones en los perfiles de riesgo, particularmente en relación con el incremento de mujeres vinculadas al uso de la motocicleta.

¹ Artículo científico presentado como opción de grado para optar por el título de Magíster en Planeación para el Desarrollo.

² Trabajadora Social, Fundación Universitaria UNIMONSERRATE. Especialista en Gerencia de Proyectos, Corporación Universitaria Minuto de Dios UNIMINUTO. Grupo de investigación “Conflictos sociales, género y territorios”. leila.garcia.cartagena@gmail.com

³ Doctor en Planeación Urbana y Regional de la Universidad Federal de Rio de Janeiro, Brasil. Magíster y Especialista en Planificación y Administración del Desarrollo Regional de la Universidad de Los Andes, Colombia. Economista de la Universidad Nacional de Colombia. Hace parte del Grupo de Investigación "Conflictos sociales, género y territorios" vinculado a la Facultad de Sociología de la Universidad Santo Tomás. Correo electrónico hernandosaez@usta.edu.co, ORCID <https://orcid.org/0000-0003-4166-317X>

En los resultados se evidencia que, aunque los hombres concentran la mayor proporción de víctimas directas, son las mujeres quienes asumen de manera significativa las consecuencias sociales del siniestro, en especial si se habla en términos de cuidado, reorganización familiar y gestión institucional. Siguiendo esta lógica, la categoría de víctima indirecta permite visibilizar dimensiones del riesgo que trascienden el evento vial y se inscriben en las dinámicas cotidianas de los hogares.

Se concluye que la siniestralidad vial constituye un fenómeno social atravesado por desigualdades estructurales, en el que la movilidad, el género y las condiciones urbanas configuran formas diferenciadas de exposición y afectación. Asimismo, se plantea la necesidad de fortalecer la respuesta institucional a través de la incorporación de un enfoque de género que permita reconocer estas desigualdades en la atención y en el diseño de políticas de seguridad vial.

Palabras clave: siniestralidad vial, movilidad urbana, género, motociclistas, vulnerabilidad, cuidado, Bogotá

Abstract

This article examines how road traffic crashes shape the social and economic dynamics of women motorcyclists—both direct and indirect victims—in Bogotá during the 2023–2024 period, with particular attention to the role of the Center for Orientation to Victims of Road Traffic Crashes (ORVI) in institutional support processes. From a sociological perspective on mobility, road crashes are approached not merely as isolated events, but as social processes whose effects extend over time and are unevenly distributed.

Methodologically, the study adopts an analytical-interpretative approach that combines the analysis of institutional records from ORVI with theoretical frameworks related to mobility, gender, and structural vulnerability. Through descriptive statistical procedures and a sociological reading of the data, the study identifies patterns of institutional attention and shifts in risk profiles, particularly regarding the growing participation of women in motorcycle use.

The findings show that, although men represent the majority of direct victims, women disproportionately assume the social consequences of road crashes, especially in terms of caregiving, household reorganization, and institutional management. In this regard, the category

of indirect victim makes visible dimensions of risk that go beyond the crash itself and become embedded in everyday life.

The article concludes that road traffic crashes constitute a socially structured phenomenon shaped by inequalities, where mobility conditions, gender relations, and urban dynamics produce differentiated forms of exposure and impact. It also highlights the need to strengthen institutional responses by incorporating a gender perspective capable of addressing these inequalities in both victim assistance and road safety policy design.

Keywords: road traffic crashes, urban mobility, gender, motorcyclists, vulnerability, care, Bogotá

Introducción

En las ciudades contemporáneas, la siniestralidad vial constituye uno de los problemas más relevantes en materia de salud pública. De acuerdo con los informes de la Organización Mundial de la Salud, cerca de 1,19 millones de personas mueren cada año en hechos de tránsito, lo que sitúa este fenómeno entre las principales causas de muerte prevenible a escala global. Sin embargo, la magnitud epidemiológica del problema no da cuenta de todas sus consecuencias. En la práctica, los efectos del siniestro exceden el evento mismo: afectan economías familiares, alteran redes de cuidado y desencadenan procesos prolongados de reparación jurídica y emocional.

Estas dinámicas adquieren particular intensidad en los países latinoamericanos. Las cifras muestran que la región presenta tasas de mortalidad vial superiores al promedio mundial, concentrando gran parte de sus víctimas entre usuarios vulnerables del sistema de movilidad, especialmente peatones, ciclistas y motociclistas. Colombia no constituye una excepción. En 2022 se reportaron 8.264 muertes por hechos de tránsito, de las cuales 4.914 correspondieron a motociclistas, es decir, cerca del 59 % del total nacional. El crecimiento sostenido del parque automotor de dos ruedas ha transformado la movilidad cotidiana, ampliando las posibilidades de desplazamiento para amplios sectores sociales, pero también incrementando la exposición al riesgo en el espacio vial.

Estas transformaciones resultan especialmente visibles en una ciudad como Bogotá, donde el uso de la motocicleta ha crecido al mismo tiempo que aumentan la congestión y los tiempos

cotidianos de desplazamiento. En este escenario, el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI), adscrito a la Secretaría Distrital de Movilidad, ofrece una oportunidad poco habitual para observar qué ocurre después del siniestro. Sus registros no solo permiten dimensionar el fenómeno desde el punto de vista institucional, sino también aproximarse a las trayectorias de quienes deben afrontar sus consecuencias en los meses posteriores al evento.

La revisión de los registros institucionales correspondientes al periodo 2023–2024 mostró un incremento sostenido en el número de personas atendidas por el ORVI. En 2023 se registraron 752 casos; un año después la cifra ascendía a 1.036. Más allá del aumento porcentual, este comportamiento llamó la atención porque parecía reflejar algo más que un mayor conocimiento del servicio. También sugería que el riesgo vial continuaba intensificándose en distintos sectores de la ciudad.

Tabla 1
Personas atendidas por ORVI según sexo (2023–2024)

Año	Hombres	%	Mujeres	%	Total
2023	482	64,1	270	35,9	752
2024	693	66,9	343	33,1	1.036

Nota. Elaboración propia con base en registros operativos del ORVI (2023–2024).

Un aspecto que inicialmente no hacía parte de las preguntas centrales comenzó a repetirse durante la revisión de la base de datos: el incremento de mujeres involucradas en siniestros asociados al uso de la motocicleta. En un primer momento el comportamiento parecía responder únicamente al aumento general de las atenciones. Sin embargo, al reorganizar la información por actor vial y condición de la víctima, esa recurrencia terminó orientando el estudio hacia una lectura distinta. El interés dejó de concentrarse exclusivamente en la caracterización general de las personas atendidas y pasó a examinar las trayectorias sociales de mujeres vinculadas al siniestro, ya fuera como conductoras, pasajeras o familiares de personas afectadas.

Esta constatación condujo a introducir una segunda distinción analítica relevante: la diferencia entre víctimas directas e indirectas. Mientras que las primeras corresponden a personas lesionadas o fallecidas en el hecho vial, las segundas incluyen familiares y acompañantes que enfrentan las consecuencias económicas, emocionales y organizativas del evento. La revisión de

los registros institucionales mostró que muchas de las solicitudes de orientación psicológica y social provienen precisamente de mujeres que asumen responsabilidades de cuidado o de reorganización familiar tras el siniestro.

