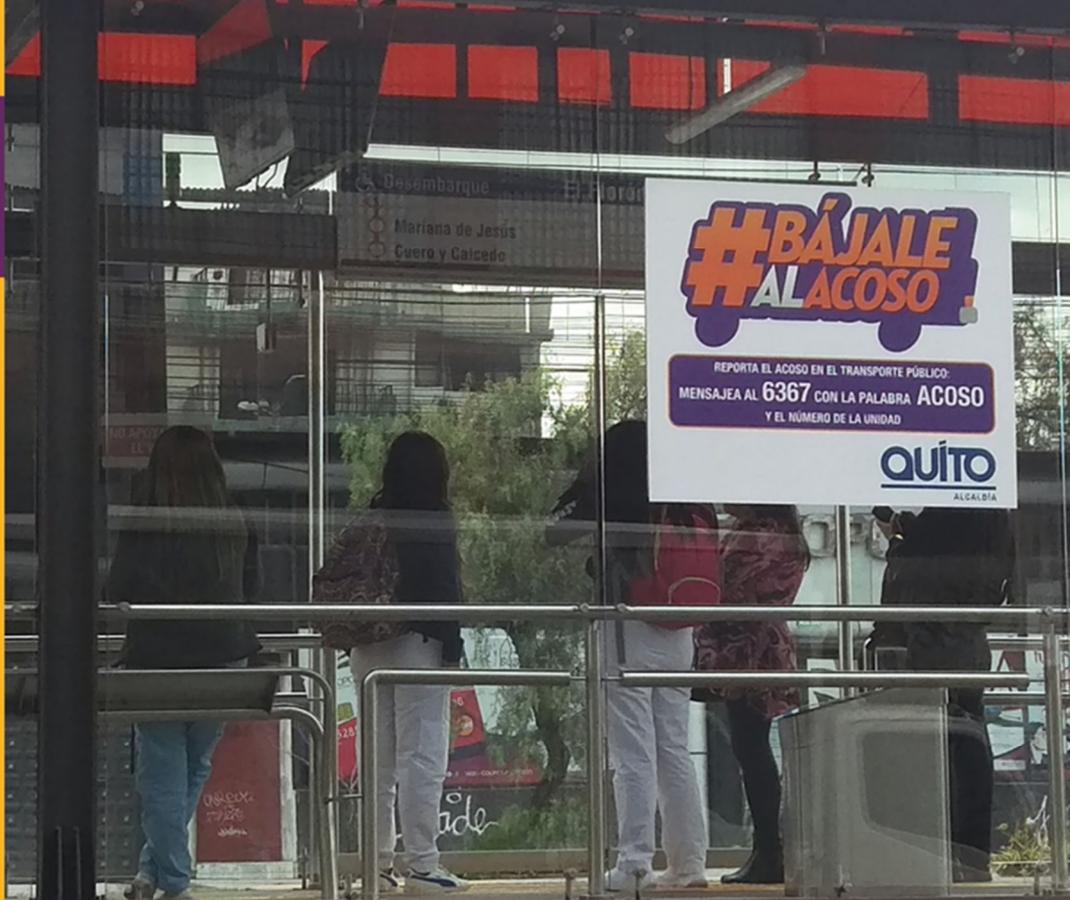


CASO DE  
ESTUDIO

ELLA SE  
MUEVE  
SEGURA  
mujeres & transporte



# QUITO ECUADOR

MAYO 2018

AUTORES:

Elisa Puga

Samanta Andrade

Alejandra Ruales

Galo Cárdenas

Heather Allen (version en Ingles)



---

**QUITO,  
ECUADOR**

---

**MAYO 2018**

# TABLA DE CONTENIDOS

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. CONDICIONES DE LAS MUJERES EN ECUADOR</b>	<b>4</b>
2.1 Condiciones económicas de las mujeres en el mercado de trabajo	4
2.2 Características sociales: acceso a servicios y promoción de derechos	5
2.3 Violencia contra la mujer	5
2.4 Marco legal respecto a equidad de género, violencia contra la mujer y transporte público	5
<b>3. PERFIL DE LA CIUDAD</b>	<b>7</b>
3.1 Características sociodemográficas	7
3.2 Participación de las mujeres en la política nacional y local	7
3.3 Normativa del Distrito Metropolitano de Quito	8
3.4 Sistema de transporte público de la ciudad	9
3.5 Principales iniciativas contra al acoso y la violencia a la mujer	10
3.5.1 Cabinas cuéntame y yo cambio por ellas	11
3.5.2 Bájale al acoso	13
3.5.3 Rehabilitación de las paradas del trole	13
3.5.4 Iniciativas de la sociedad civil	14
3.6 Línea del tiempo de las iniciativas implementadas contra la violencia de género	14
<b>4. NOTAS METODOLÓGICAS</b>	<b>15</b>
4.1 Encuesta	15
4.2 Grupos focales	16
4.3 Entrevistas	16
4.4 Análisis de los datos	16
4.5 Consejo Asesor	17
4.6 Estrategia de redes sociales	19
<b>5. DEFINICIÓN DE CONCEPTOS</b>	<b>20</b>
5.1 Hacia una definición de acoso sexual	20
5.2 Definición de transporte público	21
5.3 ¿Cuáles son los impactos del acoso sexual?	21
5.4 Causas del problema	22
<b>6. ANÁLISIS DE LOS DATOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS</b>	<b>24</b>
6.1 Uso del transporte público	24
6.2 Calidad del transporte	25
6.3 Factores que afectan la seguridad	27
6.4 Experiencias, impactos y estrategias para afrontar las situaciones	30
6.5 Respuestas típicas ante situaciones de acoso	32
6.6 Acusaciones, confianza en la autoridad y concientización de las campañas	34
6.7 ¿Qué podemos hacer para mejorar la situación?	36
<b>7. CONCLUSIONES</b>	<b>38</b>
<b>8. RECOMENDACIONES PARA LA CIUDAD</b>	<b>41</b>
<b>9. PRÓXIMOS PASOS</b>	<b>42</b>
<b>10. REFERENCIAS</b>	<b>43</b>

# LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS Y TABLAS

Figura 1: Parte de la Ordenanza 0235 aprobada en 2012

Figura 2: Trolebús en el centro de la ciudad de Quito

Figura 3: Posters de la campaña “Quiero andar tranquila, calles sin acoso”

Figura 5: Cabinas Cuéntame

Figura 4: Fotos de las nuevas paradas de buses, Quito.

Figura 6: Línea del tiempo de iniciativas implementadas contra la violencia de género en Quito

Figura 7: Paradas donde las encuestas fueron aplicadas

Figura 8: Reuniones del Consejo Asesor de Quito

Figura 9: Ella se Mueve Segura Facebook

Figura 10: Nube de palabras asociadas al acoso sexual

Figura 11: Áreas en las que enfocar las acciones contra el acoso sexual

Tabla 1: Actividades del Consejo Asesor

Tabla 2: Citas de los entrevistados

Tabla 3: Ventajas y desventajas de usar el transporte público

Tabla 4: Estrategias usadas por las mujeres según lo mencionado en los grupos focales

Gráfico 1: Distribución etaria de mujeres en el Quito

Gráfico 2: Número de días a la semana que utilizó el transporte público

Gráfico 3: Porcentaje de viajes solo/a o acompañada/o

Gráfico 4: Calificación del transporte público

Gráfico 5: Modo de transporte en el que le gustaría viajar

Gráfico 6: Razones para elegir otro modo de transporte

Gráfico 7: Aspectos que generan inseguridad en el transporte público

Gráfico 8: Momento del viaje en que se siente más inseguro

Gráfico 9: Personas que han visto alguna situación de acoso o robo

Gráfico 10: Porcentaje de personas que experimentaron algún incidente

Gráfico 11: Influencia de experiencias de inseguridad en el comportamiento al viajar

Gráfico 12: Reacción ante acoso, robos o violencia

Gráfico 13: Porcentaje de encuestados que saben cómo denunciar el acoso

Gráfico 14: Porcentaje de personas que conocen sobre las Cabinas Cuéntame

Gráfico 15: Acciones para mejorar la situación

## **Nota del autor:**

Este caso de estudio es parte de una investigación internacional titulada Ella se mueve segura apoyada por CAF, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Fundación FIA. El estudio investiga la seguridad personal de las mujeres en tres ciudades latinoamericanas, Buenos Aires (Argentina), Quito (Ecuador) y Santiago (Chile). La información presentada en este documento, corresponde al período comprendido entre octubre de 2017 y mayo de 2018. En el estudio de Quito, no se incluye el impacto de la iniciativa Bájale al Acoso, ya al momento de recolección de información, no se encontraba vigente.

# 1. INTRODUCCIÓN

"Ella Se Mueve Segura" es parte de un estudio internacional sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público, que tiene como objetivo fortalecer el debate sobre cuestiones de género en la región. El estudio es apoyado conjuntamente por la CAF, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Fundación FIA. La investigación se realizó simultáneamente en tres ciudades de América Latina, Santiago, Buenos Aires y Quito entre octubre de 2017 y mayo de 2018<sup>1</sup>.

Las mujeres acceden y utilizan el transporte público de forma diferente a los hombres. En sus trayectos enfrentan barreras que limitan su libertad de movimiento y, por lo tanto, la forma en que pueden acceder a las oportunidades económicas y sociales en las ciudades y sus alrededores. Comprender las interacciones sociales diferenciadas que ocurren cuando las personas usan el transporte público ayuda a superar estas barreras. Este informe analiza específicamente las preocupaciones (reales y percibidas) sobre el acoso y la violencia que afectan la movilidad de las mujeres, cuán seguras se sienten al usar el transporte público, los factores que aumentan su vulnerabilidad en este espacio y qué mecanismos podrían contribuir a reducir el acoso en transporte público.

El estudio combinó métodos cualitativos y cuantitativos aplicados y se utilizó la misma metodología en cada ciudad para recopilar datos e información. Los resultados fueron comparados y contrastados entre ciudades para establecer patrones comunes y contextuales, e identificar puntos de entrada para políticas e iniciativas que mejorarían la situación de las mujeres en cada ciudad. Los resultados del estudio permiten llamar la atención de los legisladores para continuar e institucionalizar sus esfuerzos para transformar el sistema de transporte público para hacerlo seguro y accesible para todos los grupos sociales.

Este estudio de caso es uno de los tres informes de las ciudades participantes en la investigación. Inicia como una descripción de la situación de las mujeres en Ecuador, para dar paso a la introducción más detallada sobre la situación en Quito. Adicionalmente se presenta el marco metodológico (para más detalles sobre esto visitar la sección Juego de herramientas en los sitios web de FIA Foundation y CAF) antes de mostrar los resultados. Finalmente, se incluye una sección de conclusiones y recomendaciones basadas en el estudio, seguida de ideas y sugerencias de los próximos pasos que pueden ser considerados para la ciudad.

---

<sup>1</sup> Es importante considerar que el estudio fue realizado previo a la implementación de la iniciativa Bájale al Acoso, por lo que los resultados no contemplan los cambios o mejoras generadas por este proyecto.

## 2. CONDICIONES DE LAS MUJERES EN ECUADOR

Durante los últimos 20 años se han logrado avances significativos en Ecuador para reducir las desigualdades entre hombres y mujeres en el mercado laboral y la sociedad. Por ejemplo, el acceso a la educación básica, secundaria y superior actualmente es similar entre géneros. Sin embargo, persisten desafíos importantes para lograr la igualdad a nivel nacional. En términos de empleo, las brechas de ingresos continúan. Las mujeres tienden a tener mayores tasas de desempleo que los hombres, y hay menor número de mujeres en pleno empleo, lo que indica que son menos activas en el mercado laboral formal. Estas brechas aumentan en función de la etnia, los niveles educativos y dependiendo si se ubican en zonas urbanas o rurales.

Entre los avances importantes en materia de género, se puede mencionar el reconocimiento del trabajo doméstico remunerado y no remunerado (este último es principalmente el dominio de las mujeres) y la inclusión de quienes trabajan en esta área dentro del sistema de seguridad social. Así mismo, la licencia de maternidad se ha ampliado para las mujeres que trabajan, y se ha incluido el derecho a la licencia de paternidad.

Sin embargo, aún existen altas tasas de violencia contra las mujeres, particularmente violencia doméstica, y existe una tendencia a que las mujeres continúen viviendo con el agresor. Esto a su vez aumenta la vulnerabilidad de las víctimas. Esta situación afecta particularmente a quienes se casan jóvenes, con una tendencia a tener hijos más jóvenes, y menores opciones de empleo, en particular si dejan de estudiar para casarse. También es más probable que suceda en familias de bajos ingresos.

A continuación se analizan áreas relevantes sobre las mujeres a nivel nacional para ayudar a construir el marco contextual para este estudio de caso.

### 2.1 Condiciones económicas de las mujeres en el mercado de trabajo

En Ecuador las mujeres tienen una mayor vulnerabilidad económica en términos de acceso, calidad de empleo e ingresos. Las cifras del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de junio 2017, revelan que la tasa de empleo general registra más hombres (96,5%) que mujeres (94,1%) con empleo (INECd, 2017). Además, hay una notable brecha de ingresos entre los ingresos de hombres y mujeres. Para el mismo período, el ingreso promedio de un hombre empleado fue de US \$ 355.7, mientras que para las mujeres fue de US \$ 278.9 (INECd, 2017). Lo significa una brecha de 27.7%. Mientras que en el sector público no hay una diferencia significativa, en el sector privado los hombres ganan 1.12 veces más que las mujeres. También es más probable que las mujeres estén desempleadas, ya que tienen una tasa de 2.4% más alta que los hombres (INECd, 2017).

La inequidad en el ingreso disminuye las posibilidades de desarrollo personal y autonomía económica, y esto afecta a las mujeres más que a los hombres. Además, dentro del mercado laboral, las mujeres enfrentan barreras cuando tratan de progresar en sus carreras profesionales. Esto se debe a una variedad de razones, especialmente las actitudes de machismo y la presencia de niños. La mayoría de las madres asumen el cuidado casi exclusivo de los hijos, incluso si pueden trabajar, por lo que es más probable que tengan trabajos a tiempo parcial en lugar de a tiempo completo. Esto sucede especialmente en el caso de los hogares monoparentales (Vásquez, 2016).

Según el estudio de ONU Mujeres, en Ecuador en cuanto al indicador de feminidad (mujeres frente a hombres en hogares pobres) en las áreas urbanas, más mujeres que hombres se ubican en hogares pobres en 2014 que hace 20 años” (ONU Mujeres, 2016). Este dato revela que, contrariamente a lo que se supondría, la vida en la ciudad no necesariamente disminuye la vulnerabilidad económica de las mujeres, reflejada en la condición de pobreza.

## **2.2 Características sociales: acceso a servicios y promoción de derechos**

En relación a la cobertura de seguridad social desde el año 2007 al 2015, el número de hombres afiliados del sector privado prácticamente se duplicó, mientras que el crecimiento de afiliación de mujeres fue más lento (INECc, 2016). Para las mujeres, acceder a un empleo que incluya su afiliación al seguro social es más difícil que para los hombres (en especial en el sector privado)

Según un estudio realizado por ONU Mujeres (2016), a pesar de la inclusión de las mujeres en el mercado laboral, las tareas domésticas y de cuidado son principalmente su responsabilidad. Como resultado, la carga de trabajo total de las mujeres es mayor en comparación con los hombres, especialmente si tienen un trabajo formal o informal fuera del hogar. La Encuesta de Condiciones de Vida 2012 (ECV) del INEC, afirma que las mujeres dedican 4 veces más tiempo que los hombres a las tareas domésticas, dejando poco tiempo para las actividades de ocio (INECb, 2012).

## **2.3 Violencia contra la mujer**

La prevalencia de las brechas socioeconómicas, así como los patrones de género tradicionales, pueden traducirse en relaciones de poder entre hombres y mujeres que forman la base de la violencia. La Encuesta nacional de violencia de género realizada en 2011 por el INEC, a mujeres mayores de 15 años, mostró que aproximadamente 6 de cada 10 mujeres han sido víctimas de violencia. En muchos de los casos, los perpetradores de la violencia pertenecen al entorno inmediato de las mujeres, incluyendo parientes, amigos o parejas. De las mujeres que han sufrido violencia por parte de su pareja o ex pareja, el 87.3% informa haber sufrido violencia física y el 76.3% violencia psicológica.

El Código Penal Integral de Ecuador 2014 (COIP) tipifica el feminicidio como una forma extrema de violencia derivada de las relaciones de poder entre hombres y mujeres, que se manifiesta principalmente en el contexto de las relaciones. Aunque no hay uniformidad en las estadísticas, de acuerdo con el Ministerio del Interior de Ecuador, en 2015 hubo 73 femicidios. Este dato aumentó a 83 en 2016. Es probable que el informe de esta entidad sea más preciso ya que a partir del Código Penal, es posible definir de manera más clara los parámetros de lo que constituye un feminicidio.

Otras formas de violencia de menor intensidad, pero que contribuyen a la creación de un ambiente de inseguridad para las mujeres, a menudo se manifiestan en el espacio público, incluido el sistema de transporte público, mismo que se discuten en este estudio.

## **2.4 Marco legal respecto a equidad de género, violencia contra la mujer y transporte público**

La Constitución de la República del Ecuador de 2008, en el Artículo 66, establece el derecho a la integridad personal que incluye: integridad física, psicológica, moral y sexual, y el derecho a una vida libre de violencia en el espacio público y privado, con énfasis especial en las mujeres y otros grupos vulnerables. Además, este documento normativo reconoce el derecho de acceso y participación en el espacio público dentro del Artículo 23, y al pleno disfrute de la ciudad y sus espacios en el Artículo 31.

Por su parte, el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2010), en el Artículo 55, establece que las municipalidades tendrán facultades exclusivas para "Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal". Además, en los Artículos 54 y 84 se menciona que los gobiernos municipales deben tomar medidas para garantizar, a través de políticas, equidad e inclusión en sus respectivos territorios.

Una de las acciones que podría limitar alcanzar el acceso equitativo para todos y la plena participación en la vida de la ciudad es el acoso (o el temor al acoso) en el espacio público. El nuevo Código Orgánico Integral Penal (COIP) de 2014 incluye en la Sección Cuatro, todos los delitos contra la integridad sexual y reproductiva en espacios públicos. Esta sección distingue entre el acoso sexual y el abuso sexual, siendo el primero el principal tipo de delito para los casos que ocurren en el transporte público. El Artículo 170 del nuevo COIP, relativo al abuso sexual, establece que:

*“La persona que en contra de la voluntad de otra, ejecute sobre ella o la obligue a ejecutar sobre sí misma u otra persona, un acto de naturaleza sexual, sin que exista penetración o acceso carnal, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años”.*

Adicionalmente, en el Artículo 48, se establecen algunos agravantes como para aquellas acciones de abuso que se cometan en contra de menores de 14 años, o que el acto se cometa en medios de transporte público.

Respecto a este asunto, la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial establece en el Artículo 54 que:

*“La prestación del servicio de transporte atenderá la protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores, adolescentes, niñas y niños”.*

Por otra parte, en el Artículo 185 referente a la educación para el tránsito y la seguridad vial, se define como objetivo “promover el respeto a los derechos humanos, la no discriminación y el trato inclusivo, con énfasis en distintos actores, entre ellos las mujeres.”