Partiendo de esto, el hecho vial no puede entenderse únicamente como un evento físico aislado, en tanto sus efectos se extienden en el tiempo mediante procesos jurídicos, transformaciones domésticas y experiencias de incertidumbre económica que afectan de manera diferenciada a los hogares involucrados. Son numerosos los casos en los que estas cargas recaen de forma desproporcionada sobre las mujeres, quienes asumen tareas de acompañamiento institucional, cuidado cotidiano y gestión de las consecuencias materiales del siniestro (Sánchez-de Madariaga & Zucchini, 2020; Tronto, 2015). No obstante, estas dimensiones sociales del fenómeno —y particularmente sus implicaciones de género— han recibido una atención todavía limitada dentro de los estudios sobre seguridad vial, tradicionalmente concentrados en indicadores de mortalidad, lesiones y factores de riesgo (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2023).

En este contexto, el artículo se pregunta por la forma en que los siniestros viales inciden en las dinámicas sociales y económicas de las mujeres motociclistas en Bogotá durante el periodo 2023–2024, así como por el papel que cumple el ORVI en los procesos de acompañamiento institucional asociados a estos eventos.

El objetivo general del artículo es **analizar cómo los siniestros viales inciden en las dinámicas sociales y económicas de las mujeres motociclistas —víctimas directas e indirectas— en Bogotá durante 2023–2024, examinando el papel del ORVI en los procesos de acompañamiento institucional.**

El estudio examina los servicios de orientación ofrecidos por el ORVI, analiza las formas de reorganización familiar y económica que emergen tras el siniestro vial, y evalúa las limitaciones institucionales en la atención a víctimas, con el fin de aportar a la incorporación de un enfoque de género en la política de seguridad vial.

La autora agradece al Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI) y al equipo profesional de la Secretaría Distrital de Movilidad por facilitar el acceso a los registros

institucionales utilizados en esta investigación y por el acompañamiento brindado durante el proceso de revisión de la información.

Marco conceptual

Movilidad y desigualdad urbana

En las últimas décadas, los estudios sobre movilidad y transporte han desplazado progresivamente la comprensión del transporte entendido exclusivamente como un sistema técnico hacia una lectura de la movilidad como fenómeno social. Este giro ha permitido comprender que la circulación no solo involucra automóviles, sino también cuerpos, relaciones de poder y condiciones desiguales de acceso al espacio urbano (Sheller, 2018).

En este contexto, el concepto de capital de motilidad resulta especialmente útil porque permite comprender que las posibilidades de desplazarse por la ciudad no dependen únicamente de la existencia de un medio de transporte, sino también de los recursos, las capacidades y las condiciones materiales que hacen posible esa movilidad (Kaufmann et al., 2004). Durante el análisis de los registros del ORVI esta idea comenzó a adquirir mayor relevancia, pues detrás de situaciones aparentemente similares aparecían trayectorias muy distintas entre las mujeres atendidas.

La movilidad puede entenderse como un campo de desigualdad en el que se distribuyen diferencialmente recursos como el tiempo, la seguridad y la legitimidad del desplazamiento (Sheller, 2018). En ciudades como Bogotá, esto se expresa en una mayor exposición al riesgo vial en sectores periféricos, donde confluyen déficits de infraestructura, condiciones laborales precarias y trayectorias cotidianas considerablemente más exigentes. Esa desigual distribución del riesgo constituye precisamente uno de los puntos de partida del presente estudio.

Género y movilidad cotidiana

El enfoque de género permite comprender que la movilidad no está distribuida de manera homogénea entre hombres y mujeres. Mientras la planificación tradicional del transporte se ha construido sobre un sujeto masculino con trayectorias lineales, los desplazamientos femeninos

suelen estar asociados a tareas de cuidado, acompañamiento y gestión doméstica (Sánchez-de Madariaga & Zucchini, 2020).

Estas diferencias terminan configurando formas específicas de habitar la ciudad. Las mujeres tienden a realizar trayectos múltiples, encadenados y más prolongados, lo que incrementa su exposición al riesgo vial, especialmente en modos como la motocicleta. A ello se suman experiencias de inseguridad y violencia simbólica que condicionan sus decisiones de desplazamiento, como el temor a circular en ciertos horarios o los cuestionamientos sobre su capacidad para conducir.

Vista desde esta perspectiva, la motocicleta aparece como un dispositivo profundamente ambivalente. Si bien amplía las posibilidades de desplazamiento y autonomía, también expone a las mujeres a condiciones de vulnerabilidad asociadas a la precariedad laboral, la inseguridad vial y la escasa protección institucional.

El género no actúa únicamente como una variable descriptiva, sino como un principio estructurador de las experiencias de movilidad y del acceso diferencial a la seguridad en el espacio urbano.

Siniestros viales como fenómeno social

Desde los estudios del riesgo, la siniestralidad vial puede comprenderse como parte de una lógica más amplia de producción social del riesgo, en la que las amenazas derivadas de la modernidad son integradas en la vida cotidiana (Beck, 1998). En este marco, factores como la desigualdad y las formas diferenciadas de exposición adquieren un papel central. En el caso colombiano, esta condición se expresa en una naturalización progresiva del riesgo vial, donde la exposición al accidente se incorpora como parte rutinaria de la experiencia urbana (ANSV, 2024).

Los registros del ORVI sugieren una distribución desigual del riesgo que resulta consistente con los planteamientos desarrollados por Beck (1998). Aunque la información institucional no permite explicar por sí sola este comportamiento, sí ofrece indicios suficientes para interpretar el incremento de mujeres atendidas como parte de transformaciones más amplias en las formas contemporáneas de movilidad urbana.

El ORVI como dispositivo institucional

El ORVI, adscrito a la Secretaría Distrital de Movilidad, se configura como un dispositivo institucional orientado a la atención de víctimas de siniestros viales. A través de un servicio gratuito, ofrece orientación jurídica, psicológica y social tanto a víctimas directas como a sus familiares, sin ejercer representación judicial, brindando herramientas para la comprensión y gestión de los procesos derivados del siniestro. Asimismo, desarrolla una oferta formativa orientada a la prevención de siniestros viales, lo que amplía su alcance más allá de la atención posterior al evento.

A medida que avanzó la revisión de los registros comenzó a hacerse evidente que el siniestro rara vez concluye con el evento vial. En numerosos expedientes aparecían consultas sucesivas, nuevas necesidades de orientación y procesos familiares que se prolongaban durante semanas o incluso meses. Esta recurrencia permitió interpretar el acompañamiento institucional como una trayectoria más que como una intervención puntual.

Para el contexto colombiano, este tipo de dispositivos se inscriben en los esfuerzos institucionales por avanzar hacia un enfoque integral de seguridad vial, el cual articula prevención, atención y posatención (ANSV, 2024). Sin embargo, la información disponible también sugiere limitaciones en la capacidad institucional para reconocer estas dinámicas de manera diferenciada, particularmente en lo que respecta a la incorporación de un enfoque de género en la atención. Estas limitaciones se evidencian en la ausencia de criterios diferenciados en la orientación brindada y en la dificultad para reconocer las cargas de sostenimiento que asumen las mujeres tras el siniestro.

Vulnerabilidad y respuestas sociales al siniestro

La vulnerabilidad vial no puede reducirse únicamente a condiciones individuales, sino que se configura a partir de la transversalidad entre desigualdades económicas, territoriales y de género, factores que condicionan tanto las formas de movilidad como los niveles de exposición al riesgo en contextos urbanos concretos, como se evidencia en los perfiles de atención registrados por el ORVI.

Las respuestas al siniestro no son exclusivamente individuales, sino que se construyen a partir de redes familiares, institucionales y comunitarias. En este marco, el acompañamiento brindado por el ORVI forma parte de estas respuestas, aunque su alcance se encuentra

condicionado tanto por la capacidad institucional como por las trayectorias sociales de las personas afectadas.

Este enfoque permite comprender los siniestros viales como procesos sociales complejos, en los que el riesgo, la atención institucional y las dinámicas de cuidado se articulan de manera desigual. A partir de esta perspectiva, el presente estudio busca analizar estas articulaciones en el contexto de la atención brindada por el ORVI, poniendo especial atención en las experiencias de las mujeres —tanto víctimas directas como indirectas— y en las formas en que se configuran sus trayectorias de atención y reorganización tras el siniestro.

Heterogeneidad de las trayectorias femeninas de movilidad

La revisión de los registros del ORVI hizo evidente, desde etapas relativamente tempranas del análisis, que las mujeres vinculadas a siniestros asociados al uso de la motocicleta difícilmente podían entenderse como una población homogénea. A medida que avanzó la revisión de los registros institucionales del ORVI fue posible advertir que bajo la categoría administrativa de "mujeres atendidas" convergen trayectorias de movilidad muy distintas: conductoras que utilizan la motocicleta como medio principal para sus desplazamientos cotidianos, pasajeras, peatonas y, de manera especialmente significativa, familiares que acuden al servicio en calidad de víctimas indirectas. Esta diversidad hizo necesario precisar el objeto de análisis, desplazando el interés desde la condición de usuaria de la vía hacia las distintas formas en que las mujeres experimentan y afrontan las consecuencias sociales del siniestro.

Esta diferenciación también permitió reconocer que las experiencias de movilidad no pueden comprenderse únicamente a partir del sexo o del tipo de actor vial. En los casos revisados aparecieron situaciones atravesadas por responsabilidades de cuidado, exigencias laborales, jornadas extensas de desplazamiento y procesos de reorganización familiar posteriores al siniestro. Aunque los registros del ORVI no incorporan variables directas sobre nivel socioeconómico, ingreso o lugar de residencia, la información disponible no permite establecer esas condiciones de manera directa; sin embargo, sí ofrece indicios que, interpretados conjuntamente con la literatura especializada, permiten comprender diferentes formas de vulnerabilidad. En consecuencia, el estudio no pretende generalizar sus hallazgos al conjunto de mujeres motociclistas de Bogotá, sino

comprender las dinámicas observadas en la población que efectivamente accedió al acompañamiento institucional durante el periodo analizado.

Asumir esta heterogeneidad resulta importante porque evita interpretar las diferencias entre hombres y mujeres como si respondieran exclusivamente al género. Las propias trayectorias femeninas muestran variaciones relacionadas con las posiciones que cada una ocupa frente al siniestro, las redes de apoyo disponibles y las responsabilidades que emergen después del evento vial. Desde esta perspectiva, la condición de víctima directa o indirecta no constituye únicamente una clasificación administrativa, sino una forma de aproximarse a experiencias sociales diferenciadas que orientan el análisis desarrollado en las siguientes secciones.

Metodología

Enfoque metodológico

El diseño de esta investigación fue afinándose de manera progresiva conforme avanzó la revisión de los registros institucionales del ORVI correspondientes al periodo 2023–2024. Aunque inicialmente el propósito consistía en caracterizar de manera amplia las personas atendidas por el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales, el examen sistemático de la base de datos permitió identificar una recurrencia que terminó orientando el análisis: el incremento de mujeres vinculadas al uso de la motocicleta y la diversidad de situaciones en las que experimentaban las consecuencias del siniestro. Esta observación condujo a delimitar con mayor precisión el objeto de estudio y a adoptar una perspectiva interpretativa que permitiera comprender no solo la distribución de los casos, sino también las dinámicas sociales que subyacen a ellos.

En consecuencia, el estudio se desarrolló desde un enfoque sociológico-interpretativo que combina la sistematización cuantitativa de los registros institucionales con una lectura cualitativa de las relaciones entre movilidad, género y vulnerabilidad. Más que utilizar la información del ORVI como una fuente exclusivamente estadística, el interés consistió en examinar de qué manera los patrones observados permitían comprender procesos sociales más amplios asociados a la experiencia del riesgo vial y a las formas diferenciadas de reorganización que siguen al siniestro.

Desde el punto de vista técnico, se adopta un diseño analítico-descriptivo basado en el uso de fuentes documentales, con el propósito de, por un lado, sistematizar la información producida por el Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI) y, por otro, interpretarla a la luz de categorías sociológicas como movilidad, género y vulnerabilidad estructural.

Con el fin de reconstruir los sentidos sociales asociados a la vulnerabilidad vial femenina, el análisis combina procedimientos de estadística descriptiva con una lectura interpretativa de los datos, lo que permite identificar patrones de atención y, al mismo tiempo, comprender su inscripción en contextos más amplios de desigualdad urbana.

En términos analíticos, el estudio se articula en tres niveles: un nivel empírico, sustentado en los registros del ORVI; un nivel interpretativo, apoyado en los marcos teóricos de movilidad y género; y un nivel crítico, orientado a la formulación de lineamientos para el fortalecimiento institucional. Esta integración permite transitar de la descripción de los datos a su comprensión sociológica, evitando reduccionismos metodológicos.

Fuentes y variables

La presente investigación se sustenta principalmente en fuentes documentales e institucionales. La base empírica central corresponde a los registros del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI), correspondientes al periodo 2023–2024, entregados en formato tabular (.xlsx) y previamente anonimizados por la entidad.

Esta base incluye información sobre personas atendidas, desagregada por sexo, actor vial, grupo etario, tipo de servicio solicitado y condición de la víctima (directa o indirecta). Adicionalmente, se incorporan informes oficiales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2024) y de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM, s. f.), con el fin de contextualizar los hallazgos dentro de las dinámicas nacionales y distritales de siniestralidad.

Las categorías originalmente construidas por el ORVI con fines administrativos son reinterpretadas en este trabajo desde una perspectiva sociológica, con el propósito de posibilitar un análisis de carácter interpretativo. En particular, se organizan en tres niveles analíticos que permiten capturar dimensiones sociodemográficas, estructurales e institucionales del fenómeno.

Tabla 2

Variables analizadas a partir de los registros del ORVI (2023–2024)

Nivel analítico	Variable	Tipo	Descripción operativa
Sociodemográfico	Sexo	Categórica	Clasificación por sexo (hombre/mujer).
	Grupo etario	Ordinal	Rangos de edad: adolescente (12–18), joven (19–26), adulto (27–59), mayor (60+).
Estructural del siniestro	Actor vial	Categórica	Tipo de usuario de la vía (motociclista, peatón, pasajero, ciclista, conductor).
	Rol de la víctima	Categórica	Distinción entre víctima directa e indirecta.
Atención institucional	Tipo de servicio	Categórica	Orientación brindada: jurídica, psicológica, social o acogida.
	Año de atención	Númerica	Periodo de registro (2023 o 2024).