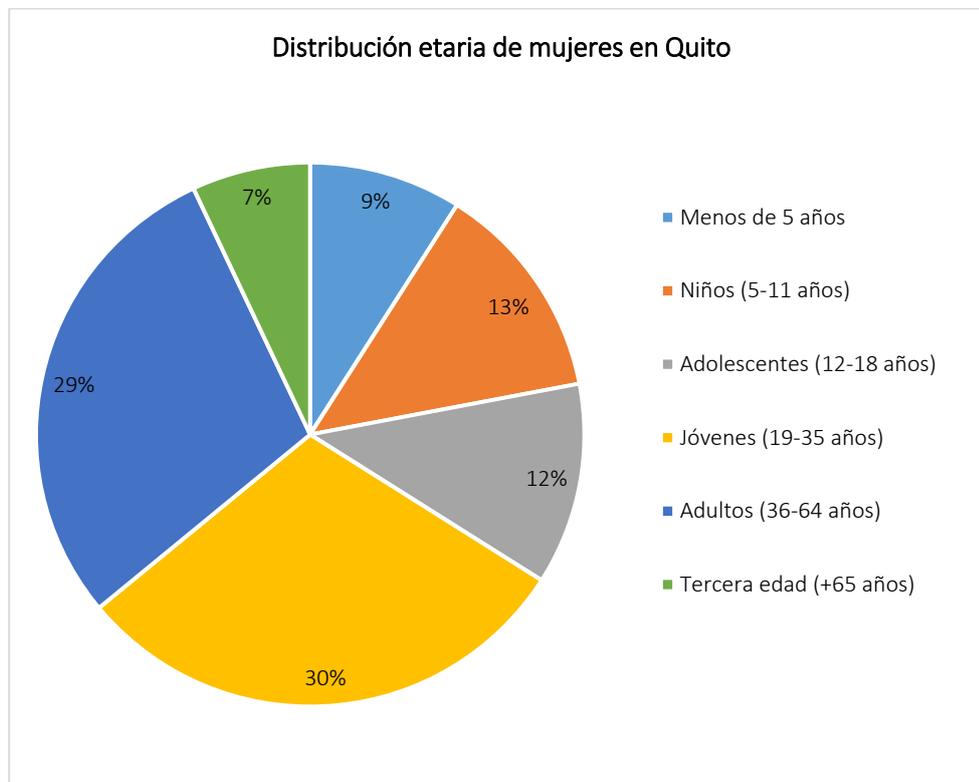
En resumen, existen avances significativos a nivel nacional en la creación de un marco legal de apoyo para proteger a las mujeres que usan el espacio público y el acceso al transporte público. Sin embargo, los resultados de este estudio muestran que, a pesar de las sanciones por hostigar a las mujeres, es necesario seguir trabajando para garantizar y reducir la desigualdad.

# 3. PERFIL DE LA CIUDAD

## 3.1 Características sociodemográficas

Quito es la ciudad capital de Ecuador con alrededor de 2.2 millones de habitantes (INEC, 2010). El 51% (1.15 millones) corresponde a mujeres y el 49% (1.08 millones) son hombres. El 93% de esta población urbana se reconoce a sí misma como mestiza<sup>2</sup>, mientras que el 4% lo hace como indígenas y el 3% restante como afroecuatorianos (INEC, 2010). Según el Gráfico 1 referente a la población femenina, el grupo de mayor edad tiene se ubica en el rango entre 19 y 35 años, seguido del grupo de adultos de 36 a 64 años, que comprenden el 30% y el 29%, respectivamente. Una distribución de edad similar está presente en la población masculina.

**Gráfico 1: Distribución etaria de mujeres en el Quito**



Fuente: INEC, 2010

## 3.2 Participación de las mujeres en la política nacional y local

La Constitución del 2008 dictamina la paridad de género en candidaturas electorales, cargos de dirección y decisión dentro del ámbito público, partidos políticos, y organismos de control (Presidencia del Ecuador, 2014). En el año 2013, por primera vez en la historia del país, tres mujeres lideraron la Asamblea Nacional y un 32% de la legislatura nacional fue compuesta por mujeres políticas. Según ONU Mujeres<sup>3</sup>, Ecuador tiene el segundo mayor número de congresistas mujeres en la región de América Latina, con un total de 57 de 137 representantes.

<sup>2</sup> La definición de mestizo se origina en la época colonial como un término usado para referirse a las personas que con ascendencia española e indígena. Actualmente, la gente se autodefine como mestizo cuando no pertenece ni se identifica con ninguna raza en particular, y reconociendo su origen mixto.

<sup>3</sup> <http://lac.unwomen.org/en/donde-estamos/ecuador>

Dentro del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), varias mujeres han ocupado cargos políticos en el Consejo Metropolitano desde la década de 1990. En 2006, el 46% de los puestos del Consejo estaban ocupados por mujeres (Diario La Hora, 2006) y hoy, el 48% del Consejo es femenino.

Varios cargos directivos y políticos han sido ocupados por mujeres, incluida la vicealcaldía, la ex gerencia general de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte Pasajeros de Quito (EPMTPQ) y la Comisión de Equidad, Equidad y Justicia de Quito. Desde 2014, el Alcalde de Quito lidera las políticas y las iniciativas de género.

### 3.3 Normativa del Distrito Metropolitano de Quito

La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, ha generado algunas ordenanzas y resoluciones, relacionadas con el género y el transporte público, a través del Consejo Metropolitano. En 2012 se aprobó la Ordenanza 0235 para la erradicación de la violencia de género (en una reforma de la ordenanza anterior). Este instrumento legal dicta las políticas para erradicar la violencia intrafamiliar y de género en cualquier espacio, incluidos los espacios públicos, el transporte y dentro del Municipio. Esta ordenanza estableció como primer punto la transversalización del enfoque de género en proyectos, políticas y presupuestos del municipio, al fortalecer las capacidades en sensibilidad de género de los empleados públicos, y la necesidad de optimizar el sistema de información sobre violencia de género a nivel de ciudad (Wray, 2012). También reconoce diferentes tipos de violencia, que incluyen: violencia física, psicológica, sexual y abuso sexual callejero. Este último tipo se menciona específicamente en el Artículo 5, que reconoce el abuso sexual en el transporte público. Mientras que el Artículo 8 establece protocolos que serán definidos por el Municipio, para ser aplicados por los servidores públicos que se ocupan de estos casos (y otros similares), incluidos los que se encuentran en el área de la movilidad.

**Figura 1: Parte de la Ordenanza 0235 aprobada en 2012**

EXPIDE:

**LA ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LAS POLÍTICAS HACIA  
LA ERRADICACIÓN DE LA VIOLENCIA BASADA EN GÉNERO EN EL  
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

*Artículo 1.- Agréguese después del Capítulo Innumerado "Protección Integral de los niños y adolescentes contra la explotación sexual en el Distrito Metropolitano de Quito", del Título II, Libro Primero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, agregado por la Ordenanza Metropolitana No. 246, sancionada el 7 de febrero de 2008, el siguiente Capítulo Innumerado "De las políticas hacia la erradicación de la violencia basada en género en el Distrito Metropolitano de Quito", al tenor del siguiente texto:*

*"Capítulo...*

*De las políticas hacia la erradicación de la violencia basada en género en el Distrito  
Metropolitano de Quito*

*Fuente: Municipio de Quito, 2012*

En mayo de 2014, se emitió la Resolución C337 para crear el "Servicio de Transporte Seguro para Mujeres" en el Sistema Integrado de Transporte Público, administrado por el Municipio. Este documento fue motivado por la necesidad de reducir los niveles de acoso y violencia contra las mujeres y mejorar la convivencia ciudadana.

En marzo de 2016, el Alcalde aprobó la Resolución A009 "Quito, ciudad segura para las mujeres y niñas", como parte del programa global de ONU Mujeres para mejorar la condición de las mujeres en los espacios públicos. La responsabilidad de su implementación fue asignada a la Unidad Patronato Municipal San José, en coordinación con otras entidades. Esta resolución nombra el proyecto "Quito Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas" como un proyecto emblemático, lo que permite priorizar acciones y recursos para la prevención y eliminación progresiva de la violencia de género.

### 3.4 Sistema de transporte público de la ciudad

La ciudad de Quito es única ya que se encuentra en una meseta al borde de una cadena montañosa y la mayoría de los desplazamientos son de sur a norte y viceversa. Sin embargo, la ciudad también ha crecido hacia el este, donde también vive un gran número de personas. Además, como ciudad capital hay una gran cantidad de viajes interurbanos, todos los cuales generan una gran demanda de transporte motorizado.

La ciudad de Quito tiene más de 500,000 vehículos y muestra una fuerte tendencia de crecimiento en el número de automóviles privados. Durante los últimos 10 años, el número de vehículos creció entre 5% y 10% anualmente, agregando entre 15,000 y 35,000 vehículos por año. Para el año 2014 había 192 vehículos por cada 1000 habitantes (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2014a).

El sistema de transporte público de Quito se basa en las líneas BRT<sup>4</sup> y un sistema convencional de autobuses urbanos, sin embargo, un metro está en construcción. El BRT está compuesto por el corredor occidental (Metrobús), central (Trolebús) y oriental (Ecovía), estos 3 corredores combinados representan aproximadamente el 23% del total de viajes en transporte público (Metro de Quito, 2011). Según el diagnóstico del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2015, p.83) “el servicio de transporte publico sigue siendo deficiente, tanto en su cobertura, conectividad, como en la calidad del servicio, lo cual provoca el fomento de la oferta informal y no es competitivo frente al vehículo particular”.

El modelo de gestión de la ciudad para las operaciones de transporte público corresponde a un sistema mixto que combina la operación municipal con las concesiones de rutas a operadores privados. La planificación y la política del sistema es responsabilidad de la Secretaría de Movilidad de Quito, mientras que las operaciones municipales se realizan a través de una empresa pública, (EPMTPO). Esto implica que estas dos instituciones deben coordinar entre ellas para que el sistema funcione adecuadamente. Al mismo tiempo, la Secretaría asigna licencias para operar a los operadores privados.

El Trole<sup>5</sup>

La ciudad de Quito tiene uno de los primeros sistemas de BRT en América Latina, el "Trole". Este sistema fue inaugurado el 17 de diciembre de 1995 y tiene 5 circuitos funcionando, principalmente, en carriles exclusivos para autobuses. Este sistema conecta el norte de la ciudad directamente con el sur, sin que los usuarios tengan que cambiar de buses.

**Figura 2: Trolebús en el centro de la ciudad de Quito**



*Fuente: Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros, 2017, Diario El Comercio, 2017*

<sup>4</sup> BRT – Bus de Tránsito Rápido

<sup>5</sup> Es el nombre del Sistema BRT

El Trole consiste de una línea central con varios sistemas de alimentación. Este sistema comparte la mayoría de las intersecciones con el tráfico abierto, pero hay algunas intersecciones con pasos a desnivel en la zona centro norte de Quito. El sistema tiene 22,5 km de largo con 1 carril por dirección y barreras físicas que separan el Trole del resto del tráfico. Hay 39 estaciones y 4 estaciones de transferencia, con una distancia promedio de 400 metros entre paradas. El pago es en efectivo, y se realiza antes del embarque.

Actualmente el sistema tiene tanto trolebuses eléctricos, con catenarias que los unen a la red eléctrica, como autobuses diésel articulados y biarticulados que transportan diariamente alrededor de 300,000 pasajeros. En 2014 el Sistema de Transporte Público fue declarado en emergencia ya que el 25% de las unidades tenían problemas mecánicos (El Comercio, 2014b). Como consecuencia, se creó un plan de emergencia. Después de esto, el sistema experimentó una modernización significativa con la incorporación de nuevos vehículos y la actualización de las 44 paradas de autobús, siguiendo los estándares internacionales de seguridad e inclusión.

### 3.5 Principales iniciativas contra al acoso y la violencia a la mujer

Hace diez años, la violencia de género en el espacio público incluido el transporte, no se consideraba un problema serio en Quito. Si bien se implementaron algunas iniciativas aisladas, cada día las mujeres tenían que enfrentar diferentes formas de violencia y lidiar con el machismo sociocultural de la ciudad (Espinoza, 2014). Además de la creación de algunos instrumentos legales, también se implementaron esfuerzos de comunicación para aumentar la conciencia, prevenir y erradicar el acoso sexual.

En 2011 la ciudad implementó la primera campaña para usuarios del Trolebús BRT, llamada "Quiero andar tranquila, calles sin acoso". Esta campaña, tuvo un gran impacto porque fue la primera en su tipo en abordar este tema con los hombres como público principal. La estrategia fue utilizar mensajes claros para mostrar lo que se considera acoso sexual y los hombres deberían evitar hacer. Algunas imágenes de la campaña se presentan a continuación.

Figura 3: Posters de la campaña "Quiero andar tranquila, calles sin acoso"



Fuente: Diario El Comercio, 2014a

Además, en 2011 se incluyó a Quito en el programa mundial de ONU Mujeres "Ciudades seguras para mujeres y niñas". En términos generales, este programa incluye el fortalecimiento de las capacidades de los ciudadanos a nivel de barrio y en la administración municipal para enfrentar y prevenir los actos de violencia sexual.

### 3.5.1 CABINAS CUÉNTAME Y YO CAMBIO POR ELLAS

Como se mencionó anteriormente, en 2014 se declaró la emergencia del sistema de transporte público y, como resultado, se creó un plan de acción y se asignaron recursos económicos. La declaración generó algunas medidas como mejorar las condiciones de Trole, protocolos de acción y campañas. Ello dio lugar a varias medidas para abordar el acoso sexual. Un proyecto fue la implementación de cabinas de atención, que corresponde a casetas públicas ubicadas en estaciones de transferencia de pasajeros donde las mujeres podían denunciar el acoso sexual en el transporte público. Las víctimas recibían apoyo para decidir qué hacer ante estas situaciones o para manejar los impactos de este tipo de experiencias. Después de nueve meses, las cabinas recibieron un total de 274 quejas, dos de ellas dieron lugar a fallos legales, que fueron los primeros de su tipo en el sistema judicial (Diario La República, 2015). Al mismo tiempo, la Unidad Patronato Municipal San José desarrolló dos protocolos de actuación para la atención de víctimas de violencia sexual en el sistema de transporte integrado. Uno de los protocolos es para los funcionarios de la empresa municipal de pasajeros, mientras que el otro es para la Policía Metropolitana.

**Figura 4: Cabinas Cuéntame**



*Fuente: Diario El Universo, 2015*

Los dos protocolos de actuación para la respuesta a situaciones de violencia sexual se desarrollaron en el marco del Programa Global "Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas" de ONU Mujeres y la Unidad Patronato Municipal San José. Estos instrumentos contemplan el proceso para atender este tipo de casos en coordinación con entidades como la Policía Metropolitana de alcance local y la Policía Nacional. Los protocolos son:

- Protocolo de actuación en casos de violencia sexual en el Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros de Quito, 2014.
- Protocolo de actuación dirigido a la Policía Metropolitana para atender a las víctimas de violencia sexual en el espacio público, 2015.

El primer protocolo está diseñado con fines operativos, ya que contempla los pasos a seguir una vez que ocurre un incidente. En este documento se presentan los procedimientos claros y organizados, así como las unidades municipales y los funcionarios responsables. La aplicación del protocolo es obligatoria para el personal de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, quienes están a cargo del funcionamiento del Trole (una de las líneas del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano), así como de otras entidades municipales. El protocolo incluye una definición de lo que se entiende como violencia (física, psicológica, sexual, financiera y de acoso callejero), así el detalle de las regulaciones internacionales, nacionales y locales. El protocolo se basa en los derechos humanos, el enfoque de género, generacional e intercultural.

Ambos protocolos incluyen los procesos internos y externos sobre las acciones a tomar y el cuidado proporcionado a los pasajeros (en diferentes espacios, como estaciones, autobuses, paradas, etc.). También se mencionan entidades externas relacionadas con la problemática, tales como: la Policía Nacional, la Fiscalía General del Estado y el Consejo de la Judicatura (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2014b).

En resumen, el protocolo establece que antes de tomar cualquier medida, se debe identificar si la acción corresponde a violencia sexual y de qué tipo, o abuso sexual callejero, ya sea flagrante o no flagrante. La Policía Metropolitana también debe ayudar y guiar a la víctima, facilitando el acceso a los procedimientos de sanción, aplicando los protocolos, y evitando que este tipo de casos ocurran. En caso de ser un delito flagrante, se debe contactar a la Policía Nacional. Después de ello, se identifican las prioridades de acción ya sea atención legal y / o psicológica, y se procede a informar a la víctima sobre sus derechos y las opciones de cuidado. En el caso del transporte público, los guardias de seguridad de las estaciones y paradas también tienen el poder de actuar como la Policía Metropolitana, y generalmente es el conductor quien debe identificar a la víctima y comunicarse con las autoridades policiales. Es importante mencionar que solo la Policía Nacional puede arrestar o detener a los agresores, mientras que la Policía Metropolitana solo puede retener al agresor y proceder a contactar a la Policía Nacional (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2014b).

Este programa también incluye una amplia capacitación sobre género. Desde mayo de 2014, un total de 5,231 funcionarios municipales de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTPO), la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), la Policía Metropolitana y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP) han sido capacitados en los protocolos de atención a víctimas, en derechos humanos y nuevas masculinidades (Pacheco, 2017). Por su parte, la iniciativa de Bájale al Acoso incluye capacitación constante para conductores, recaudadores, guardias de seguridad y oficiales de la Policía Metropolitana. Actualmente, se está implementando un curso virtual sobre prevención de la violencia sexual para los empleados de la Secretaría de Movilidad.

Desde mayo de 2015, se implementó una campaña llamada "Yo Cambio por Ellas", promovida por la Unidad Patronato Municipal San José y ONU Mujeres, para sensibilizar a doscientos mil pasajeros del sistema Trolebús (Quito Press, 2016). El objetivo era promover la reflexión, especialmente entre los hombres, sobre la incomodidad que sienten las mujeres en el transporte público. La campaña incluyó la instalación de material de comunicación en las estaciones de autobuses para visibilizar las situaciones que enfrenta la mujer todos los días con el fin de desnaturalizar el acoso sexual. La campaña alcanzó a 200,000 personas<sup>6</sup>.

En 2017 se evaluó la eficacia de las Cabinas Cuéntame. Estaba claro que se necesitaba una nueva estrategia ya que su alcance era limitado porque las personas se sentían avergonzadas o temerosas de informar o no podían permanecer por mucho tiempo. Como resultado, se creó el proyecto "Bájale al Acoso" que se describe a continuación.

---

<sup>6</sup> Datos entregados por la Unidad Patronato Municipal San José, 2018.

### 3.5.2 BÁJALE AL ACOSO

La campaña se diseñó con la intención de incorporar la tecnología para abordar el problema persistente de acoso sexual en el sistema de transporte público. El objetivo de esta campaña es hacer que los actos de acoso sean instantáneamente visibles y motivar a las víctimas a denunciar a través de los canales oficiales de quejas. Al mismo tiempo, el proyecto busca generar sanciones sociales cuando el acoso ocurre a través del uso de una plataforma tecnológica que proporciona información en tiempo real.

Dado que los usuarios del transporte público generalmente no tienen tiempo para presentar una denuncia, esta campaña busca que la víctima pueda enviar un informe instantáneo con un simple mensaje de texto. Una vez que se recibe el mensaje, la persona recibe una llamada del centro de control del EPMTPO preguntando sobre la situación. Simultáneamente, se informa al conductor sobre el incidente de acoso y se activa una alarma dentro del autobús, alertando a todos los pasajeros sobre la situación. La alarma es un impedimento para el agresor y un mecanismo para motivar sanciones sociales. Además, la Policía Metropolitana o el personal de seguridad del EPMTPO, puede interceptar el vehículo en la próxima estación para tomar acciones. Si bien la víctima tiene la oportunidad de denunciar legalmente la situación, el objetivo principal es reducir el número de casos ya que las personas saben que corren el riesgo de ser descubiertos.