Nota: elaboración propia.

La selección de variables responde tanto a su utilidad para identificar formas diferenciadas de vulnerabilidad como a su coherencia con los indicadores institucionales de seguridad vial. En este sentido, las categorías operativas del ORVI son reinterpretadas con fines analíticos, lo que permite evidenciar desigualdades de género y patrones de riesgo en la movilidad urbana.

Procedimiento analítico

El análisis se desarrolló en dos momentos complementarios que permitieron articular la descripción de los datos con su interpretación sociológica.

En la primera etapa, se realizó un análisis descriptivo de la base de datos del ORVI. Se calcularon frecuencias absolutas y relativas, proporciones por sexo, actor vial y tipo de servicio, así como variaciones entre 2023 y 2024. Estos resultados se organizaron en tablas comparativas,

con el propósito de identificar tendencias en la atención a víctimas y cambios en los patrones de siniestralidad.

Más que presentar cifras aisladas, este momento permitió reconocer configuraciones recurrentes en la atención institucional, particularmente en relación con la distribución por género y el tipo de orientación solicitada.

Para la segunda etapa, los resultados cuantitativos fueron interpretados partiendo de categorías analíticas que se derivan del marco conceptual. El proceso implicó una lectura sociológica de los datos, orientada a comprender cómo las diferencias observadas en la atención se relacionan con desigualdades estructurales en la movilidad urbana.

En particular, se utilizaron nociones como capital de motilidad, movilidad del cuidado y vulnerabilidad estructural con vistas a analizar las capacidades diferenciales de desplazamiento, las cargas asociadas al sostenimiento de las condiciones materiales que inciden en la exposición al riesgo.

Este ejercicio no consistió en aplicar categorías de manera mecánica, sino en ponerlas en diálogo con la información del ORVI, de tal modo que permitieran interpretar los patrones identificados en función de las experiencias sociales de las mujeres afectadas.

Por lo tanto, el análisis combinó una base empírica cuantitativa con su correspondiente lectura interpretativa, lo que permitió comprender los siniestros viales como eventos medibles y como procesos sociales que revelan desigualdades en la forma en que se experimenta la movilidad y sus riesgos.

Triangulación y procedimiento general

La validez del análisis se fortaleció mediante un ejercicio de triangulación que integró tres tipos de fuentes: los registros del ORVI, informes institucionales (ANSV y SDM) y referentes teóricos del campo de la movilidad y el género. Esta articulación permitió contrastar los datos empíricos con marcos interpretativos más amplios, evitando una lectura exclusivamente descriptiva.

El proceso de análisis se desarrolló de manera progresiva e iterativa, combinando la organización de los datos, su categorización y su interpretación sociológica. En lugar de seguir

una secuencia estrictamente lineal, las distintas etapas se retroalimentaron entre sí, permitiendo ajustar las lecturas a medida que emergían patrones relevantes.

De manera sintética, el procedimiento general del análisis puede describirse en las siguientes etapas:

Tabla 3

Etapas del proceso analítico

Etapa	Descripción del proceso	Resultado esperado
Sistematización	Revisión, limpieza y organización de la base de datos del ORVI (2023–2024).	Base consolidada y depurada para el análisis.
Categorización	Clasificación de variables en dimensiones sociodemográficas, estructurales e institucionales.	Identificación inicial de patrones.
Comparación interanual	Análisis de variaciones entre 2023 y 2024 en términos de atención y perfil de víctimas.	Detección de tendencias y cambios relevantes.
Interpretación	Lectura de los resultados a partir de categorías como género, motilidad y vulnerabilidad.	Comprensión sociológica del fenómeno.
Integración	Articulación entre hallazgos empíricos y marcos de política pública.	Formulación de lineamientos y reflexiones finales.

Consideraciones éticas, validez y limitaciones

Dado que los datos utilizados son de carácter sensible, el tratamiento de la información se rigió por principios éticos de confidencialidad, respeto y uso responsable. Estos principios son consistentes con las Pautas Éticas Internacionales para la Investigación Relacionada con la Salud

con Seres Humanos del Consejo de Organizaciones Internacionales de las Ciencias Médicas (CIOMS, 2016), las cuales orientan el manejo responsable de información sensible y la protección de la privacidad de las personas participantes en investigación. La base de datos del ORVI se encuentra previamente anonimizada por la entidad, lo que elimina cualquier elemento que permita identificar a las personas atendidas. Al no existir contacto directo con las víctimas, el análisis se desarrolló exclusivamente sobre información agregada, por lo que el estudio se clasifica como una investigación sin riesgo directo.

En cuanto a validez, el análisis se apoyó en la triangulación de fuentes institucionales, datos estadísticos y referentes teóricos, lo que permitió contrastar los hallazgos y fortalecer la coherencia interpretativa. Adicionalmente, se realizó una verificación interna de los datos mediante la revisión de la consistencia de las variables, evitando inferencias no sustentadas.

No obstante, el estudio presenta algunas limitaciones. En primer lugar, el alcance cualitativo del análisis se ve restringido debido a que la base de datos del ORVI no incorpora dimensiones subjetivas de la experiencia de las víctimas —como percepciones del riesgo o afectaciones emocionales—. En segundo lugar, el nivel de agregación de la información impide establecer correlaciones territoriales o socioeconómicas más detalladas.

Finalmente, el análisis depende de registros institucionales que pueden presentar subregistro o inconsistencias. Si bien la triangulación con fuentes oficiales permitió mitigar este riesgo, se reconoce como una limitación inherente al tipo de información disponible. Pese a ello, el periodo analizado (2023–2024) ofrece un panorama representativo de la siniestralidad reciente y constituye una base pertinente para futuras investigaciones.

Análisis de resultados y discusión

Tendencias de la siniestralidad y atención institucional

La primera lectura de la base de datos mostró un crecimiento sostenido en el número de personas atendidas por el ORVI entre 2023 y 2024. En principio, este aumento podía interpretarse como un efecto de la mayor visibilidad alcanzada por el servicio. Sin embargo, al contrastar los registros con la evolución reciente de la siniestralidad vial reportada por la ANSV (2024), el

comportamiento también empezó a sugerir una intensificación del riesgo vial urbano, particularmente entre quienes utilizan la motocicleta como principal medio de desplazamiento.

Al reorganizar la información según sexo comenzó a aparecer un comportamiento que inicialmente parecía contradictorio. Aunque los hombres seguían concentrando la mayor parte de las víctimas directas, las trayectorias femeninas adquirirían una presencia mucho más visible cuando el análisis incorporaba las víctimas indirectas y los distintos servicios solicitados al ORVI. Esta observación coincide con los hallazgos de Montoya-Robledo et al. (2020), quienes muestran que la incorporación de una perspectiva de género permite visibilizar dimensiones de la movilidad femenina que permanecen poco reconocidas cuando los análisis se concentran exclusivamente en indicadores tradicionales de transporte y seguridad vial.

Transformaciones del perfil de víctima y motilidad femenina

Esta transformación comenzó a cobrar sentido cuando fue interpretada desde la noción de capital de motilidad propuesta por Kaufmann et al. (2004). El incremento de mujeres vinculadas al uso de la motocicleta no representa únicamente un cambio en los modos de desplazamiento; también refleja una ampliación de las posibilidades de movilidad que, paradójicamente, viene acompañada de mayores niveles de exposición al riesgo. Dentro de este grupo, la participación femenina creció un 31,6 %, lo que evidencia una transformación en los perfiles de riesgo.

A la luz del capital de motilidad (Kaufmann, Bergman & Joye, 2004), el crecimiento presentado refleja una doble dinámica: si bien amplía la autonomía en el acceso a la movilidad, también incrementa la exposición a condiciones de vulnerabilidad. Así se configura la paradoja: la expansión del desplazamiento ocurre junto con una precarización de la seguridad vial.

En mayor parte, las mujeres atendidas se ubican entre los 27 y 59 años, etapa asociada a alta participación laboral. Esta tendencia resulta consistente con investigaciones que muestran que las responsabilidades laborales y de cuidado configuran trayectorias de movilidad más complejas para las mujeres (Sánchez-de Madariaga & Zucchini, 2020). Esto permite una lectura diferencial: la movilidad femenina está articulada con la gestión simultánea del trabajo remunerado y las responsabilidades de reorganización familiar (Sánchez-de Madariaga & Zucchini, 2020), configurando trayectorias fragmentadas que incrementan la exposición al riesgo.

Entre los expedientes revisados durante el análisis de 2024 hubo uno que terminó convirtiéndose en una referencia constante para comprender varias de las tensiones observadas en los registros. Correspondía a una mujer joven, trabajadora del sector salud, lesionada mientras se desplazaba hacia su lugar de trabajo en horario nocturno en una vía urbana de la localidad de Antonio Nariño. El siniestro, originado por la omisión de una señal de tránsito por parte de otro motociclista, produjo lesiones ortopédicas de alta complejidad, incapacidad funcional prolongada y una interrupción abrupta de sus rutinas laborales.

Sin embargo, el impacto excedió con rapidez el plano clínico. Debido a la imposibilidad temporal de movilizarse de manera autónoma y a la necesidad de cuidado de su hija lactante, la afectada debió trasladarse de manera transitoria al departamento del Tolima para apoyarse en su familia de origen. Esta decisión —que no figuraría en un registro estadístico convencional— implicó separación territorial de su núcleo inmediato, reorganización del cuidado y redefinición de los tiempos cotidianos entre trabajo, maternidad y recuperación física.

No fue un comportamiento aislado. Con distintas variaciones apareció también en otros expedientes revisados, aunque con intensidades diferentes. Esa recurrencia llevó a considerar que el siniestro vial no solo modifica los desplazamientos presentes, sino también la relación futura que muchas personas establecen con la movilidad, particularmente cuando sobre ellas recaen responsabilidades de cuidado.

Servicios de atención: reparación jurídica y acompañamiento emocional

El aumento en la demanda de servicios jurídicos (de 1.144 a 1.392) y psicológicos (de 1.012 a 1.108) evidencia una transformación en las necesidades de atención observadas durante este periodo. Predomina la solicitud de orientación jurídica —cercana al 37 %—, lo que permite inferir que víctimas y familias deben enfrentarse a procesos complejos de reclamación, indemnización y esclarecimiento de responsabilidades. Al mismo tiempo, el crecimiento de la atención psicológica sugiere un reconocimiento, todavía parcial, de las afectaciones emocionales que suelen prolongarse más allá del momento del siniestro.

Al revisar de manera consecutiva varios expedientes correspondientes a mujeres pasajeras lesionadas, uno de ellos terminó condensando una situación que aparecía repetidamente con pequeñas variaciones en otros registros. Se trata de una mujer lesionada en mayo de 2023 que se

movilizaba como pasajera en una motocicleta solicitada mediante plataforma digital, en la intersección de la avenida 68 con calle 26. En un primer momento, el hecho ingresó al registro institucional como otro evento cotidiano dentro de la siniestralidad de la ciudad. Sin embargo, al reconstruir su curso posterior aparecieron dimensiones menos visibles: múltiples fracturas, lesión pulmonar severa, traslados sucesivos entre instituciones médicas y una imposibilidad prolongada de reincorporación laboral.

Este caso, más que ser un episodio excepcional, permitió advertir algo recurrente en varios expedientes revisados: algunos eventos viales activan circuitos fragmentados de atención en los que la recuperación no depende únicamente de la respuesta clínica, sino también de redes familiares que asumen cuidados, tiempos y costos no siempre reconocidos por los sistemas formales. Allí donde termina la ruta institucional, con frecuencia comienza una carga doméstica difícil de medir.

En términos operativos, la orientación jurídica incluye asesoría en trámites con aseguradoras y procesos de restitución económica; la atención psicológica se orienta al acompañamiento emocional y al manejo del duelo; y la orientación social articula el acceso a redes institucionales y apoyos para la reorganización familiar. Desde la perspectiva del cuidado (Tronto, 2015), el ORVI opera como punto de articulación entre las experiencias individuales y la respuesta institucional.

Al desagregar la información por sexo, se observan diferencias en los servicios solicitados: la orientación jurídica es concentrada en el grupo masculino, mientras que las mujeres presentan mayor participación en servicios psicológicos y sociales, diferencia que refleja la persistencia de roles de género en la gestión del siniestro, donde las mujeres asumen con mayor frecuencia funciones de cuidado, acompañamiento emocional y reorganización familiar.

Un patrón recurrente en los registros del ORVI muestra que, tras un siniestro en motocicleta, son las mujeres quienes asumen simultáneamente la gestión de trámites con aseguradoras, el acompañamiento emocional del familiar afectado y la reorganización de las dinámicas del hogar. En estos casos, la demanda de orientación jurídica y psicológica se entrelaza, evidenciando que el proceso de atención no es fragmentado, sino profundamente interdependiente.

Partiendo de la sistematización de los registros del ORVI, se identifican patrones diferenciados en la atención a mujeres según su rol en el siniestro. La siguiente tabla resume estas tendencias para el periodo 2023–2024.

Tabla 4

Distribución de mujeres atendidas por el ORVI según actor vial y tipo de atención, 2023–2024

Año	Actor vial	Mujeres	% del total femenino	Principales servicios solicitados
2023	Motociclista	79	29,3	Jurídica (36 %), Psicológica (34 %)
	Pasajera	48	17,8	Psicológica (40 %), Social (22 %)
	Peatona	57	21,1	Jurídica (38 %), Psicológica (33 %)
	Conductora	46	17,0	Jurídica (41 %)
	Ciclista	40	14,8	Psicológica (37 %)
	Totales	270	100	
2023				
2024	Motociclista	104	30,3	Jurídica (38 %), Psicológica (31 %)
	Pasajera	65	18,9	Psicológica (39 %), Social (24 %)
	Peatona	64	18,6	Jurídica (42 %), Psicológica (28 %)
	Conductora	67	19,5	Jurídica (40 %)
	Ciclista	43	12,7	Psicológica (36 %)
	Totales	343	100	
2024				
Nota: elaboración propia.				