Actualmente (a junio de 2018), la ciudad ha recibido más de 1.900 informes. Hay 53 casos bajo investigación y 11 condenas. Las condenas incluyen sentencias de prisión de entre 11 y 38 meses. Bájale al Acoso ya está disponible en el 100% del transporte BRT y en el 80% de los autobuses urbanos privados operados. Además, en el plazo de un año desde la implementación de la iniciativa (desde marzo de 2017 hasta 2018), Bájale al Acoso recibió reconocimiento nacional e internacional. El Foro Económico Mundial declaró a la plataforma como una de las 20 innovaciones tecnológicas de 2017, el Pacto Mundial de las Naciones Unidas la nombró como una herramienta que contribuye al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y la Unión Iberoamericana de Municipios lo designó como una experiencia innovadora en el marco para la prevención de la violencia contra la mujer.

### 3.5.3 REHABILITACIÓN DE LAS PARADAS DEL TROLE

En 2016, se rediseñaron varias paradas del sistema "Trolebús" para hacerlas más sensibles al género. Esto incluyó la sustitución de las paredes por un diseño de vidrio que garantiza mejor visibilidad interior y exterior, lo que constituye un mecanismo para promover la seguridad de los pasajeros siguiendo el principio de "ver y ser visto". Esta nueva infraestructura se puso en marcha para complementar los nuevos autobuses bi-articulados de alta capacidad comprados por el municipio (Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, 2015). El costo de este proyecto fue de 13 millones de USD y comprende la rehabilitación de 44 paradas, y la inclusión de diseños de accesibilidad universal para personas con discapacidad.

Esta nueva infraestructura cuenta con mensajes de la campaña "Yo cambio por ellas" de ONU Mujeres y la Unidad Patronato Municipal San José, e información sobre el proyecto Bájale al Acoso (ver sección 3.5.2).

**Figura 5: Fotos de las nuevas paradas de buses, Quito.**



Fuente: EMUS Quito, 2018

### 3.5.4 INICIATIVAS DE LA SOCIEDAD CIVIL

Carishinas en Bici es una iniciativa ciudadana que comenzó en 2010, promoviendo el empoderamiento de las mujeres alentándoles a aprender a ciclear. El objetivo principal es tener más mujeres en bicicleta para que puedan moverse libremente por la ciudad sin temor al acoso, asaltos o accidentes de tránsito. Esta organización tiene una iniciativa llamada "Hadas Madrinas" implementada anualmente para enseñar a pedalear a mujeres, y discutir temas de acoso y seguridad.

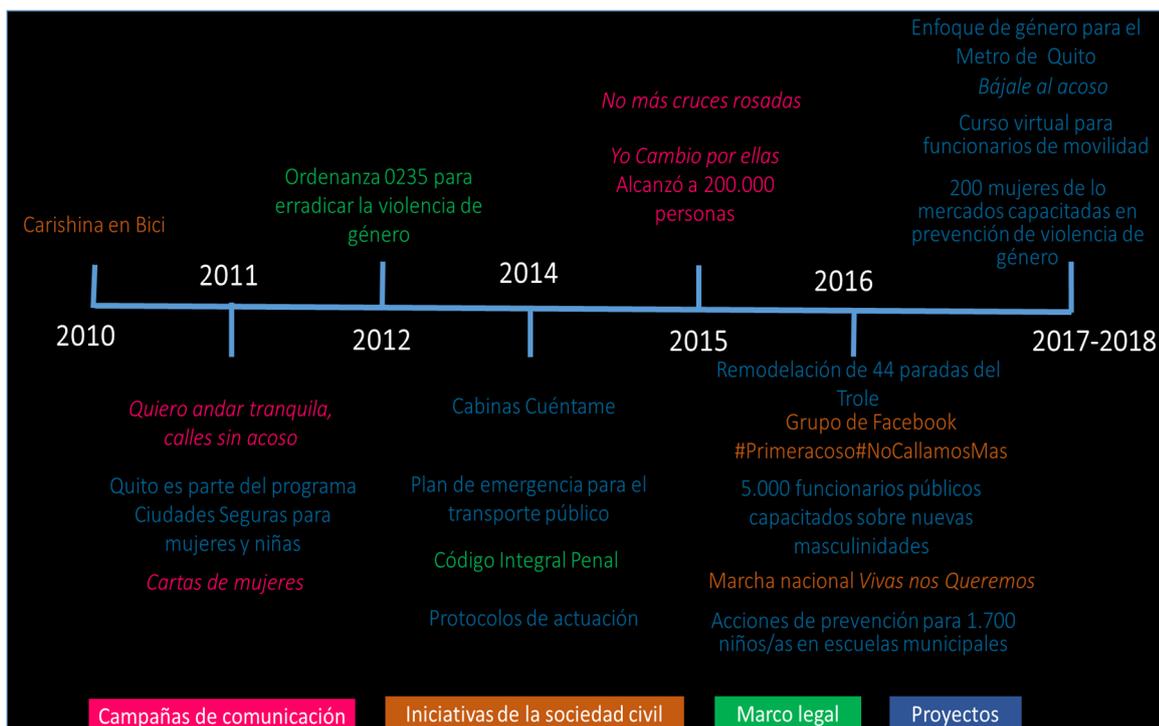
Desde 2015 la sociedad civil ha organizado algunas protestas públicas para marchar contra la violencia de género y el acoso sexual en la ciudad. En 2016, se creó la plataforma feminista Vivas Nos Queremos que busca unir a los grupos feministas para que sus voces se escuchen colectivamente. Esta plataforma organizó una marcha nacional para aumentar la visibilidad de la violencia de género como algo cotidiano. Alrededor de 5,000 personas participaron en la marcha celebrada el 25 de noviembre de 2016, el Día Internacional para la Eliminación de la Violencia contra la Mujer.

En 2017, activistas de la plataforma Vivas Nos Queremos crearon un grupo de Facebook con el hashtag #Primeracoso #NoCallamosMas, donde las mujeres fueron invitadas a 'romper el silencio' y contar sus experiencias de acoso para comprender la magnitud y la frecuencia de este problema. Actualmente la página está abierta y ha llegado a más de 26,000 seguidores.

## 3.6 LÍNEA DEL TIEMPO DE LAS INICIATIVAS IMPLEMENTADAS CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO

Quito tiene en su historia algunas iniciativas para luchar contra la violencia hacia las mujeres. Algunas de ellas están en cursos y ayudan a aumentar la conciencia pública sobre este tema, como se puede resumir en la Figura 6. Las campañas de comunicación han sido realizadas por diferentes actores como el Municipio, ONU Mujeres, agencias de cooperación internacional, y otros. Mientras que los proyectos, mostrados en azul, pertenecen a iniciativas de la municipalidad.

Figura 6: Línea del tiempo de iniciativas implementadas contra la violencia de género en Quito



Autor: EMUS, Quito

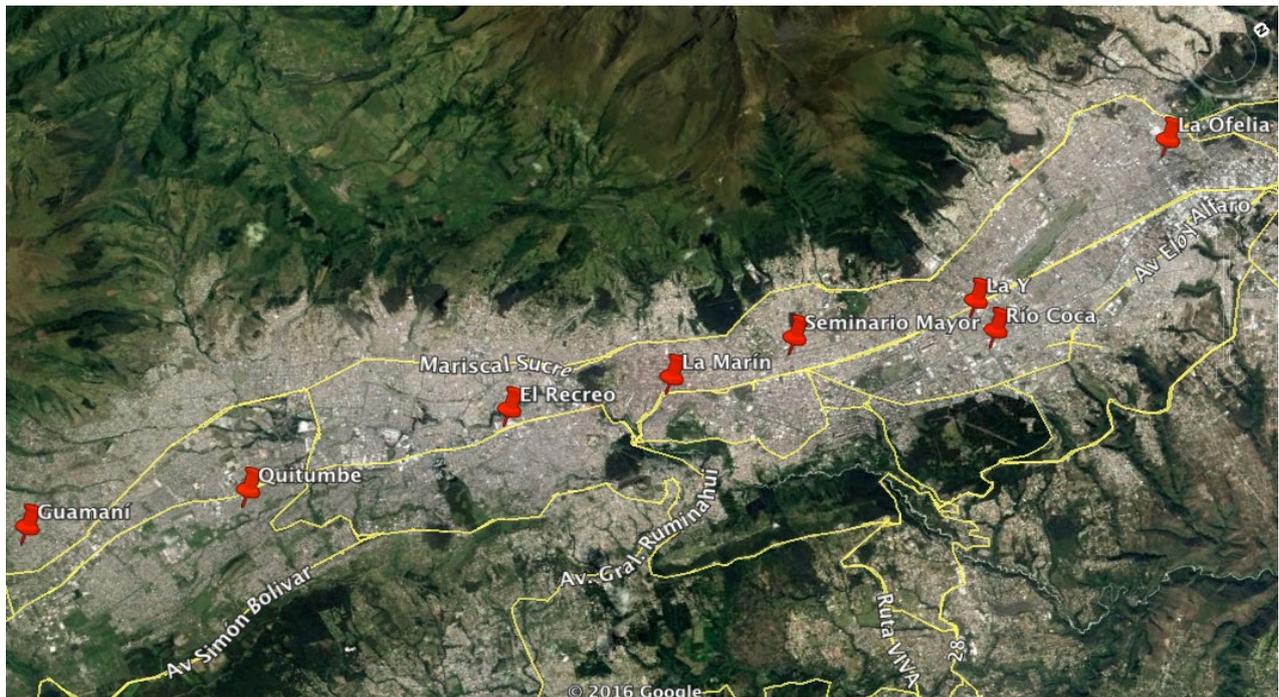
# 4. NOTAS METODOLÓGICAS

## 4.1 Encuesta

La encuesta fue aplicada en diversas estaciones del sistema de transporte administrado por el municipio. Aunque este sistema cruza la ciudad longitudinalmente, tiene diferentes rutas alimentadoras que transportan a los usuarios a diferentes puntos de la ciudad desde las terminales de los corredores de Bus Rapid Transit (BRT). Esto genera una rama adicional de transporte horizontal y longitudinal, con la presencia de pasajeros de toda la ciudad, incluidos los valles.

El tipo de muestreo aplicado a las encuestas fue no probabilístico (es decir, no fue aleatorio). El cuestionario contiene 26 preguntas con cuatro secciones temáticas: movilidad, percepciones y experiencias, propuestas y quejas, y características sociodemográficas. Las encuestas se llevaron a cabo en un período de seis días en diferentes partes de la ciudad, en horas pico (punta) y fuera de las mismas, y se dirigieron a diferentes ciudadanos independientemente de su origen socioeconómico o étnico. Los días de muestreo fueron del 7 al 9 de febrero y del 13 al 14 de febrero de 2017. Las entrevistas se realizaron en 8 estaciones de transferencia del sistema BRT, incluidas las estaciones Trole, Ecovía y Metrobus en todo el sistema, como se muestra en la Figura 7. Las estaciones incluidas en el estudio fueron las siguientes:

**Figura 7: Paradas donde las encuestas fueron aplicadas**



Fuente: EMUS Quito, 2018

El 60% de las mujeres y el 40% de los hombres fueron encuestados con el fin de recabar las opiniones de más mujeres que hombres ya que fueron el objetivo principal de este estudio. Además, dado que la encuesta tenía preguntas que podían comprometer la sensibilidad de las mujeres, se decidió que los encuestadores masculinos solo encuestaron a los hombres, mientras que las mujeres podían sondear ambos géneros.

Del total de 1.176 encuestas estimadas, se consideró un número final de 1.055 encuestas válidas con un margen de error del 5%. Los datos de la encuesta se procesaron en una base de datos en Excel y Stata, donde luego se pudieron realizar diferentes cruces analíticos con la información provista.

## 4.2 Grupos focales

La organización de los grupos focales se basó en dos criterios: socio-estructural, donde se consideraron los factores de género, edad, ocupación y hábitos de movilidad de las personas y el uso del transporte público; y aspectos socio-espaciales, teniendo en cuenta dónde vivían las personas dentro del DMQ (incluidas las zonas rurales o los valles). Por lo tanto, se establecieron cuatro grupos:

- Grupo focal 1: mujeres jóvenes de entre 16 y 30 años
- Grupo focal 2: mujeres adultas de entre 31 y 50 años
- Grupo focal 3: mixto conformado por mujeres y hombres de entre 22 y 30 años
- Grupo focal 4: hombres adultos de 30 a 60 años de edad

Se consideró importante organizar un grupo de enfoque exclusivamente masculino, ya que el estudio se enriqueció con una perspectiva diferente de la femenina. Esto contribuyó a la creación de diversos argumentos para el tratamiento de las condiciones del transporte público.

## 4.3 Entrevistas

Se llevaron a cabo 10 entrevistas semiestructuradas con un cuestionario específicamente diseñado para los tres tipos de entrevistados: representantes de los trabajadores del sector público, o tomadores de decisiones, de los grupos sociales y de la academia. Los entrevistados fueron elegidos en función de su experiencia en el campo del género y el transporte, y su participación directa o indirecta en el problema del acoso sexual en el espacio público. Finalmente, las entrevistas se distribuyeron de la siguiente manera:

- Dos académicos (USFQ y FLACSO)
- Dos representantes de grupos sociales (Vivas Nos Queremos y Carishina en Bici)
- Un representante de una organización intergubernamental (ONU Mujeres)
- Cinco empleados del sector público y tomadores de decisiones que incluyen: un concejal, un representante de la EPMTPO, un representante de la Unidad Patronato Municipal San José y un representante de la Secretaría de Movilidad de Quito.

Las entrevistas se realizaron entre marzo y abril de 2017 en diferentes partes de la ciudad, dependiendo de la disponibilidad de los entrevistados.

## 4.4 Análisis de los datos

Para el análisis de datos cuantitativos se realizó un control de calidad para revisar la coherencia de las respuestas, recoger datos con errores de digitación, y depurar los datos generales. Se usaron herramientas de Excel y Stata, desglosando datos para hombres y mujeres, y combinándolos. Además de los cruces de cada pregunta, se establecieron cruces particulares entre las preguntas que podrían arrojar información particular. Del mismo modo, para analizar más a fondo los resultados, las variables relevantes y particulares del estudio se cruzaron con factores como la edad, los ingresos o el lugar de residencia. Como resultado, se creó una línea de base con respecto a los hábitos, percepciones, experiencias y acciones de los usuarios del sistema de transporte, en relación con sus características sociodemográficas.

En cuanto a los datos de entrevistas y grupos focales, las entrevistas fueron transcritas y codificadas en el programa Atlas Ti. El proceso de análisis incluyó la segmentación de los datos según los temas y la codificación de los datos en función del establecimiento de conexiones conceptuales. Asimismo, la información más relevante fue reconstruida de acuerdo con los objetivos de investigación previamente establecidos. Finalmente, la información cuantitativa y cualitativa se trianguló de acuerdo con ciertas categorías, patrones de comportamiento y percepciones sobre las preguntas clave de investigación.

## 4.5 Consejo Asesor

Uno de los pilares del proyecto fue la creación del Consejo Asesor (CA) en cada ciudad. Se tomaron en cuenta diversas experiencias y perfiles de diferentes personas en cuestiones de género y transporte dentro del contexto local de transporte, planificación y gobernanza para formar el Consejo Asesor. El consejo necesitaba poder actuar de manera independiente al abordar este tema, pero también se consideró la capacidad de los delegados para implementar y operar proyectos dentro del municipio como parte de los criterios de selección.

La composición del CA se basó en un pequeño grupo que incluía personas con diferentes perspectivas y experiencias, incluyendo responsables de la toma de decisiones, miembros de la sociedad civil, investigadores y profesionales en el campo de la violencia de género, la movilidad y el espacio público. El Consejo Asesor se conformó por 6-10 personas con 4 miembros de instituciones públicas y privadas. Por parte del municipio con delegados de EPMTPO, Unidad Patronato Municipal San José, Concejo Municipal, Secretaría de Inclusión. Mientras que de parte de organismos internacionales se contó con representantes de la ONU, la CAF y el BID. Así mismo, participaron 4 miembros de la sociedad civil y la academia, con representantes de fundaciones, ONG y colectivos sociales

El objetivo del Consejo fue 'Influir en las políticas públicas sobre la seguridad de las mujeres en el transporte público en Quito, a través de la creación de herramientas y mecanismos para la toma de decisiones en la planificación del transporte'. Además, aunque el proyecto se desarrolló en Quito, una de las funciones del Consejo Asesor fue diseminar los resultados del estudio y colaborar con otras ciudades en proyectos similares.

Las actividades del Consejo Asesor incluyeron:

- Validar y revisar la información recopilada en el marco del proyecto
- Participar en el diseño y la revisión del conjunto de herramientas de planificación para los responsables de la toma de decisiones del transporte público
- Participación en un documento para el seminario internacional
- Participación en la publicación nacional (digital o impresa) del proyecto
- Generación de una agenda conjunta, entre las autoridades y el Consejo Asesor, identificando hitos u objetivos a corto, mediano y largo plazo.
- Participación en grupos de trabajo con representantes o tomadores de decisiones (por ejemplo, con EPMTPO, la Agencia Metropolitana de Tránsito, entre otros)
- Ser parte de una red de investigación e intercambio de experiencias a nivel nacional
- Influencia para replicar este estudio en otras ciudades de Ecuador

**Tabla 1: Actividades del Consejo Asesor**

Actividad	Descripción	Fecha de las reuniones
#1	Conformación y definición de los objetivos y actividades del Consejo	19.01.17
#2	Creación del boceto para el toolkit	Semana del 20.02.17
#3	Validación y revisión de resultados de grupos focales, encuestas y entrevistas	Semana del 20.03.17
Participación	Participación en seminario internacional para compartir experiencias	Semana del 3.04.17
Taller 1: Enfoque de género para tomadores de decisiones	Participación en un taller de alto nivel con representantes y responsables de la toma de decisiones del transporte público	Semana del 24.04.17
#4	Generación de agenda conjunta para identificar hitos y objetivos	Semana del 8.05.17
#5	Legado de EMUS para el país	Semana del 15.05.17

*Autor: EMUS Quito, 2018*

**Figura 8: Reuniones del Consejo Asesor de Quito**

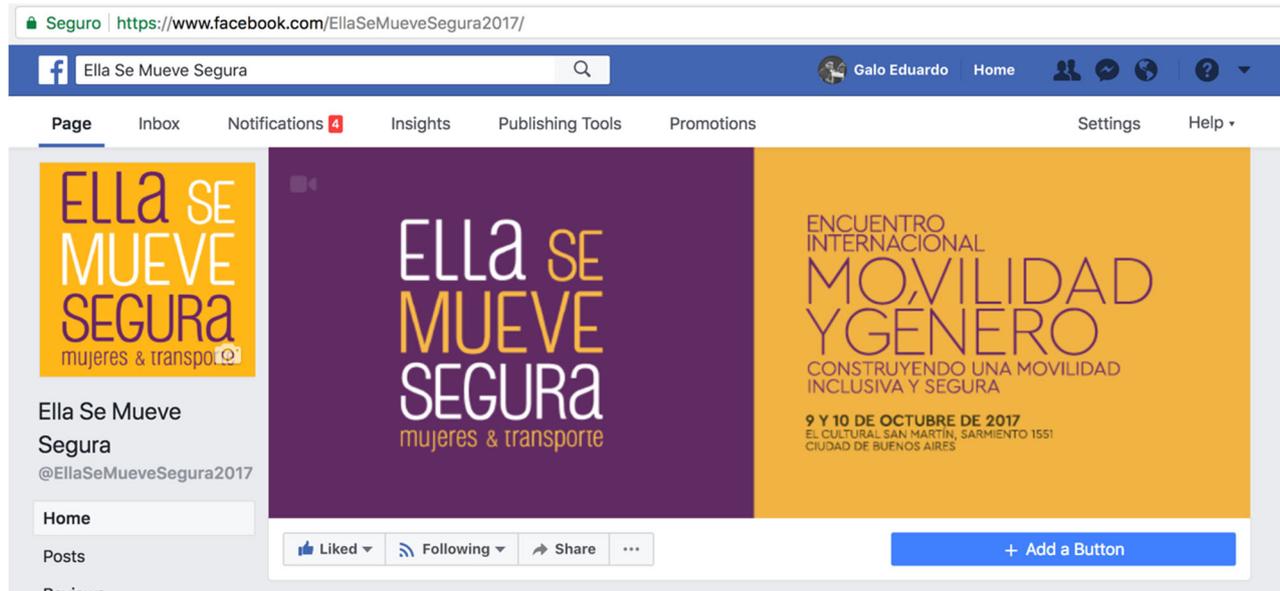


*Fuente: EMUS Quito, 2018*

## 4.6 Estrategia de redes sociales

El uso de las redes sociales es una forma de comunicar con éxito sobre esta problemática, por ello, el equipo de EMUS Quito lo utilizó para promover el estudio durante el período de investigación. Se creó una página de Facebook bajo el nombre Ella se Mueve Segura para el seminario internacional de Quito, y que continuó durante el resto del estudio. Rápidamente alcanzó 500 seguidores con 2,870 Me gusta. Los seguidores provienen de América Latina y de otros países, destacándose los siguientes: Argentina, Austria, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Alemania, Honduras, Ecuador, Francia, España y Venezuela.

**Figura 9: Ella se Mueve Segura Facebook**



Fuente: EMUS Quito, 2018



Aunque la violencia se manifiesta tanto en hombres como en mujeres, las mujeres, debido a problemas estructurales, reciben más violencia debido a las relaciones de poder desiguales entre ambos géneros. Los actos de acoso también responden a la forma en que se entiende la feminidad, ya que está asociada a la vulnerabilidad. Por esta razón, el acoso callejero funciona como una forma particular de violencia contra las mujeres derivada de la concepción del cuerpo femenino (y su sexualidad) como un cuerpo violento y vulnerable.

## 5.2 Definición de transporte público

Las perspectivas que los participantes tienen del transporte público se obtuvieron de las entrevistas y los grupos focales. Estas visiones navegan entre el debate si el transporte público es o debe considerarse un espacio público y la ausencia de definición espacial de dónde termina y comienza el transporte público. En general, los sistemas de transporte se consideran un espacio público donde los ciudadanos se encuentran y donde se desarrollan en su diversidad. Este es un espacio diario de interacción entre sujetos anónimos y desconocidos, que son indiferentes entre sí.

El transporte público es considerado un lugar donde los estándares de comportamiento pueden ignorarse sin consecuencias ni sanciones sociales ni legales. En este sentido, es común observar que se exceden los límites de velocidad o la capacidad de pasajeros de los autobuses. Del mismo modo, existe una falta de respeto público a la infraestructura de transporte público, ya que por ejemplo, los buses no siempre se detienen en las paradas oficiales, ni ante los pasajeros ancianos o con discapacidad. De igual manera, existen problemas en el respeto a los horarios y las frecuencias establecidas. Se considera que es un espacio que puede ser violado, donde no se deben respetar las reglas y los usuarios también pueden actuar con una falta de respeto similar. Por ejemplo, cuando tienen prisa, pueden empujar a otros para subirse a los autobuses, generando un entorno peligroso e inseguro, que se considera normal.

En conclusión, el transporte público se ve como un espacio donde hay permisividad para desobedecer las reglas y si alguien se comporta fuera de la norma, no hay consecuencias directas. Esta visión no es solo de los usuarios sino también de los operadores. Como resultado, el acoso sexual es uno más de los comportamientos "permitidos", ya que aquellos que ejecutan estos actos, en general, no son sancionados en tanto este tipo de acciones se entienden como algo "normal" o esperado. Pero esta visión no siempre se comparte por igual entre hombres y mujeres, como se expresó en los grupos focales.

## 5.3 ¿Cuáles son los impactos del acoso sexual?

Dado que las mujeres están más expuestas a situaciones de acoso en el transporte público, la forma en que experimentan el servicio es negativa, ya que su percepción se basa en sentimientos de inseguridad y desconfianza. Como resultado, la disposición a seguir usando el transporte público disminuye, y su libertad para moverse es limitada. Para abordar este problema, en particular, las mujeres toman una serie de disposiciones, precauciones y medidas para evitar que sucedan. El siguiente es un desglose de los principales impactos generados por la posibilidad o experiencia de haber sido acosado:

- Alta sensación de vulnerabilidad e impotencia, "te sientes solo".
- Efectos sobre el nivel de autoestima "te sientes menos", lo que retrae o limita a la mujer.
- Sentir que su cuerpo es un objeto que otros pueden violar.
- Genera desconfianza y predisposición a que cualquier fricción sea con segundas intenciones, por lo que el viaje se vuelve tenso y la persona viaja con una actitud defensiva.
- Afecta la libertad de movimiento y limita el acceso a oportunidades y servicios en la ciudad. El transporte inseguro restringe los horarios, lugares y servicios a los que se puede acceder. Por ejemplo, el estrés de la incertidumbre de seguridad impacta las decisiones de las mujeres. Se utilizan estrategias como: terminar el día de trabajo antes, rechazar trabajos, dejar de estudiar por la noche, no asistir a oportunidades educativas, actividades de entretenimiento o ejercicio físico.

- Viajar con miedo o preocupación constante genera y acumula estrés, lo que puede generar impactos psicológicos y dolor crónico.
- Genera miedo a la ciudad y, por lo tanto, el disfrute de la ciudad es limitado, lo que implica restringir los derechos.
- Entre los impactos más fuertes está el dejar de usar el transporte público, lo que implica más gastos para movilizarse y limitaciones en la posibilidad de acceder a oportunidades de trabajo, estudio y recreación.

## 5.4 Causas del problema

Al preguntar a los participantes de los grupos focales y las entrevistas sobre las causas que generan violencia sexual, se mencionaron varios factores, entre ellos la cultura, la calidad del transporte público y la poca atención o sensibilización al acoso sexual.

### i) Cultura

En los grupos focales se mencionó que existe una cultura "machista" y altos niveles de violencia normalizada contra las mujeres. También se sugirió que muchos hombres no consideran a las mujeres como iguales. La violencia ocurre en espacios públicos y privados, como resultado de relaciones desiguales basadas en roles de género predefinidos. Por ejemplo, de los grupos focales surgieron ideas como estas:

*"Yo tengo una hija de 17 años y ella también coge transporte interparroquial,<sup>7</sup> todos los días y le digo hija el celular metido, la mochila adelante, fijate quien se sienta al lado, si ves una persona que está morbosa, cámbiate, ándate cerca de los primeros asientos, al último casi siempre roban". (Participante de un grupo focal)*

Por otro lado, algunos entrevistados mencionaron el concepto social de inferioridad. La sociedad tiende a poner a las mujeres y los roles femeninos como inferiores, en una categoría de segundo nivel para los hombres. Los debates en los grupos focales giraron en torno a los diferentes niveles de subordinación de una mujer, que se ven afectados por factores como la pobreza, el origen étnico o el entorno urbano o rural, que influyen en el nivel de invisibilidad / visibilidad, y la posibilidad de que una mujer ejerza sus derechos a la movilidad y a estar libre de acoso sexual.

Las mujeres tienen una carga adicional de vulnerabilidad por ser mujeres. De hecho, la creencia es que deben estar protegidas y deben comportarse bajo ciertos parámetros. Es común culparlas por vestirse de cierta manera, salir solas con hombres, salir de noche, caminar solas, etc. Adicionalmente, se entiende que los espacios públicos son espacios dominados por hombres y no se espera que las mujeres usen esos espacios, restringiendo su acceso y libertad simplemente porque son mujeres. Como ejemplo en uno de los grupos focales de mujeres, se mencionó esto:

*"Yo por ejemplo dejé de usar minifaldas porque un día caminando solo sentí así (imitando que le tocan) y fue entre tratar de mover tremenda mano o ponerse a gritar. Siempre andas a la defensiva ése es el problema" (Participante adulta de un grupo focal)*

### ii) Calidad del transporte público

Muchos de los participantes, hombres y mujeres, señalan que el principal factor (en términos operativos) que contribuye a aumentar la violencia sexual en el transporte público es la baja calidad percibida y la mala gestión del transporte.

---

<sup>7</sup> Transporte Interparroquial corresponde a aquellos buses que conectan la ciudad con las áreas rurales.

*"Yo creo que a pesar de que se han implementado muchas medidas de seguridad, aún hay mala energía y un sentimiento de inseguridad en la Ecovía y en el Trole, en especial cuando está lleno" (Mujer joven participante de los grupos focales).*

Los participantes también mencionaron que están preocupadas por otras etapas del viaje. Por ejemplo, las malas condiciones del espacio público en el viaje desde o hacia la casa y el hostigamiento ocurren debido a la falta de luz de calle adecuada, y a las parcelas abandonadas, especialmente en áreas aisladas. Se mencionaron las diferencias sustanciales entre el espacio público en la zona centro-norte de la ciudad que tiene mejores condiciones, y el sur o el extremo norte. Aludiendo a que las personas prefieren tomar autobuses o utilizar el transporte público en las zonas del centro-norte donde se encuentran el mayor número de empleos y donde viven las personas con mayores ingresos (en otras palabras, es más probable que ocurra acoso en las áreas más pobres).

### **iii) Actitudes hacia el acoso**

A pesar del trabajo implementado por la Autoridad municipal para abordar el tema del acoso, los participantes del estudio todavía perciben que el acoso a las mujeres es generalizado. Esta percepción de falta de atención y conciencia del problema se evidencia en el proceso de queja (pre Bájale al Acoso) o en la relación con las Autoridades policiales, ya que las víctimas son revictimizadas, o se desconoce que el acoso es un delito.

*"Yo tengo una mala imagen de la Policía Nacional, y ahora también de la Policía Metropolitana, ellos no hacen un buen trabajo cuidando a los ciudadanos, de hecho pueden acosarte" (Mujer joven participante de los grupos focales).*

Aunque esta percepción ha mejorado desde la presentación de la campaña Bájale al Acoso en marzo de 2017, muchos participantes expresaron desconfianza en las autoridades de seguridad. Además, las iniciativas y proyectos no se evaluaron como efectivos y las personas se identifican con la falta de sanción moral, o sanción social en los espacios públicos cuando ocurren los incidentes. Lo que se entiende en cierta medida como complicidad con el acto, y permiten que este tipo de situaciones se sigan reproduciendo.

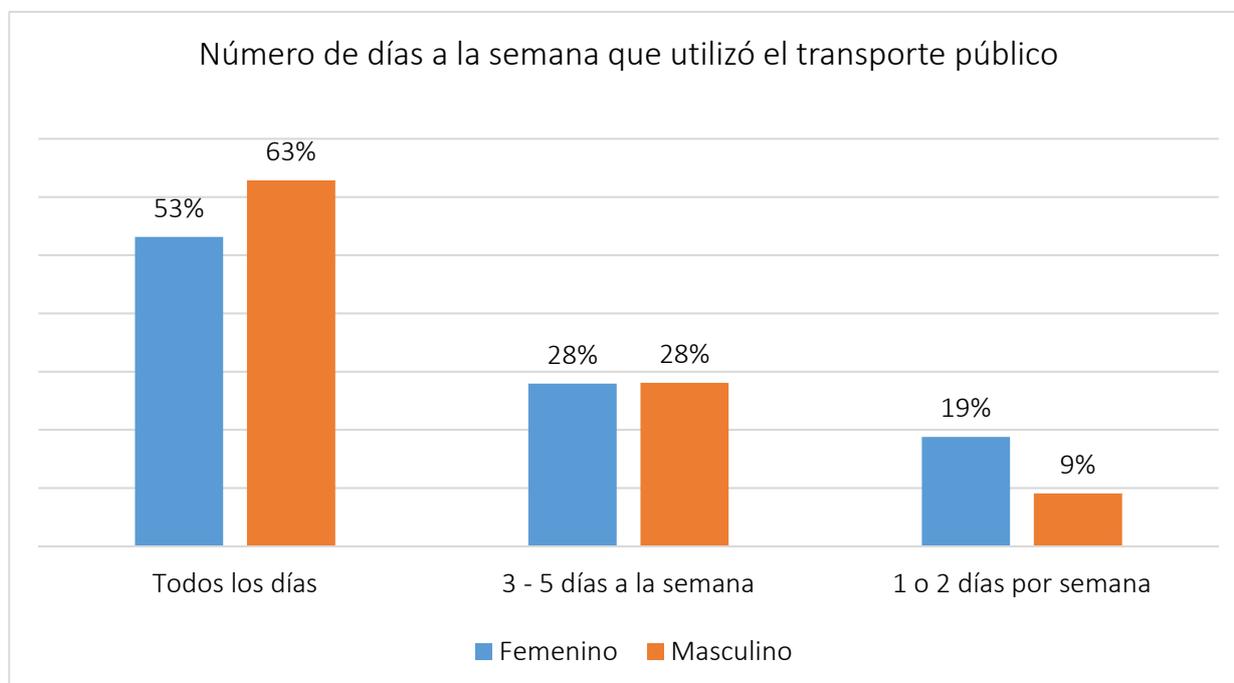
*"Yo si quisiera hacer algo cuando pasa si otra gente hiciera lo mismo, pero tengo dos niños y si algo les pasa a ellos nadie hace nada, entonces yo reaccionaria con miedo" (Mujer adulta participante de los grupos focales).*

# 6. ANÁLISIS DE LOS DATOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS

## 6.1 Uso del transporte público

En la ciudad de Quito se realizan 2,230584 millones de viajes en transporte público por día (Metro de Quito, 2011). Según la encuesta aplicada para este estudio, más de la mitad, exactamente el 57% de las personas encuestadas dijeron que usan el transporte público todos los días de la semana, mientras que el 28% dijeron que usan el transporte público de tres a cinco días por semana, y solo el 15% tómallo uno o dos días a la semana. Como se muestra en el Gráfico 2, los hombres utilizan el transporte público más a diario, porque sus patrones de movilidad, en general, son más constantes que los de las mujeres y, por ejemplo, tendrían que ir a trabajar todos los días.

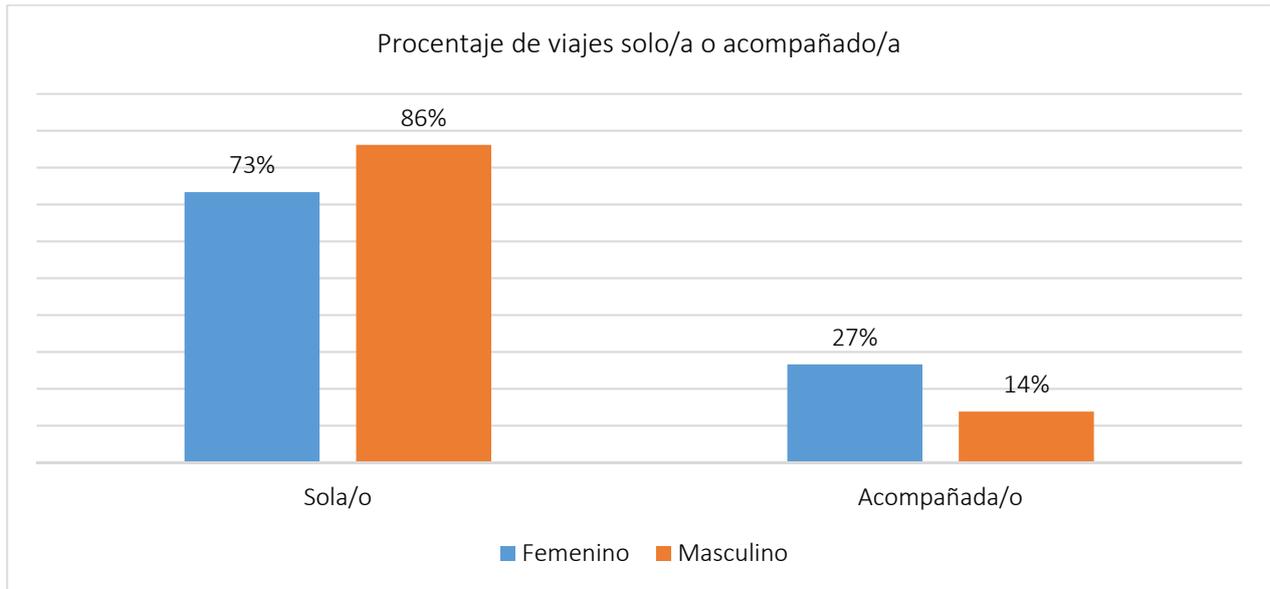
**Gráfico 2: Número de días a la semana que utilizó el transporte público**



Autor: EMUS Quito, 2018

El Gráfico 3 indica que gran número de mujeres y hombres hacen la mayoría de sus viajes solos. Sin embargo, el doble de mujeres realiza viajes acompañados, lo que generalmente está asociado a la economía del cuidado que tiende a estar a cargo de las mujeres. Tanto los hombres como las mujeres indican el trabajo como el objetivo principal (57% hombres, 43% mujeres), visto por el mismo número de viajes diarios no acompañados. La educación también fue muy citada como el propósito del viaje.