La distribución muestra una proporción significativa de mujeres vinculada a motociclistas, reforzando la centralidad de este modo en la configuración del riesgo vial. Asimismo, la presencia de peatones, ciclistas y pasajeras es evidencia de que las afectaciones del siniestro se extienden más allá del conductor directo, lo que involucra redes familiares en la gestión de sus consecuencias.

A su vez, los servicios solicitados varían según el rol en el siniestro. Motociclistas y conductoras tienden a requerir orientación jurídica —asociada a procesos de responsabilidad—, mientras pasajeras y peatones concentran una mayor demanda de atención psicológica y social, vinculada a efectos emocionales y relacionales.

Según esta diferenciación, la experiencia del siniestro se configura según el lugar que se ocupa en el evento y las responsabilidades que emergen posteriormente. No obstante, la incorporación de un enfoque de género en la atención institucional sigue siendo incipiente.

El Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI), adscrito a la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, surge en el marco del fortalecimiento de las políticas públicas de seguridad vial orientadas a la atención integral de víctimas y sus familias. Su creación responde al reconocimiento institucional de que los siniestros viales producen afectaciones que exceden el ámbito médico inmediato e involucran dimensiones jurídicas, psicológicas y sociales que requieren acompañamiento especializado. En este contexto, el ORVI se articula con los lineamientos promovidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y con las estrategias distritales de atención y posatención a víctimas de siniestros viales desarrolladas durante la última década.

A partir del análisis de los registros institucionales y de la revisión del funcionamiento del ORVI, se identifican limitaciones relacionadas con la ausencia de protocolos diferenciales y con barreras de acceso a información sobre trámites y apoyos económicos. En consecuencia, el ORVI opera como un espacio de contención, pero aún carece de una estructura que garantice un seguimiento integral de los casos.

Discusión: riesgo estructural y desigualdad en la movilidad urbana

La movilidad bogotana continúa mostrando desigualdades estructurales en el acceso a modos de transporte seguros. Estas desigualdades se expresan de manera diferenciada según el género, tanto en las condiciones objetivas de desplazamiento como en las experiencias de

seguridad y uso del espacio público (Montoya-Robledo et al., 2020; Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2022).

Desde la perspectiva de la justicia de la movilidad, la seguridad vial opera como un recurso distribuido de manera desigual. Mientras quienes cuentan con automóvil o habitan en zonas con mejores condiciones urbanas enfrentan menores niveles de riesgo, mujeres motociclistas y peatones de sectores periféricos asumen una mayor exposición.

Por lo anteriormente expuesto, el papel del ORVI no puede limitarse a la atención posterior al siniestro. Su capacidad institucional resulta clave para ampliar la comprensión del riesgo vial, desplazándolo de la responsabilidad individual hacia una lectura estructural.

Mujeres víctimas indirectas: cuidado, reorganización y vulnerabilidad invisible

Los registros del ORVI contabilizan 158 mujeres víctimas indirectas entre 2023 y 2024 (90 en 2023 y 68 en 2024). Aunque representan una proporción menor, constituyen una categoría clave, en tanto evidencian formas de afectación que no suelen ser captadas por las mediciones tradicionales del siniestro vial.

La víctima indirecta —madre, pareja, hija o acompañante— encarna una dimensión del riesgo que trasciende el evento físico, en la medida en que sus consecuencias se redistribuyen en el ámbito doméstico. De acuerdo con Beck (1998), estos riesgos se integran en la vida cotidiana como cargas emocionales, económicas y de cuidado⁴.

Durante la revisión de los casos vinculados al periodo de estudio, uno de ellos permitió observar con especial claridad esta prolongación social del siniestro. Se trata de la situación de una mujer joven que acudió a orientación institucional tras el fallecimiento de su compañero permanente en octubre de 2023, luego de un choque entre una motocicleta y un vehículo de carga

⁴ Diversos estudios sobre movilidad cotidiana han mostrado que los desplazamientos urbanos y las decisiones asociadas al transporte suelen organizarse a partir de arreglos intrafamiliares vinculados al trabajo, el cuidado y la sostenibilidad doméstica. Desde esta perspectiva, la movilidad no constituye únicamente una práctica individual, sino una experiencia relacional atravesada por negociaciones cotidianas dentro del hogar y por distribuciones desiguales del tiempo y las responsabilidades de cuidado. Esta aproximación permite comprender que las consecuencias derivadas de un siniestro vial también se redistribuyen en las dinámicas familiares y afectan de manera diferencial a quienes asumen tareas de acompañamiento y reorganización doméstica. Véase: Dureau et al. (2015, cap. 9).

en la localidad de Fontibón. Aunque no estuvo presente en el lugar de los hechos ni sufrió lesiones físicas, este evento alteró de forma abrupta sus condiciones de vida.

A partir de entonces emergieron procesos que rara vez aparecen en los registros convencionales de movilidad: trámites judiciales prolongados, afectaciones emocionales persistentes, reconfiguración económica del hogar e interrupción de proyectos personales previamente estabilizados. Más allá de ser una consecuencia secundaria, el caso mostró que la condición de víctima indirecta supone una experiencia propia del siniestro, atravesada por incertidumbre, desgaste institucional y redistribución desigual de responsabilidades.

En varios expedientes revisados, este tipo de impactos recae con mayor frecuencia sobre mujeres jóvenes vinculadas afectivamente a motociclistas fallecidos o lesionados. Ello sugiere que la siniestralidad vial no solo produce daños individuales en la vía, sino también efectos sociales extendidos que permanecen parcialmente invisibles para la planeación urbana y para buena parte de las estadísticas tradicionales.

El continuo del cuidado: desplazamientos de la responsabilidad tras el siniestro

A medida que los casos comenzaron a organizarse según el rol asumido por los familiares después del siniestro, apareció un patrón que inicialmente había pasado desapercibido. La información del ORVI muestra que las consecuencias del siniestro vial no se resuelven únicamente en el ámbito institucional, sino que se desplazan hacia las redes familiares, donde son asumidas principalmente por mujeres. Esta dinámica puede interpretarse a partir del concepto de continuo del cuidado (Tronto, 2015), que describe cómo las responsabilidades asociadas al bienestar se redistribuyen entre el Estado, el mercado y los hogares.

Para ilustrar esta distribución, la siguiente tabla presenta la relación entre el rol del familiar víctima y su vinculación con el siniestro vial.

Tabla 5

Relación entre tipo de víctima, servicio solicitado y rol en el cuidado, ORVI 2023–2024

Año	Rol del familiar víctima	Casos	% del total anual
2023	Motociclista	31	34,4

	Ciclista	21	23,3
	Peatón	20	22,2
	Conductor	8	8,9
	Pasajero	10	11,1
Total 2023		90	100
2024	Motociclista	28	41,2
	Peatón	16	23,5
	Pasajero	12	17,6
	Ciclista	8	11,8
	Conductor	4	5,9
Total 2024		68	100

Nota: elaboración propia.

Esta diversidad de roles permite observar que la experiencia del siniestro no se limita a la persona directamente involucrada, sino que se proyecta sobre quienes participan en los procesos de gestión cotidiana de las consecuencias del siniestro.

En este contexto, el desplazamiento de responsabilidades se manifiesta en la transferencia progresiva de funciones desde la atención institucional hacia el ámbito doméstico. Aunque el ORVI ofrece orientación jurídica, psicológica y social, la continuidad del proceso —en términos de cuidado cotidiano, seguimiento emocional y sostenimiento económico— recae en gran medida sobre las mujeres vinculadas a las víctimas.