**Gráfico 3: Porcentaje de viajes solo/a o acompañada/o**

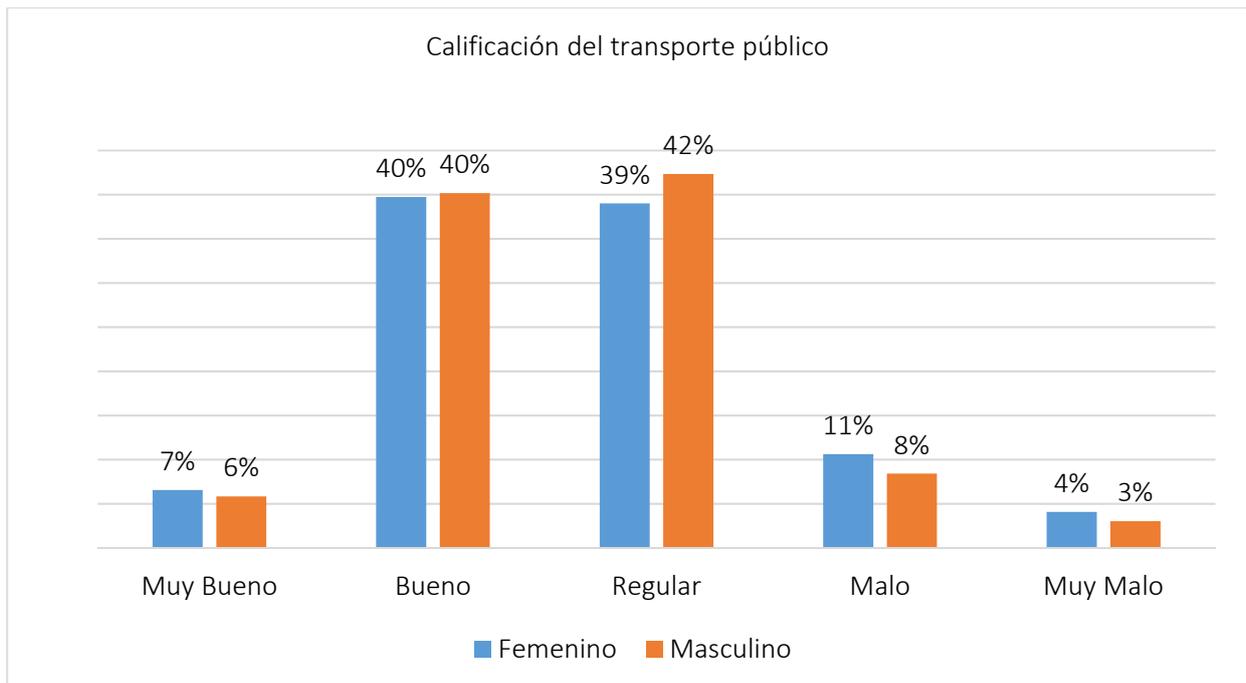


Autor: EMUS Quito, 2018

## 6.2 Calidad del transporte

La percepción de la calidad del transporte implica un conjunto de factores subjetivos que varían y difieren entre hombres y mujeres. Sin embargo, los datos de la encuesta muestran cierta homogeneidad en las valoraciones, ya que tanto hombres como mujeres dan respuestas similares. De hecho, de acuerdo con el Gráfico 4, el 40% de las mujeres encuestadas cree que el transporte público es "bueno", y el 40% de los hombres declaran lo mismo. Mientras que para la categoría "regular", hay una calificación ligeramente más alta para los hombres con un 42% en comparación con el 39% de las mujeres.

**Gráfico 4: Calificación del transporte público**



Autor: EMUS Quito, 2018

La calidad del transporte público en Quito no se considera mala. Por el contrario, la gran mayoría de las mujeres y los hombres lo calificaron como bueno o regular. Hay varias razones por las cuales los encuestados lo valoran como positivo y otros motivos por lo que lo ven como negativo, conforme se mencionan en la Tabla 3:

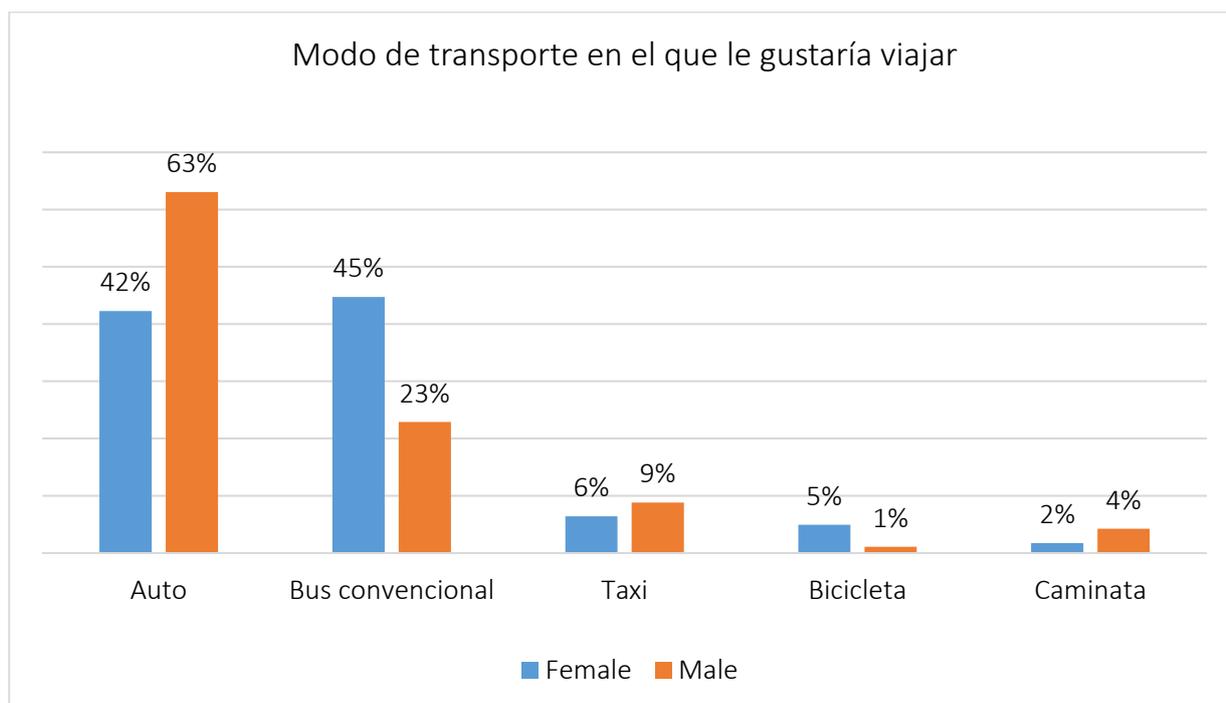
**Tabla 3: Ventajas y desventajas de usar el transporte público**

Ventajas	Desventajas
Precio bajo	Los conductores y controladores no saben manejar (no respetan las reglas)
"Con un solo pago puedes llegar a muchos lugares"	No hay cobertura en ciertas áreas de la ciudad
Es más rápido que otros modos de transporte	Contaminan el aire
Es fácil de usar	Poca frecuencia de unidades durante horas pico (punta)
	La infraestructura está en malas condiciones
	Mala atención a los usuarios
	Malas condiciones de las unidades
	Hay demasiada gente en los buses

Fuente: EMUS Quito, 2018

A pesar de la calificación positiva general del sistema, algunas desventajas se corroboran con los datos cuantitativos. El 42% de las mujeres y el 63% de los hombres encuestados preferirían viajar en otro modo de transporte, el automóvil es el medio más deseado para ambos sexos, como se presenta en el Gráfico 5. El 45% de las mujeres tiene una mayor preferencia para cambiar el BRT servicio de autobús a autobuses convencionales, porque las líneas privadas tienen una mayor cobertura para los vecindarios que las líneas BRT. Otro hecho significativo es el porcentaje de mujeres, cerca del 5% y el 1% de los hombres que están interesados en el ciclismo urbano como medio de transporte, lo que ofrece un potencial para este modo de transporte en la ciudad de Quito.

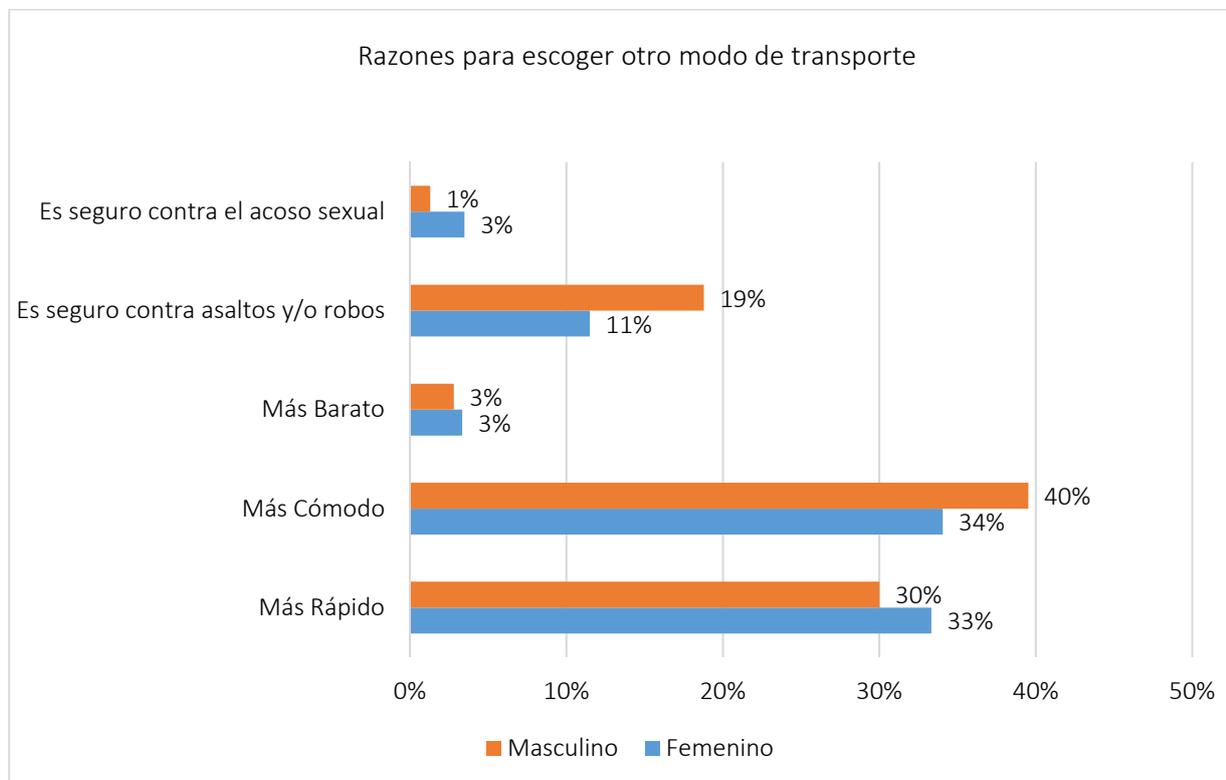
**Gráfico 5: Modo de transporte en el que le gustaría viajar**



Fuente: EMUS Quito, 2018

El Gráfico 6 muestra que el 33% de las mujeres elegiría cambiar al automóvil privado porque es más rápido, mientras que el 40% de los hombres lo elegiría porque es más cómodo. Con respecto a la seguridad, más hombres que mujeres elegirían el automóvil para estar más seguros contra el asalto y el robo, mientras que las mujeres lo consideran más seguro contra el acoso sexual en comparación con el 1% de los hombres.

**Gráfico 6: Razones para elegir otro modo de transporte**



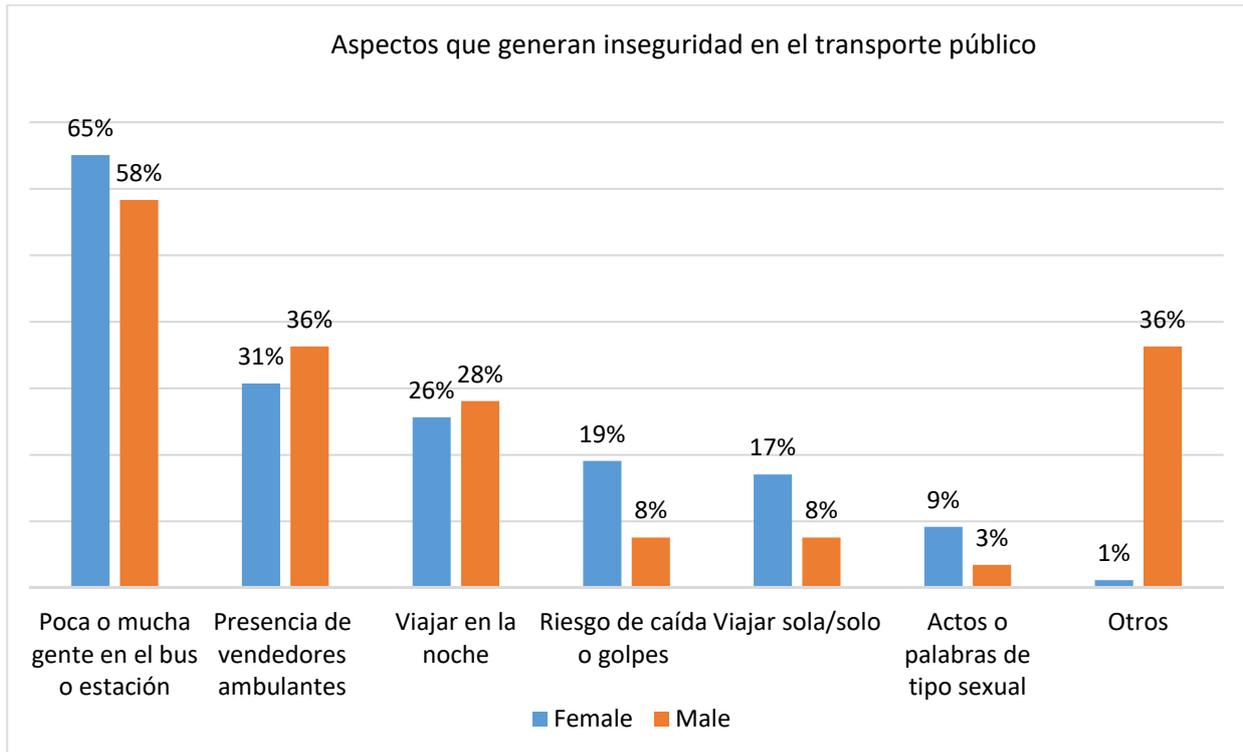
Autor: EMUS Quito, 2018

La evidencia de los datos cualitativos y cuantitativos indica que a pesar de la evaluación relativamente positiva de la calidad del transporte público, todavía hay desafíos importantes que enfrentar para mejorarlo. Uno de los aspectos que contribuiría al logro de este objetivo es aumentar la seguridad, tanto contra el robo como contra el acoso sexual.

### 6.3 Factores que afectan la seguridad

El aspecto que genera mayor inseguridad en mujeres y hombres cuando se viaja en transporte público es la presencia de muy pocas o demasiadas personas en la unidad de autobuses o en la estación, como lo muestra Gráfico 7. De hecho, el 65% de hombre, y el 58% de las mujeres, dicen que este es el aspecto que les causa más inseguridad cuando se movilizan. Mientras tanto, el 26% de las mujeres también considera que viajar por la noche es inseguro, en comparación con el 28% de los hombres. Solo el 8% de los hombres considera que viajar solo causa inseguridad en comparación con el 17% de las mujeres.

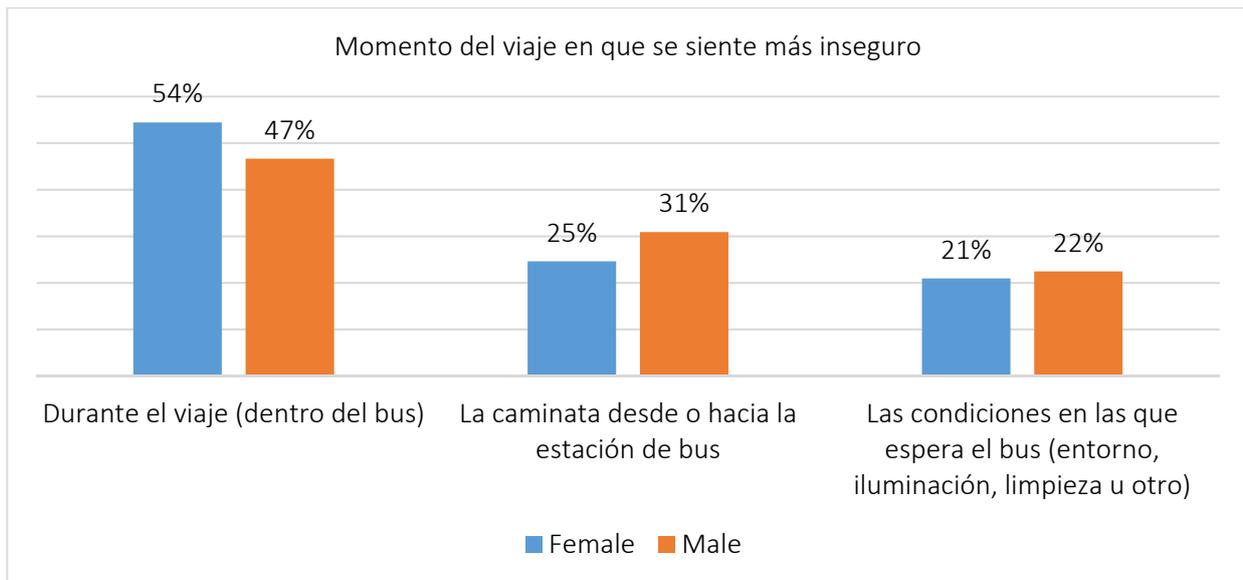
**Gráfico 7: Aspectos que generan inseguridad en el transporte público**



Autor: EMUS Quito, 2018

Por otro lado, el Gráfico 8 muestra que los entrevistados se sienten más inseguros durante el viaje. De hecho, el 54% de las mujeres y el 47% de los hombres se sentían inseguros dentro de los autobuses. Mientras que el 25% de mujeres en comparación con 31% de hombres se sienten inseguros durante la caminata hacia o desde la estación de autobuses. Finalmente, las condiciones mientras se espera la llegada del autobús, es decir, el ambiente, la iluminación, la limpieza, la calidad de la infraestructura, etc., generan sentimientos de inseguridad iguales, pero en porcentajes más bajos para ambos sexos.

**Gráfico 8: Momento del viaje en que se siente más inseguro**

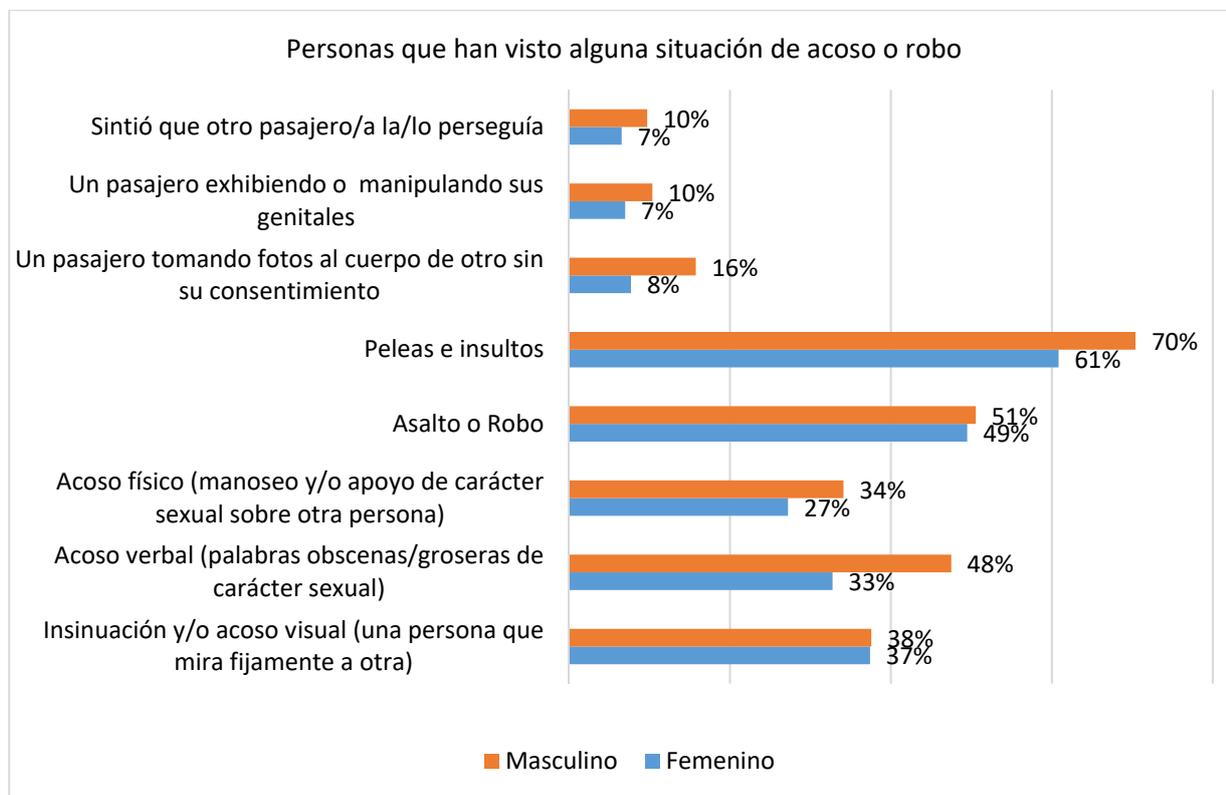


Autor: EMUS Quito, 2018

A partir de la información cualitativa recopilada en los grupos focales, se identificó que la principal preocupación de los usuarios del transporte público, tanto hombres como mujeres, es su vulnerabilidad a los robos o asaltos. También hay situaciones de acoso sexual, especialmente en el caso de las mujeres, aunque se mencionó que otros actores (especialmente los niños, y ocasionalmente los hombres) también han sufrido este tipo de situaciones. Así mismo, se identificaron preocupaciones acerca de tener un accidente debido a los malos hábitos de manejo, como acelerar y frenar bruscamente, lo que afecta especialmente los ancianos y los niños.

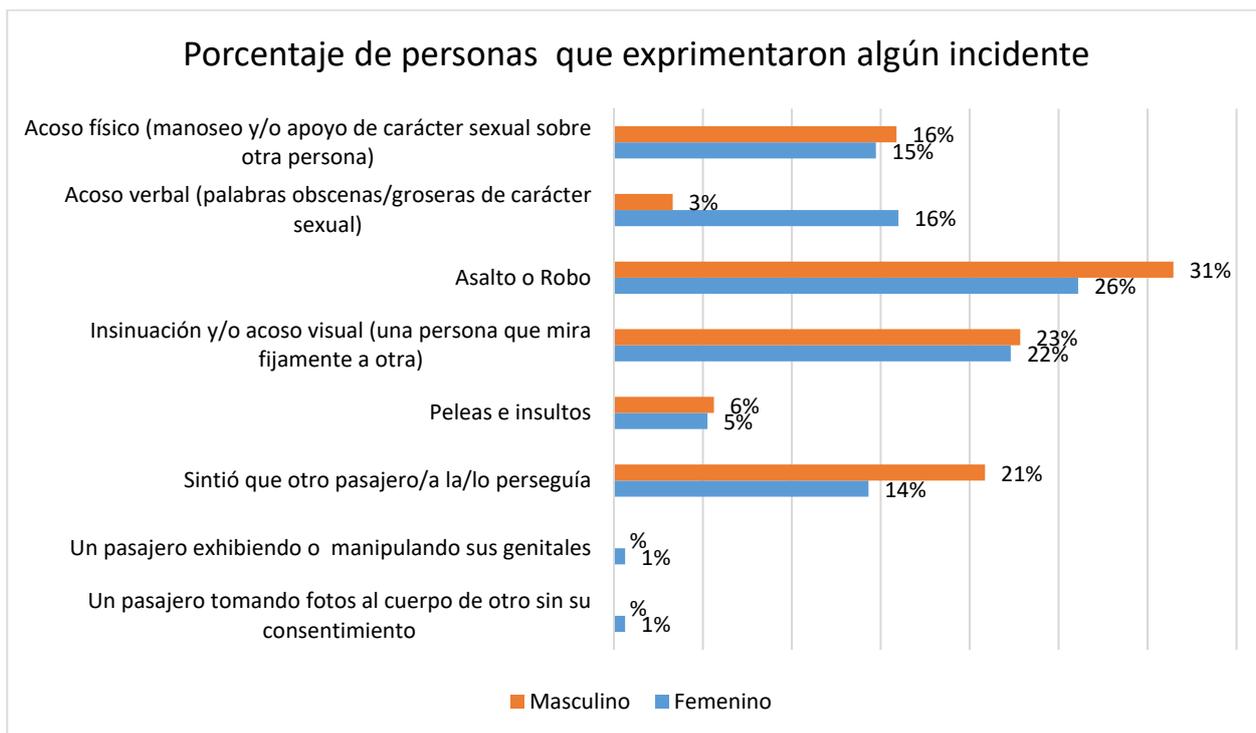
Con respecto a situaciones específicas de acoso, el Gráfico 9 muestra que es común ser testigo de este tipo de incidentes con connotación sexual, pero también de situaciones de robo o peleas. De hecho, el 70.4% de los hombres y el 60.8% de las mujeres declararon haber visto o presenciado peleas y/o haber recibido insultos. Mientras que el 50.5% de los hombres y el 49.5% de las mujeres han sido testigos de asaltos y robos. Con respecto al acoso sexual, sorprendentemente el 47.5% de los hombres informaron ser testigos de acoso verbal, que es más alto que el 32.8% de las mujeres que lo dijeron. Un porcentaje similar del 37% de ambos sexos declara haber presenciado acoso visual. Mientras tanto, el 34% de los hombres y el 27% de las mujeres dijeron haber sido testigos de hostigamientos físicos. En resumen, los hombres informaron en mayor porcentaje, ser testigos de tales situaciones.

**Gráfico 9: Personas que han visto alguna situación de acoso o robo**



Autor: EMUS Quito, 2018

**Gráfico 10: Porcentaje de personas que experimentaron algún incidente**



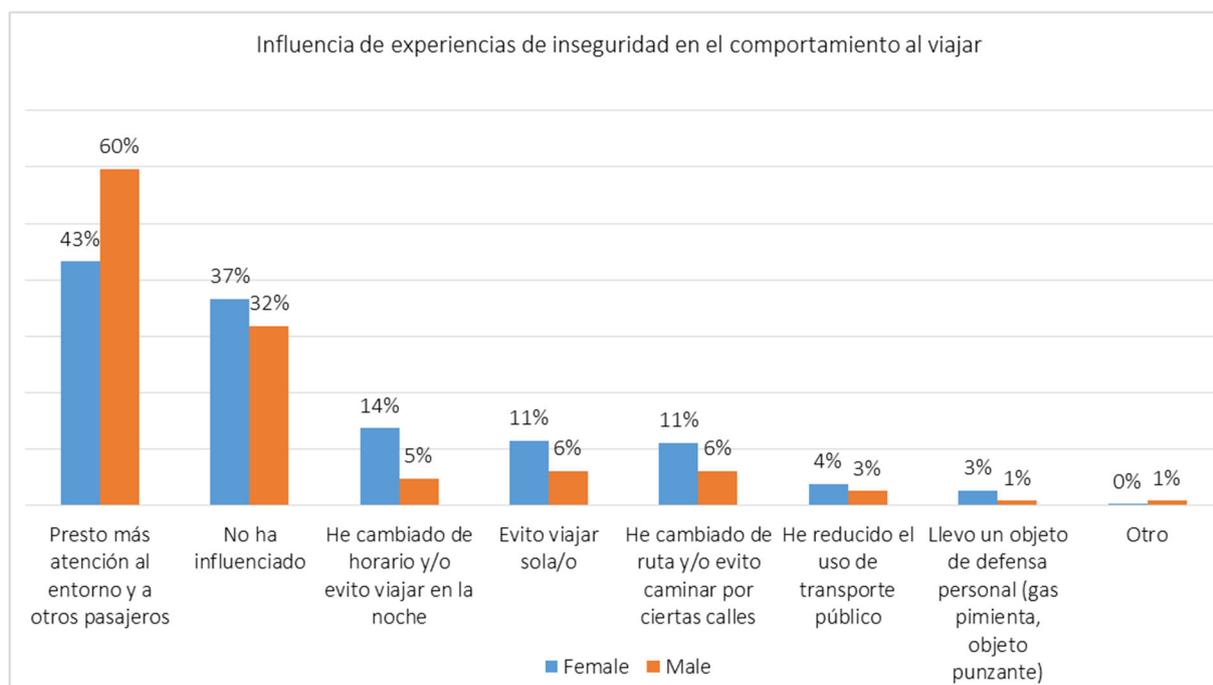
Fuente: EMUS Quito, 2018

## 6.4 Experiencias, impactos y estrategias para afrontar las situaciones

*“Mi hija [...], cuando todavía era una niña, me dijo es que tu no me cuidas! Y yo, qué paso? Viene con todo esto mojado (muestra la pierna) o sea el tipo se le había masturbado. [Ella] camina para todo lado [...] y siempre va acompañada. Luego de esa experiencia ya no usa el bus”*

Las experiencias de inseguridad y violencia de género en el transporte público influyen en los usuarios de diferentes maneras. La forma en que las situaciones de acoso o robo afectan los hábitos del transporte público se manifiesta en cambios en el comportamiento relacionado con el nivel de uso, las rutas, el cronograma y otros patrones de uso del transporte. De acuerdo con el Gráfico 11, la mayoría de los encuestados sostiene que las experiencias mencionadas anteriormente han influido en su comportamiento. Sin embargo, el 37% de las mujeres y el 32% de los hombres también dijeron que no ha influido. El equipo de investigadores considera que probablemente esto se debe a que hay pocas alternativas: los sistemas BRT y de autobuses urbanos son las únicas opciones asequibles para muchos ciudadanos de Quito. El principal cambio de comportamiento es prestar más atención al entorno y a los pasajeros según hombres (60%) y mujeres (43%). Esta práctica genera una sensación permanente de alerta. De la misma manera, el porcentaje de mujeres que prefieren no viajar en la noche es mayor que para los hombres. Así mismo, las mujeres tienden a cambiar su ruta, evitando ciertas calles con mayor frecuencia que los hombres. Mientras que respecto a la preferencia por viajar acompañados, un mayor porcentaje de mujeres (11.5%) declara esta acción como una estrategia versus el 6% de los hombres.

**Gráfico 11: Influencia de experiencias de inseguridad en el comportamiento al viajar**



Autor: EMUS Quito, 2018

En vista de las preocupaciones constantes sobre su seguridad personal, las mujeres han desarrollado varias estrategias para evitar el acoso. La Tabla 4 resume estas estrategias. Esta información fue extraída de los grupos focales solo para mujeres. Las estrategias típicas incluyen restringir o limitar su libertad (como viajar solo en algunos momentos del día o solo usar algunas rutas) o modificar su comportamiento de otras maneras, incluyendo lo que usan y cómo se visten. Pero también existen estrategias que les permiten tener una mayor vigilancia o control del medio ambiente y anticipar o prevenir cualquier situación de acoso. Las estrategias más frecuentemente utilizadas se presentan a continuación según dos categorías de análisis:

**Tabla 4: Estrategias usadas por las mujeres según lo mencionado en los grupos focales**

Cambios en los hábitos	Actitudes
Evita llevar bolsos, teléfonos celulares, etc., y esconder estos elementos o no usarlos en público (especialmente teléfonos celulares)	Prestar atención al entorno circundante (estado de alerta permanente)
No viajar después de las 7 p.m. y evitar las salidas en la noche sola, o salir solamente cuando va acompañada	Mantener contacto visual con el (posible) agresor (estrategia especialmente aplicada por mujeres adultas)
Preferir caminar a tomar bus	Expresar seriedad y enojo
Levantarse temprano para evitar los buses llenos	Viajar con otras personas
Evita las horas pico (punta) (cuando hay más gente)	Estar atento a otras personas vulnerables
Adaptar el estilo de la ropa según el tipo de transporte	Prestar atención a las pertenencias personales
Tomar más de un autobús para evitar ciertas líneas de bús	
Elección consciente sobre dónde ubicarse dentro de la unidad (bús)	
Buscar un lugar seguro cuando espera por el bus o dentro de la unidad. Los lugares preferidos están cerca del conductor del autobús, en el área para discapacitados o contra una pared	
Intentar viajar sentado, para lo cual las mujeres están dispuestas a esperar más tiempo o ir a otra estación	
Cambiar de lugar si hay personas sospechosas cerca	
Enfrentar al perpetrador con confianza, pidiéndole que la trate con más respeto	

Autor: EMUS – Quito, 2018

En los grupos focales las mujeres revelaron que eligen esperar más tiempo en la línea de embarque para poder viajar sentadas, especialmente en aquellos momentos en que viajan una larga distancia. Esta estrategia aumenta su comodidad.

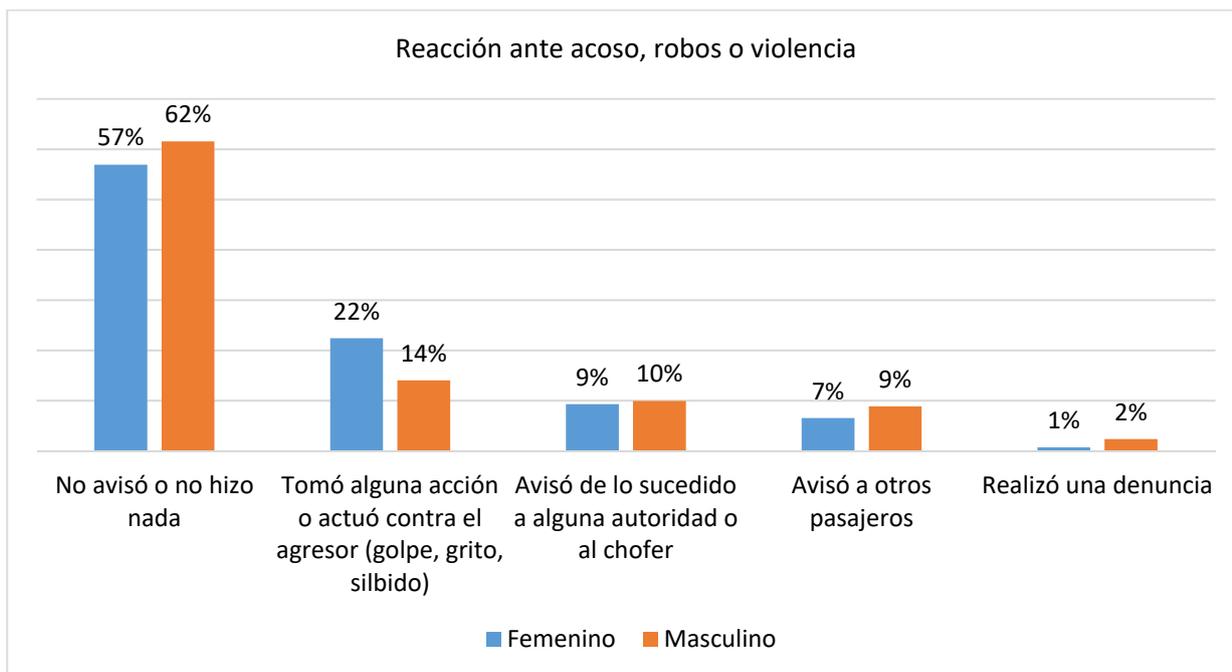
*"Si quieres ir sentada, debes ir a las estaciones (donde salen los buses) y esperar que la gente se baje "* (Mujer adulta participante de los grupos focales)

## 6.5 Respuestas típicas ante situaciones de acoso

*"Es difícil que alguien te ayude, usualmente nadie lo hace"*

A pesar de las estrategias y cambios de comportamiento diseñados para prevenir el acoso, la gran mayoría de mujeres y hombres encuestados dijeron que no reaccionaron a estas situaciones, como se puede ver en el Gráfico 12. De hecho, el 57% de las mujeres y el 62% de los hombres no contaron a nadie sobre el asunto ni hizo nada al respecto. Entre los que sí lo hicieron, el 22% de las mujeres declaradas tomaron alguna acción o actuaron contra el agresor a través de golpes, gritos o silbidos, mientras que solo el 14% de los hombres hizo algo. Por otro lado, el 7% de las mujeres y el 9% de los hombres dijeron que avisaron a otros pasajeros sobre el incidente. Además, solo el 0.7% de las mujeres y el 2% de los hombres presentaron una denuncia formal por asalto sexual o robo.

**Gráfico 12: Reacción ante acoso, robos o violencia**



Autor: EMUS Quito, 2018

Las principales razones por las cuales los hombres y las mujeres deciden no reaccionar como víctimas o como testigos son: a) temor a la posible hostilidad del agresor, b) no saber cómo reaccionar, y c) falta de apoyo de otros usuarios del transporte que también están asustados. Se identificaron dos tipos de respuestas: por un lado, las de autoprotección, donde las diferencias de edad eran evidentes, ya que los jóvenes reaccionaban menos, y por otro lado, la indiferencia o la pasividad. Los resultados de los grupos focales mostraron que los hombres en particular tenían miedo de reaccionar ante el robo o el acoso porque temían que se convirtiera en violencia (y esto era más probable que sucediera con ellos que con las mujeres).

La ausencia de apoyo de otros pasajeros se entiende como un tipo de indiferencia, egoísmo y falta de solidaridad (egoísmo), demostrando la incapacidad de ponerse en los zapatos del otro. Según los participantes del estudio, esto está asociado con factores culturales ("No tenemos una cultura para protegernos" o "No reaccionamos, somos sumisos") o malas experiencias, ya sean personales o de terceros. Estas actitudes conducen a una tensión constante en los usuarios del transporte, haciendo que estén siempre a la defensiva, tanto en el caso de mujeres que, al más mínimo contacto, con o sin intención, pueden sentirse acosadas. Mientras que, en el caso de los hombres, viajan con miedo de que cualquier comportamiento se considere hostigamiento.

La experiencia de acoso sexual (como víctima o testigo) e historias de terceros sobre situaciones negativas cuando las personas han reaccionado mal, actúan como un impedimento para que las personas ofrezcan ayuda. Por lo general, las mujeres "se congelan" cuando ocurre el acoso sexual, lo que dificulta que un extraño sepa si sería útil ayudarla; y su lenguaje corporal no necesariamente le da a él, ni a ella, ningún signo que indique que la ayuda es necesaria o deseada. Actualmente con la estrategia de Bájale al Acoso, el protocolo promueve que tanto las víctimas como los testigos informen usando el sistema SMS, y ya se han recibido informes de ambos.

## 6.6 Acusaciones, confianza en la autoridad y concientización de las campañas

*"Haga la queja, pero se va a demorar [así que me fui a casa]"*

Como se muestra en el Gráfico 12, respecto a las experiencias negativas en el transporte público, se recibieron muy pocas quejas ya que solo el 1% de las mujeres tomaron esa medida. Los datos cualitativos (de los grupos focales) revelaron que los ciudadanos tienen poca confianza en la autoridad y los procesos judiciales. A partir de estas discusiones, la gran mayoría de las mujeres prefieren no denunciar ningún tipo de acoso o situación de inseguridad porque saben que el proceso de presentación de la denuncia lleva mucho tiempo y puede que no produzca ningún resultado. También puede ser especialmente emocional confrontar al agresor (en particular si es un hombre) cuando el deseo de la víctima puede ser olvidar rápidamente la situación.