Una situación revisada durante el periodo 2024 permite observar con nitidez esta dinámica. Corresponde al caso de una mujer residente en la localidad de Kennedy que acudió a acompañamiento institucional tras el fallecimiento de su hijo, joven motociclista involucrado en un siniestro vial nocturno. Aunque no estuvo presente en el hecho ni sufrió afectaciones físicas directas, el evento reorganizó de manera inmediata la vida familiar.

Desde entonces asumió trámites forenses, gestiones administrativas, diligencias legales y el acompañamiento emocional de otros miembros del hogar, incluidos familiares dependientes. En términos prácticos, la pérdida del hijo no supuso únicamente una experiencia de duelo, sino

también la absorción de nuevas responsabilidades materiales y afectivas que debieron resolverse en tiempos breves y con recursos limitados.

Casos como este muestran que parte importante de la reparación social del siniestro se desplaza fuera de las instituciones y se sostiene en redes familiares feminizadas. Allí donde cesa la intervención formal, comienza con frecuencia un trabajo silencioso de cuidado, organización y contención que rara vez es reconocido por los instrumentos convencionales de seguridad vial.

Desigualdad, institución y límites de la respuesta al siniestro

Los resultados muestran que la atención institucional no se distribuye de manera homogénea, sino que se configura según las posiciones que las personas ocupan en el siniestro y las responsabilidades que asumen posteriormente. Las mujeres aparecen como destinatarias recurrentes de servicios, pero permanecen en los márgenes de los procesos de decisión y de restitución económica.

Lo observado no responde únicamente a fallas en la prestación del servicio, sino a estructuras de género que organizan de manera desigual el acceso a recursos y la asignación de responsabilidades. En particular, la mayor demanda de atención psicológica y social por parte de las mujeres expresa los roles que históricamente han asumido en la gestión del cuidado.

El ORVI cumple una función relevante como espacio de mediación entre el Estado y las personas afectadas. Sin embargo, su alcance se ve limitado por la ausencia de un enfoque integral que articule la atención jurídica, emocional y social con estrategias de prevención y seguimiento.

Más que un déficit operativo, estas limitaciones evidencian la necesidad de fortalecer la respuesta institucional desde una perspectiva de género, que permita reconocer las formas diferenciadas en que hombres y mujeres experimentan el riesgo vial. El ORVI no solo puede entenderse como un dispositivo de atención, sino como un punto de partida para repensar las políticas de seguridad vial en clave de equidad.

Aprendizajes para el fortalecimiento institucional del ORVI desde una perspectiva comparada

Los hallazgos obtenidos a partir de los registros del ORVI permiten reconocer dinámicas que trascienden el contexto específico de Bogotá y dialogan con discusiones más amplias sobre la

atención integral a víctimas de siniestros viales. En distintos países, la evolución de las políticas de seguridad vial ha mostrado que la reducción de la mortalidad y las lesiones constituye únicamente una parte de la respuesta institucional, pues las consecuencias sociales, económicas y emocionales derivadas del siniestro suelen prolongarse mucho más allá del evento inicial. En este sentido, la experiencia analizada confirma que la atención posterior al siniestro representa un componente fundamental de la política pública, especialmente cuando se busca comprender las formas diferenciadas en que hombres y mujeres enfrentan sus efectos.

Al contrastar los resultados de esta investigación con experiencias desarrolladas en otros contextos, resulta evidente que existe una tendencia creciente a incorporar modelos de atención más integrales. Programas impulsados en países como España y Suecia han ampliado progresivamente el alcance de la respuesta institucional mediante la articulación de orientación jurídica, acompañamiento psicológico y seguimiento a las familias afectadas, reconociendo que la recuperación no depende exclusivamente de la atención médica inicial. Desde esta perspectiva, el siniestro vial deja de entenderse como un hecho concluido en el momento del accidente para asumirse como un proceso cuyas implicaciones se prolongan en el tiempo y requieren respuestas coordinadas entre distintas instituciones.

Aunque las condiciones institucionales y normativas de estos países difieren del contexto colombiano, estas experiencias ofrecen algunos elementos de reflexión para el caso del ORVI. Durante la revisión de los registros correspondientes al periodo 2023–2024 fue posible advertir que buena parte de las situaciones atendidas excedían los límites de la orientación puntual brindada por el servicio. En varios expedientes, las consultas iniciales relacionadas con aspectos jurídicos terminaban vinculándose con dificultades económicas, reorganización del cuidado familiar, interrupciones laborales o afectaciones emocionales persistentes. Esta convergencia de problemáticas sugiere que la experiencia del siniestro difícilmente puede abordarse desde una única dimensión, pues las distintas necesidades aparecen estrechamente relacionadas a lo largo del proceso de recuperación.

En este escenario, uno de los aprendizajes más relevantes consiste en reconocer que la información institucional puede desempeñar un papel más amplio que el estrictamente administrativo. Si bien la base de datos del ORVI permitió identificar tendencias importantes en relación con el sexo, el actor vial, la edad y los servicios solicitados, también hizo visibles algunos

límites asociados a la ausencia de variables que permitan comprender con mayor profundidad las condiciones sociales de las personas atendidas. Aspectos como las responsabilidades de cuidado, las condiciones laborales, la composición del hogar o ciertas características territoriales podrían enriquecer el análisis de las trayectorias posteriores al siniestro y contribuir a diseñar estrategias de atención más acordes con las distintas formas de vulnerabilidad observadas.

De igual manera, los resultados sugieren la conveniencia de avanzar hacia mecanismos de atención que reconozcan con mayor claridad las diferencias entre víctimas directas e indirectas. A lo largo del análisis fue posible constatar que ambas categorías no solo experimentan afectaciones distintas, sino que también requieren formas específicas de acompañamiento. Mientras las primeras suelen concentrar demandas asociadas a la recuperación física y a los procesos de responsabilidad jurídica, las segundas enfrentan con frecuencia procesos prolongados de reorganización familiar, sostenimiento económico y cuidado cotidiano que permanecen parcialmente invisibles dentro de los modelos tradicionales de atención. Incorporar estas diferencias no implica crear rutas completamente independientes, sino fortalecer la capacidad institucional para responder a necesidades que evolucionan de manera distinta según la posición que cada persona ocupa frente al siniestro.

Otro aspecto que emerge de la experiencia analizada se relaciona con la continuidad del acompañamiento institucional. En diferentes registros revisados se observó que, una vez concluida la orientación inicial, muchas de las dificultades más complejas comenzaban a manifestarse durante las etapas posteriores de recuperación. Este comportamiento coincide con lo señalado por diversas investigaciones sobre atención integral a víctimas, en las que se advierte que las consecuencias sociales del siniestro suelen consolidarse progresivamente conforme avanzan los procesos judiciales, laborales y familiares. En este sentido, explorar estrategias de seguimiento posteriores a la atención inicial podría aportar información valiosa tanto para el fortalecimiento del servicio como para la evaluación de su impacto sobre las trayectorias de recuperación de las personas atendidas.