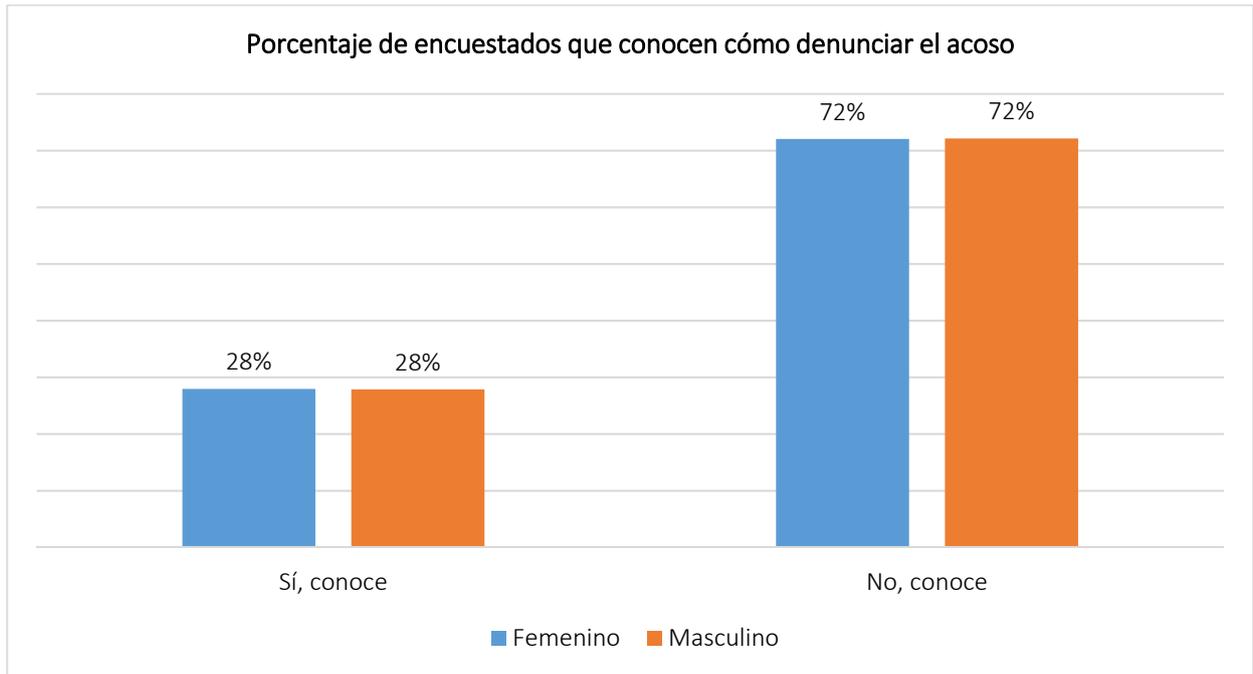
Después del ataque, y dependiendo de su seriedad, las mujeres se enfrentan a la disyuntiva de presentar o no una queja. Ante este tipo de situación, en los grupos focales se identificaron niveles significativos de desconfianza, los que se describen a continuación:

- Desconfianza en la actitud y en la capacidad de las autoridades (Policía, Fiscalía y Jueces) que a menudo culpan a la víctima o minimizan el alcance de los casos, y a veces disuaden a la víctima de presentar la denuncia mencionando que es inútil o tomará un largo tiempo.
- Desconfianza en los procedimientos ya que las personas no saben qué hacer, y creen que los pasos a seguir son poco claros o muy largos.
- Desconfianza en el sistema de justicia porque la gente cree que hay falta de compromiso, poca imparcialidad y pocos resultados.

Ante esta situación, los proyectos implementados en la ciudad de Quito han buscado aumentar la conciencia del problema e informar a las personas sobre cómo proceder. Como resultado, el número de reportes de incidentes y juicios ha aumentado, considerando que antes de estas iniciativas, la tasa de quejas era prácticamente nula. Hasta el momento, 52 casos han sido llevados a juicio, y 11 de ellos cuentan con sentencias que varían de 12 a 38 meses de prisión. Esto ha sido posible gracias al apoyo legal y al acompañamiento del equipo de Bájale al Acoso.

Como se mencionó previamente, el desconocimiento del proceso de denuncia es otro factor que influye en el bajo porcentaje de quejas. Es así que en la encuesta implementada antes del lanzamiento de la campaña Bájale al Acoso, como se ve en el Gráfico 13, el 28% de los encuestados, tanto mujeres como hombres, sabe cómo proceder en casos de acoso.

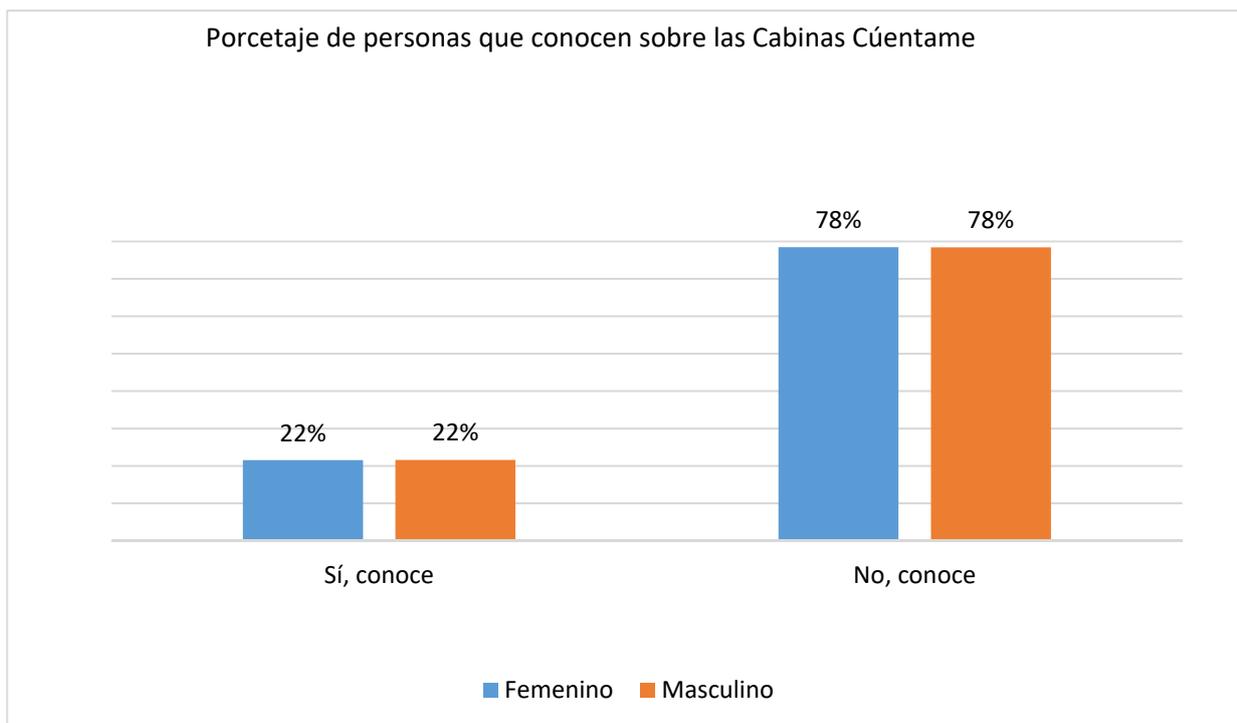
**Gráfico 13: Porcentaje de encuestados que saben cómo denunciar el acoso**



Autor: EMUS Quito, 2018

Antes de la implementación del proyecto Bájale al Acoso, las campañas de información y las políticas públicas no alcanzaron el nivel de conciencia pública esperado. Es así que los datos del estudio revelan que el 72% de la población masculina y femenina no había internalizado los mecanismos de denuncia en el momento de la investigación. La encuesta contempló una pregunta sobre el nivel de conocimiento del proyecto Cabinas Cuéntame. El Gráfico 14 muestra después de tres años de implementación, solo el 22% de los encuestados, hombres y mujeres, conocían este proyecto. En los grupos focales, hubo pocas personas que declararon conocer de las cabinas, su ubicación y funcionamiento.

**Gráfico 14: Porcentaje de personas que conocen sobre las Cabinas Cuéntame**



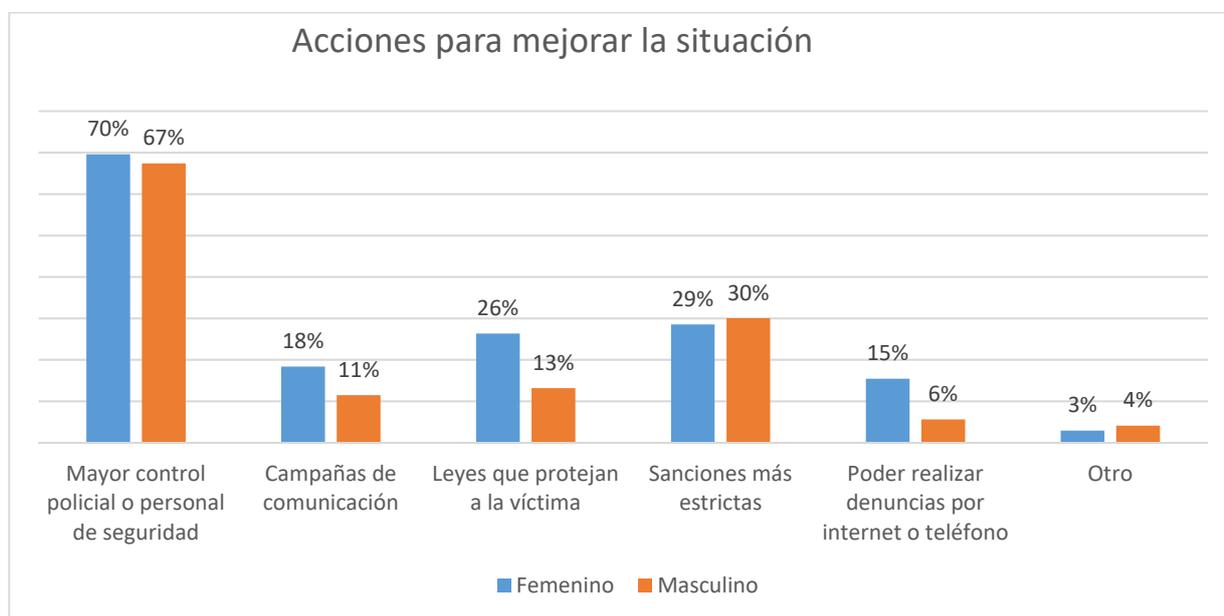
Autor: EMUS Quito, 2018

## 6.7 ¿Qué podemos hacer para mejorar la situación?

La encuesta también exploró la opinión de los ciudadanos respecto a qué se podía hacer para mejorar el problema de la inseguridad y el acoso. El Gráfico 15 muestra que para ambos sexos, la alternativa más popular (con más del 60% de los encuestados) era tener un mayor control policial o personal de seguridad en las estaciones de autobuses y de transferencia. Por otro lado, el 26% de las mujeres, cree que las leyes deben mejorarse para proteger a la víctima, mientras que el 11% de los hombres sugiere que se deben hacer más campañas de comunicación. Estas dos iniciativas son inversas para ambos sexos, ya que el 18% de las mujeres considera que se deben implementar más campañas de comunicación, mientras que el 13% de los hombres piensan que deberían existir mejores leyes.

Frente a la dimensión del problema, este aspecto es particularmente importante, debido a la desconfianza en la Autoría. La mayor conciencia después de la presentación de *Bájale al Acoso*, muestra que una campaña bien implementada puede cambiar rápidamente las percepciones.

**Gráfico 15: Acciones para mejorar la situación**



Autor: EMUS Quito, 2018

Los participantes de los grupos focales mencionaron una serie de acciones que podrían emprenderse para mejorar la situación. Para empezar, los procesos legales necesitan adecuarse a nivel institucional y político. Por otra parte, la información sobre los casos de acoso sexual que han llegado a instancias judiciales debe ser difundida a los ciudadanos para que las sentencias sean ampliamente conocidas. De esta forma, la sociedad civil es consciente de la existencia de estos casos y de la existencia de procesos legales para procesarlos. Este es un mecanismo para establecer un precedente que disuada a las personas de actuar de manera inapropiada. Es importante mencionar que la campaña *Bájale al Acoso*, incluye una estrategia mediática para comunicar frecuentemente los resultados de los casos que llegan al sistema judicial.

Las campañas de comunicación son importantes ya que ayudan a aclarar qué es el acoso sexual y aumentar la conciencia pública. Ya sea a través de medios tradicionales o alternativos, es necesario fomentar su difusión para llegar al mayor número posible de personas. Estas campañas deben ser transversales e involucrar a personas de todas las edades y géneros. También se pueden diseñar de manera innovadora para que sean no solo cuñas de radio o posters en las unidades de buses. Adicionalmente, se sugiere generar diferentes tipos de mensajes de sensibilización a través de

actuaciones, obras de teatro o musicales dentro de los autobuses o en las estaciones para que el mensaje llegue a la audiencia de una manera más informal.

Además, se pueden crear talleres en diferentes espacios públicos que motiven a los ciudadanos para que puedan integrarse de manera dinámica y participativa a los espacios de aprendizaje. Por otro lado, las campañas generalizadas pueden volver a incorporarse con una perspectiva ciudadana que responda al contexto local. Por ejemplo, Don Evaristo era una figura a la que los ciudadanos relacionaban mucho en el pasado. Además, es importante fortalecer los procesos de capacitación a actores clave que están directamente expuestos al problema (por ejemplo, guardias, conductores, recolectores, etc.).

**Figura 11: Áreas en las que enfocar las acciones contra el acoso sexual**



Fuente: EMUS Quito, 2018

# 7. CONCLUSIONES

Las siguientes conclusiones se basan en los datos y la información recopilada en el estudio Ella se Mueve Segura de la ciudad de Quito. Los resultados de los hallazgos de las tres ciudades se pueden encontrar en el kit de herramientas principal o en el resumen (LINK).

La violencia basada en el género no es solo un problema de las mujeres, es un problema de la ciudad que afecta a todos, independientemente de su género. Por lo tanto, al mejorar las condiciones de transporte para las mujeres, la situación mejora para todos, por lo que el tema es una prioridad. El problema de la inseguridad en el transporte público afecta a ambos géneros, sin embargo, mientras los hombres están en su mayoría expuestos a robos (con algunos casos de acoso), las mujeres enfrentan dos niveles de inseguridad, los robos y el acoso. Además, se ven más afectadas no solo por lo que ven sino también por lo que escuchan (experiencias de terceros).

Estas situaciones generan un impacto psicológico significativo. Para manejar o evitar exponerse a experiencias negativas, las mujeres han desarrollado varias estrategias (ver Tabla 4). Planifican su día con anticipación y ajustan sus rutas, vestimenta y actividades a las opciones de transporte con las que cuentan, incluso cambiando su rutina. Aunque las situaciones de acoso son recurrentes y ocurren en la esfera pública, los hombres son conscientes de la frecuencia y agresividad de estas situaciones. A continuación se presenta un resumen de las principales conclusiones:

- El acoso sexual en el transporte público como forma de violencia es una expresión de cómo funciona la sociedad y cómo se percibe a las mujeres dentro de ella. Esto aplica a otros perfiles similares, como niños y jóvenes, así como a personas con discapacidades físicas y mentales, homosexuales y lesbianas, y transgénero, quienes se consideran como vulnerables. Por lo tanto, el desafío de trabajar contra el acoso en el transporte público es trabajar en el cambio de prejuicios, estereotipos y roles tradicionales que se asignan a hombres y mujeres.
- El transporte público en Quito se percibe como un espacio que puede ser violado, donde las reglas son laxas (y pueden pasarse sin consecuencias) y los derechos son negociables. Si se agregan problemas operativos como la aglomeración, se crea un espacio que facilita el acoso. Por lo tanto, poner orden en el sistema de transporte público y hacer cumplir las leyes es una forma de convertir este espacio de transporte público en un espacio de respeto.
- El empoderamiento de las víctimas y los testigos es esencial para generar una cadena de reacciones y apoyo en situaciones de acoso.
- La campaña Bájale al Acoso usa sanciones sociales para reforzar que el acoso a las mujeres es "socialmente menospreciado" y vergonzoso. El audio activado después de la recepción de los mensajes SMS, hace un anuncio público de que el acoso sexual está ocurriendo en ese autobús y otros pasajeros deben estar atentos a lo que está sucediendo cerca de ellos. Otras acciones municipales también podrían estar orientadas a fortalecer la solidaridad de los demás pasajeros, especialmente utilizando las redes sociales y las TIC (Tecnologías de la Información y la Comunicación) para diseminar y crear campañas. Bájale al Acoso es una herramienta útil que promueve la corresponsabilidad ciudadana para prevenir la violencia sexual en el transporte y el uso de la tecnología para informar.
- Es esencial contar con políticas de diseño urbano que planifiquen y diseñen la infraestructura de la ciudad para que ayude a garantizar la seguridad de quienes la utilizan. Esto incluye buena iluminación, aceras de calidad, vallas y cercados para terrenos baldíos, poda de matorrales para mantener claras las líneas de visión que ayudan y fomentan el uso apropiado del espacio público. Así mismo, es importante prestar atención sobre cómo el tipo de infraestructura de transporte público es clave para desmotivar el acoso (como el caso de las paradas de autobús rediseñadas en Quito, haciéndolos más transparentes). Esto ayuda a reducir la necesidad de realizar transferencias entre líneas a ciertas horas del día (o de la noche) lo que puede causar un aumento en los niveles de ansiedad en particular para las mujeres.

- Es necesario establecer precedentes difundiendo los casos que han resultado en sentencias penales como elemento crucial para disuadir a los perpetradores actuales y potenciales que llegarían a conocer las consecuencias de tal comportamiento. Muchos perpetradores agreden a las mujeres porque piensan que no serán atrapados, por lo que es importante cambiar esta percepción y reforzar los canales de comunicación ya implementados.

Mientras que algunas de las acciones o responsabilidades para abordar el problema del acoso son compartidas, cada uno de los actores en la ciudad, dentro del marco de sus competencias, tiene ciertos roles. Según los participantes del estudio los roles de cada actor serían los siguientes:

### **Municipalidad**

- La violencia de género y el acoso sexual que ocurre en el espacio público es un problema de la ciudad y debe ser reconocido como responsabilidad del municipio.
- Se debe adoptar un enfoque transversal para abordar el género en todas las áreas de gestión y áreas del municipio. Esto implica ir más allá de la voluntad política e institucionalizar el enfoque de género, ya que no hay que depender de un liderazgo específico, personalidades o planificación a corto plazo.
- Asimismo, se requiere de metas e indicadores que permitan monitorear, evaluar y medir los impactos de los programas, con revisiones periódicas que permitan alimentar las políticas permanentemente con acciones integradas, bajo un enfoque centralizado, evitando el aislamiento del problema.
- Se requiere coordinación interinstitucional a nivel interno del municipio en cada uno de sus unidades, y externo, para garantizar un mayor impacto. Esto es fundamental para transmitir y sensibilizar a otros organismos públicos que el acoso es un problema y un crimen.
- La implementación de líneas de comunicación constante y sostenible son necesarias para posicionar el tema en la agenda pública (generando debate y reflexión). Además, sirven para sensibilizar a las partes interesadas, capacitar a los ciudadanos y ayudar a modificar conductas no deseadas que hoy pueden ser consideradas normas sociales. Se sugiere que las acciones de comunicación transmitan los siguientes mensajes con respecto al acoso y la violencia:
  - Ocurre con frecuencia y puede ocurrirle a cualquier persona (incluidos niños y niñas, e incluso hombres), independientemente de su edad, estado social, tiempo o lugar.
  - No es normal o natural, por lo que no se puede justificar de ninguna manera.
  - No es bueno, y duele.
  - Es un problema de todo lo que nos afecta a todos cuando sucede.
- Una de las lagunas identificadas por las personas encuestadas y en los grupos focales es la falta de empoderamiento y conciencia de los actores involucrados en el sector del transporte, tanto los tomadores de decisiones, los operadores y los pasajeros. Como resultado, se considera que se debe fortalecer el nivel de conciencia sobre la problemática en todos estos niveles y en las diferentes unidades municipales. Además, se recomienda contar con campañas de comunicación permanente e innovadora para los operadores de transporte privado, orientadas a conductores y personal a cargo, y a la diversidad de pasajeros.