Finalmente, los resultados obtenidos permiten reafirmar que la incorporación de una perspectiva de género no debe entenderse únicamente como la desagregación de la información por sexo. La revisión de los registros mostró que las diferencias observadas entre hombres y mujeres adquieren sentido cuando se analizan conjuntamente con las responsabilidades de

cuidado, las formas de movilidad cotidiana y las condiciones sociales que rodean la experiencia del siniestro. Desde esta perspectiva, fortalecer institucionalmente al ORVI supone avanzar hacia modelos de atención capaces de reconocer la diversidad de trayectorias que atraviesan las mujeres vinculadas a estos eventos y de incorporar esa diversidad como un criterio relevante para el diseño de políticas de seguridad vial más integrales y equitativas. Más que ampliar el número de servicios disponibles, el desafío consiste en consolidar una respuesta institucional que logre comprender el siniestro vial como un proceso social complejo, cuyas consecuencias continúan desarrollándose mucho después de que el hecho ha ocurrido.

Conclusiones

El análisis desarrollado a partir de los registros del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI), correspondientes al periodo 2023–2024, permite afirmar que la incidencia de los siniestros viales sobre las mujeres vinculadas al uso de la motocicleta trasciende ampliamente las lesiones ocasionadas por el evento. Más allá de las afectaciones físicas, los resultados muestran que el siniestro da lugar a procesos de reorganización familiar, sostenimiento económico, gestión institucional y cuidado cotidiano que se distribuyen de manera diferenciada según las trayectorias sociales de quienes lo experimentan. En este sentido, el estudio responde al objetivo propuesto al evidenciar que las consecuencias del siniestro no recaen únicamente sobre las víctimas directas, sino que alcanzan también a las mujeres que, como familiares o acompañantes, asumen responsabilidades posteriores al hecho vial.

La información analizada permitió reconocer, además, que las mujeres atendidas por el ORVI no constituyen una población homogénea. Durante el proceso de revisión de los registros fue posible identificar trayectorias de movilidad diversas, asociadas a distintas posiciones frente al siniestro y a condiciones particulares de cuidado, trabajo y organización de la vida cotidiana. Aunque la información institucional no incorpora variables socioeconómicas que permitan profundizar en estas diferencias, los hallazgos muestran que las formas de experimentar el riesgo y de afrontar sus consecuencias varían de acuerdo con las responsabilidades asumidas después del evento, lo que refuerza la necesidad de comprender la movilidad desde una perspectiva social y no únicamente como un fenómeno de circulación.

El incremento de las atenciones registradas durante el periodo estudiado pone de manifiesto que la respuesta institucional adquiere una importancia creciente en un contexto urbano donde la motocicleta se ha consolidado como un medio fundamental de desplazamiento para amplios sectores de la población. Sin embargo, los casos revisados también evidencian que muchas de las dificultades más significativas aparecen una vez finaliza la atención inmediata, cuando comienzan los procesos de recuperación física, reorganización familiar, sostenimiento económico y adaptación a nuevas condiciones de vida. Esta continuidad de los efectos confirma que el siniestro vial constituye un proceso social que se prolonga en el tiempo y que difícilmente puede comprenderse desde indicadores centrados exclusivamente en la mortalidad o la lesión.

Los resultados obtenidos permiten reconocer igualmente el papel que desempeña el ORVI como dispositivo institucional de acompañamiento jurídico, psicológico y social. No obstante, el análisis realizado sugiere que el fortalecimiento de este tipo de servicios pasa menos por ampliar el número de atenciones que por profundizar en el conocimiento de las trayectorias de las personas afectadas. Incorporar información que permita comprender mejor las condiciones sociales en las que ocurre el siniestro, reconocer las diferencias entre víctimas directas e indirectas y fortalecer la articulación entre las distintas dimensiones del acompañamiento contribuiría a consolidar respuestas institucionales más integrales y sensibles a las desigualdades que atraviesan la movilidad urbana.

Finalmente, esta investigación reafirma que la incorporación de una perspectiva de género en la seguridad vial no puede reducirse a la simple desagregación estadística por sexo. Los registros analizados muestran que las diferencias entre hombres y mujeres adquieren sentido cuando se interpretan a la luz de las responsabilidades de cuidado, las trayectorias de movilidad y las formas desiguales en que se distribuyen las consecuencias sociales del siniestro. Comprender estas relaciones permite ampliar la mirada sobre la seguridad vial y reconocer que el riesgo no concluye en el momento del accidente, sino que continúa desplegándose en los hogares, en las redes familiares y en las experiencias cotidianas de quienes deben reorganizar su vida después del evento. Incorporar esta dimensión al diseño de las políticas públicas representa un paso necesario para avanzar hacia una movilidad que, además de reducir la siniestralidad, contribuya también a disminuir las desigualdades sociales que esta produce y reproduce.

Reflexión final

Abordar la siniestralidad vial desde una perspectiva de género no solo amplía el campo de la sociología de la movilidad, sino que cuestiona el modelo urbano dominante, basado en la velocidad, la productividad y la aparente neutralidad del tránsito.

Al visibilizar las trayectorias de las mujeres —conductoras, pasajeras o cuidadoras— se evidencia que la movilidad no es un acto individual, sino una práctica social atravesada por relaciones de poder.

Repensar la seguridad vial implica también replantear la forma en que se organiza la ciudad. Una movilidad segura no depende únicamente de reducir siniestros, sino de garantizar condiciones equitativas en las que el riesgo no recaiga de manera desproporcionada sobre ciertos grupos. La seguridad vial, en última instancia, es inseparable de la justicia social.

Referencias

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Observatorio Nacional de Seguridad Vial*.

<https://ansv.gov.co/observatorio/>

- Banco Interamericano de Desarrollo. (2022). *Movilidad diferenciada: Perspectiva de género en el transporte público de Bogotá*. <https://www.iadb.org/es/blog/transporte/movilidad-diferenciada-perspectiva-de-genero-en-el-transporte-publico-de-bogota>
- Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo: Hacia una nueva modernidad*. Paidós. (Trabajo original publicado en 1986)
- Consejo de Organizaciones Internacionales de las Ciencias Médicas. (2016). *Pautas éticas internacionales para la investigación relacionada con la salud con seres humanos*. https://cioms.ch/wp-content/uploads/2017/12/CIOMS-EthicalGuideline_SP_INTERIOR-FINAL.pdf
- Dureau, F., Lulle, T., Souchaud, S., & Contreras, Y. (Eds.). (2015). *Movilidad y cambio urbano: Bogotá y Santiago de Chile*. Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA). <https://doi.org/10.4000/books.ifea.2169>
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549>
- Montoya-Robledo, V., Montes Calero, L., Bernal Carvajal, V., Galarza Molina, D. C., Pipicano, W., Peña, A. J., López Valderrama, J. S., Fernández, M. A., Porras, I., Arias, N., & Miranda, L. (2020). *Gender stereotypes affecting active mobility of care in Bogotá*. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 86, 102470. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102470>
- Organización Mundial de la Salud. (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>
- Sánchez-de Madariaga, I., & Zucchini, E. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.203.08>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (s. f.). *Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales (ORVI)*. <https://www.movilidadbogota.gov.co/>
- Sheller, M. (2018). *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso.

Tronto, J. (2015). *Who cares? How to reshape a democratic politics of care*. Cornell University Press.