Si bien algunas de estas acciones ya se han implementado o están en marcha (especialmente con respecto a la implementación de la iniciativa Bájale al Acoso), los ciudadanos creen que deberían mantenerse en el tiempo y ser prioritarias en los presupuestos para lograr resultados duraderos. Es importante mencionar que la iniciativa Bájale al Acoso se implementó durante el período del estudio, por lo que estos resultados no reflejan los impactos o cambios en las percepciones que pueden haber ocurrido debido a este programa.

### **Ciudadanía**

Existen límites difusos sobre lo que las personas pueden hacer (hombres, mujeres, víctimas, testigos, usuarios, etc.) cuando enfrentan situaciones de acoso o violencia. Las siguientes sugerencias basadas en los

resultados del estudio, describen algunos aspectos que corresponden a iniciativas colectivas e individuales, pero que también pueden ser motivadas o facilitadas por la autoridad:

- Activismo: los ciudadanos pueden desafiar al estado y la sociedad. Ser un activista no implica necesariamente ser parte de una organización, sino que incluye el empoderamiento personal y la comprensión de cómo y cuándo hacer que se escuche tu voz. Algunos ejemplos de activismo positivo incluyen:
- Denunciar el problema y abrir el debate en la agenda pública haciéndolo más visible y eliminando, o al menos disminuyendo, el elemento de "tabú". El debate puede tener lugar públicamente, pero también en conversaciones en el hogar, con grupos de amigos o en el trabajo, para que la gente reconozca que es un problema, desmitificando que es algo natural y sin importancia.
- Mayor comunicación sobre los derechos de los ciudadanos, tanto en términos legales como a nivel de lo que se puede esperar al ingresar al espacio público y utilizar el transporte público. Esto incluye las expectativas personales de un viaje seguro y el comportamiento razonable de los agentes del servicio de transporte público y otros pasajeros.
- Cuando tanto hombres como mujeres estén dispuestos y con la confianza de reaccionar y quejarse ante situaciones de acoso, en lugar de permanecer en silencio, es importante generar reacciones de apoyo y sanción social. Crear círculos de solidaridad con los demás cuando se viaja en autobús y transmitir mensajes claros a otras generaciones sobre sus derechos ayuda a cambiar las normas de comportamiento social.
- Estar motivado para reportar casos de acoso, acompañar a otros para hacerlo y apoyar las denuncias hasta que se alcance una sentencia.
- Vigilar el servicio de transporte público para que cumplan con las reglas (como exigir que no permitan que más personas suban al autobús cuando ya está lleno), así como dar seguimiento a los casos de reclamo. Los mecanismos y procedimientos de reporte deberán ser fáciles para ayudar a los ciudadanos a tomar la decisión de presentar una queja o informar un incidente.
- En los grupos focales una de las participantes mencionó un ejemplo de cómo reaccionar cuando sucede algo:  
*"Hay que decir no soy gallina (una palabra que se usa para decir que no soy débil) y no soy tu amor. Mi nombre es Karina, un placer conocerte. De esa manera realmente cambias el momento, realmente cambias la situación. La idea no es ser agresivo, porque muchas veces si son muy vulgares las cosas que nos dicen, son cosas muy, muy fuertes, así que tal vez retroceder y decir algo muy cortés no viene de ti". (Cita de una participante de un grupo focal)*

### Otros actores involucrados

La investigación identificó la necesidad de trabajar con otros actores que están directa o indirectamente relacionados con el problema. Estos incluyen centros educativos (todos los niveles) y la academia, ya sea para la implementación de campañas, procesos de sensibilización o empoderamiento, así como para la investigación y desarrollo de propuestas y capacitación. También se considera necesario involucrar a los medios de comunicación para ayudar a generar debate público sobre el tema y cuestionar todo tipo de acoso. Además, pueden ayudar a reconfigurar la asignación de roles, con un enfoque más equitativo, especialmente para los roles de cuidado que son principalmente asumidos por las mujeres. Del mismo modo, pueden transmitir los impactos del problema y las consecuencias de las acciones y tienen alto potencial para reeducar al público y romper paradigmas negativos existentes.

Los operadores de servicios tienen una corresponsabilidad importante en la calidad del servicio que brindan, así como en el cumplimiento de las normativas. Esto incluye tanto a las cooperativas de buses privados como a los operadores públicos, incluidos los propietarios de las unidades, los conductores, los controladores (persona que cobra el pasaje), y el personal administrativo. Es importante capacitar a los operadores de primera línea y asumir un rol de autoridad en este tipo de situaciones en defensa de los pasajeros (y si es necesario víctimas). Este tipo de instrucción ha sido ya incluido en la nueva iniciativa Bájale al Acoso en Quito.

# 8. RECOMENDACIONES PARA LA CIUDAD

Cualquier proyecto o programa debe responder a metas de mediano y largo plazo que no dependen de líderes individuales o gobiernos, o del calendario político a corto plazo. La sostenibilidad de las acciones (que son constantes) y el monitoreo de su impacto a través de indicadores es fundamental para, por un lado, lograr cambios en el comportamiento y en el imaginario, y por otro lado, para lograr que los cambios sean permanentes (círculos de ruptura de violencia). Dentro de cualquier proyecto, es necesario incluir un componente educativo y comunicativo innovador y directo, capaz de desafiar los patrones culturales y promover la autorreflexión.

Es importante involucrar a las mujeres en el proceso de toma de decisiones, tanto en los proyectos particulares, como en la definición de políticas, planes, regulaciones y en la definición de las operaciones del servicio de transporte en general. Pero no se trata solo de tener mujeres en la mesa, sino también de personas que toman decisiones independientemente de su género, que tengan experiencias de primera mano de la situación, para que puedan ponerse en el lugar de otro antes de tomar una decisión.

En el contexto de las políticas públicas, la transversalización del enfoque de género en el diseño, implementación y evaluación de políticas es un objetivo clave para proyectos interinstitucionales del sector público. El Plan Metropolitano de Desarrollo Territorial (PMDT) debe incluir un enfoque de género ya que el diseño de la ciudad debe ir de la mano con medidas para abordar este problema. Además, debe incluirse la capacitación en derechos humanos y cuestiones de género dentro de las políticas de la Agencia Metropolitana de Control. También es importante mencionar que los presupuestos destinados a eliminar la violencia de género deben incrementarse para extender el alcance de los proyectos a otras esferas de la vida social y no solo a los espacios públicos, y al mismo tiempo implementar una variedad más amplia de estrategias. Una estrategia ya implementada es la asignación presupuestaria para acciones de género, que ayuda a financiar programas específicos para el género por igual, pero al mismo tiempo motiva la participación.

También es esencial contar con un sistema de evaluación de políticas y proyectos. Quito tiene una línea de base sobre la violencia sexual en los espacios públicos, que fue creada conjuntamente entre ONU Mujeres y la Unidad Patronato Municipal San José. El monitoreo periódico de los cambios en esta línea de base es necesario para evaluar los impactos de las acciones y establecer ajustes en las políticas. Los procesos de contratación pública, en general, y en particular la movilidad, deberían incluir términos de referencia con perspectivas de mitigar la situación de las mujeres en el transporte público.

Erradicar o reducir la violencia de género no es solo un trabajo de las autoridades, sino también de la sociedad civil y el público en general. Por un lado, se trata de motivar las iniciativas de estos actores y de proporcionarles un espacio en la ciudad y en las agendas oficiales, y por otro lado, que participen en el diseño y ejecución de los proyectos, y a través de encuestas.

Otra conclusión valiosa de este estudio son los intercambios de aprendizaje entre las tres ciudades: Buenos Aires, Santiago y Quito. Quito, en particular, pudo compartir algunos de sus éxitos recientes con otras ciudades y expertos internacionales. Todavía hay mucho que aprender sobre cómo recopilar mejor los datos, pero también cómo analizar y sacar conclusiones que no solo reflejen la situación local, sino que también recojan las similitudes compartidas con otras ciudades.

# 9. PRÓXIMOS PASOS

Este estudio explora solamente la superficie de este problema en Quito, reconociendo que hay más trabajo por hacer. El papel del Consejo Asesor ha sido una plataforma útil para mantener el impulso y el enfoque de las acciones, mientras que se destaca el interés de las ciudades por continuar con este trabajo. Para ello, se describen los próximos pasos sugeridos:

- Fortalecer el monitoreo y la medición independiente de los impactos de los programas, a través de la línea base y de manera periódica.
- Diseñar y aprobar políticas de mediano y largo plazo, incorporar el enfoque de género en todas las acciones del municipio y definir objetivos específicos, indicadores y presupuesto.
- Fortalecer la participación de otras unidades del municipio en el diseño, implementación y evaluación de los programas, y ampliar los proyectos a los operadores privados para su implementación permanente.
- Los tomadores de decisiones y los operadores deberían tener experiencia de primera mano sobre las condiciones del transporte público al ser usuarios frecuentes de este.
- Ampliar la cobertura y horarios (en particular por la noche) para las rutas de transporte.
- Mejorar la calidad del diseño del espacio público (especialmente la iluminación y el manejo de lotes vacíos) es necesario para que las mujeres puedan completar las diferentes etapas del viaje de forma segura, en particular por la noche.
- Incluir métodos artísticos, dinámicos y participativos para acercarse de manera diferente a los usuarios, operadores y tomadores de decisiones del transporte.
- Involucrar a los ciudadanos en el diseño, implementación y evaluación de proyectos y campañas.
- Promover el debate público sobre este tema, involucrando a la academia, los medios y las organizaciones sociales.

# 10. REFERENCIAS

Aisiala, E., (2015). Estudio Comunicacional de Campañas Sociales para la Erradicación del Acoso Sexual Callejero. Tesis de pregrado para el título en Comunicación Social de la Universidad Politécnica Salesiana (UPS). Recuperado de: <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/11288/1/UPS-QT08587.pdf>

Asamblea Nacional, (2008). Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial con reforma 2014, Quito, Ecuador. Registro Oficial. Quito.

Asamblea Nacional, (2014). Código Orgánico Integral Penal, Quito, Ecuador. Registro Oficial. Quito.

Chacón, D., (2017). Entrevista para el proyecto Ella se Mueve Segura, Quito.

Congreso Nacional, (1995). Ley contra la violencia a la mujer y la familia con reforma 2014, Quito, Ecuador. Registro Oficial. Quito.

Consejo Metropolitano de Quito, (2012). Ordenanza Metropolitana N° 235, Quito.

Consejo Metropolitano de Quito, (2014). Ordenanza Metropolitana N° 554, Quito.

Consejo Metropolitano de Quito, (2014). Resolución N° C 337, Quito.

Consejo Metropolitano de Quito, (2018). Conformación del Consejo metropolitano de Quito Recuperado de: <http://www.quito.gob.ec/index.php/municipio/consejo-metropolitano>

Corporación Líderes para Gobernar, (2017). Prácticas Ejemplares Ecuador. Recuperado de: <http://www.practicasejemplaresecuador.com/indice-de-percepcion-de-los-servicios-publicos/#tab-594bf642aae59>

Diario El Comercio, (2014a). Campañas para cavar con el acoso callejero. Recuperado de: <http://www.elcomercio.com/tendencias/machismo-mujeres-america-acosocallejero-ecuador.html>.

Diario El Comercio, (2014b). 10 medidas propone Rodas para mejorar el transporte metropolitano. Recuperado de: <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito-soluciones-emergencia-transporte-municipio.html>

Diario El Universo, (2017). 80 Femicidios en Ecuador en lo que va del 2017, según Cedhu. Recuperado de: <http://www.eluniverso.com/noticias/2017/06/26/nota/6249604/mas-femicidios-se-registran-ahora-sierra-dice-cedhu>

Diario La Hora, (2006). El 46% de concejales en Quito son mujeres. Recuperado de: <https://www.lahora.com.ec/noticia/402264/home>

Diario La República, (2015). Quito estrenó primeras sentencias contra acosadores sexuales en buses. Disponible en: <http://www.larepublica.ec/blog/sociedad/2015/09/28/quito-estreno-primeras-sentencias-contra-acosadores-sexuales-en-buses/>

El Universo, (2015). Se crean cabinas contra el acoso en el transporte público de Quito. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/01/nota/4390436/cabinas-contra-acoso-transporte-quito>

Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, (9 de noviembre de 2015). Recuperado de <http://www.trolebus.gob.ec/index.php/noticias/noticias-2/239-13-millones-de-dolares-para-las-nuevas-paradas-del-trolebus>.

Espinoza, M., (2014). ¿Galantería o acoso sexual callejero? Tesis de maestría para el programa en leyes con mención en derecho constitucional de la Universidad Andina Simón Bolívar (UASB). Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10644/3784>

Ferreira, C. et al., (2013). Mujeres y Hombres del Ecuador en cifras III, serie información Quito: Editorial Ecuador, 2013. 180p. Recuperado de: [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Libros/Socioeconomico/Mujeres\\_y\\_Hombres\\_del\\_Ecuador\\_en\\_Cifras\\_III.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Libros/Socioeconomico/Mujeres_y_Hombres_del_Ecuador_en_Cifras_III.pdf)

Godoy, G., (2013). COIP: Ley contra la violencia a la mujer y la familia. Artículo de la Asamblea Nacional del Ecuador. Recuperado de: [http://www.asambleanacional.gob.ec/es/contenido/coip\\_ley\\_contra\\_la\\_violencia\\_la\\_mujer\\_y\\_la\\_familia](http://www.asambleanacional.gob.ec/es/contenido/coip_ley_contra_la_violencia_la_mujer_y_la_familia)

INEC, (2010). Censo de Población y Vivienda. Recuperado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

INEC, (2011). Encuesta de Violencia de Género Recuperado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/violencia-de-genero/>

INEC, (2012). Encuesta de Uso de Tiempo. Recuperado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/uso-del-tiempo-2/>

INEC, (2014). Compendio Estadístico del 2014. Recuperado de: [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Compendio/Compendio-2014/COMPENDIO\\_ESTADISTICO\\_2014.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Compendio/Compendio-2014/COMPENDIO_ESTADISTICO_2014.pdf)

INEC, (2016). Panorama laboral y empresarial del Ecuador [archivo PDF]. Recuperado de: [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Libros/Panorama%20Laboral%202016\\_final2908.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Libros/Panorama%20Laboral%202016_final2908.pdf).

INEC, (2017). Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo e indicadores laborales junio 2017 [archivo PDF], Recuperado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2017/Junio/Informe%20Economia%20laboral%20%20-%20jun17.pdf>

Entrevistado 1. (2017). Entrevista para el proyecto Ella se Mueve Segura, Quito.

Entrevistado 2. (2017). Entrevista para el proyecto Ella se Mueve Segura, Quito.

Entrevistado 3. (2017). Entrevista para el proyecto Ella se Mueve Segura, Quito.

Metro de Quito, (2011). Encuesta Domiciliaria de Movilidad. Recuperado de: <http://www.metrodequito.gob.ec/metro.php?c=1344>

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, (2014a). Diagnóstico de la Movilidad en el Distrito Metropolitano De Quito Para El Plan Metropolitano De Desarrollo Territorial (PMOT). Quito. Recuperado de: <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/pdf/diagnosticomovilidad.pdf>

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y ONU Mujeres, (2014b). Protocolo de actuación en casos de violencia sexual en el sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito, Quito.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y ONU Mujeres, (2015). Protocolo de Actuación Dirigido a la Policía Metropolitana para atender a Víctimas de Violencia Sexual en el Espacio Público, Quito.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, (2015). Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMDOT). Política M1, página 87. Recuperado de: <http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/interactivos/PLAN/files/assets/basic-html/page87.html>

ONU Mujeres, (2016). Mujeres Ecuatorianas: Dos décadas de cambios 1995-2015. Recuperado de <http://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20ecuador/documentos/publicaciones/2016/mujeres%20ecuatorianas%20informe%20pq.pdf?la=es&vs=5304>

Ortiz, S., (2017). 358 personas han denunciado acoso sexual en buses de Quito en dos meses. Diario El Comercio, Quito-Ecuador. Recuperado de: <http://www.elcomercio.com/tendencias/personas-denunciado-acososexual-buses-quito.html>

Pacheco, M. (2017). Interview for the project Ella se Mueve Segura, Quito.

Pérez, A., (2017). Entrevista Proyecto Investigativo Ella se Mueve Segura, Quito.

Prensa Quito (2014). Gestión 2014: la emergencia permite recuperar el transporte municipal. Prensa Quito. Recuperado de:

[http://www.prensa.quito.gob.ec/m/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=12900&umt=Gesti%F3n%202014:%20la%20emergencia%20permite%20recuperar%20el%20transporte%20municipal](http://www.prensa.quito.gob.ec/m/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=12900&umt=Gesti%F3n%202014:%20la%20emergencia%20permite%20recuperar%20el%20transporte%20municipal).

Prensa Quito, (19 de abril de 2017). El sistema de transporte municipal le pone “Freno” al acoso. Prensa Quito. Recuperado de:

[http://www.noticiasquito.gob.ec/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=25205&umt=El%20sistema%20de%20transporte%20municipal%20le%20pone%20%93Freno%94%20al%20acoso](http://www.noticiasquito.gob.ec/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=25205&umt=El%20sistema%20de%20transporte%20municipal%20le%20pone%20%93Freno%94%20al%20acoso).

Prensa Quito, (30 de noviembre de 2016). Prensa Quito. Recuperado de:

[http://prensa.quito.gob.ec/index.php?module=Noticias&func=news\\_user\\_view&id=22932&umt=Contin%FAa%20campana%F1a%20%93Yo%20Cambio%20por%20Ellas%94%20por%20un%20transporte%20libre%20de%20acoso%20sexual](http://prensa.quito.gob.ec/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=22932&umt=Contin%FAa%20campana%F1a%20%93Yo%20Cambio%20por%20Ellas%94%20por%20un%20transporte%20libre%20de%20acoso%20sexual)

Presidencia de la República del Ecuador, (2014). Mujeres alcanzan mayor participación política y económica en Ecuador. Recuperado de: <http://www.presidencia.gob.ec/mujeres-alcanzan-mayor-participacion-politica-y-economica-en-ecuador-audio/>

Redacción Quito, (21 de enero de 2015). 'No más cruces rosadas', la campaña contra el feminicidio. El Comercio. Recuperado de: <http://www.elcomercio.com/actualidad/cruces-rosadas-campana-femicidio.html>.

Rodas, M., (2016). Resolución N° A 009, Quito.

Rosero M., (26 de mayo de 2015). La campaña Yo cambio por ellas, contra el acoso en el transporte, empezó hoy. El Comercio. Recuperado de: <http://www.elcomercio.com/actualidad/campana-cambio-acoso-transporte-publico.html>.

Unidad Patronato Municipal San José. (2018). Comunicación persona para el proyecto Ella se Mueve Segura, Quito.

Vásconez A. (2016). Mujeres ecuatorianas dos décadas de cambios 1995-2015, Quito, Ecuador, ONU Mujeres Ecuador.

Wray, N., (2012). Nueva ordenanza de erradicación de violencia de género. Recuperado de:

<https://normanwray.wordpress.com/2012/03/30/nueva-ordenanza-de-erradicacion-de-violencia-de-genero/>

