



GÉNERO Y TRANSPORTE

# QUITO

La movilidad de las mujeres en  
las zonas noroccidentales



CIUDADES MIEMBRO TRANSPORT GENDER LAB



### **Quito. La movilidad de las mujeres en las zonas noroccidentales**

María Elena Rodríguez Yáñez  
Juan Francisco Redobrán Herrera  
Gabriela Cevallos  
Laureen Montes Calero  
Valentina Montoya Robledo  
Valeria Bernal Carvajal  
Desireé Becerra Armada

#### **Diseño y diagramación:**

Valeria Bernal

#### **Fotografía portada:**

Peter Swaine

#### **Contacto BID**

BIDtransporte@iadb.org

Copyright © 2021 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



# QUITO

La movilidad de las mujeres en  
las zonas noroccidentales

GÉNERO Y TRANSPORTE  
CIUDADES MIEMBRO TRANSPORT GENDER LAB



# ÍNDICE

- 6** ¿QUÉ? INTRODUCCIÓN
- 8** ¿CÓMO? METODOLOGÍA
- 10** ¿DÓNDE? ZONAS NOROCCIDENTALES DE QUITO
- 14** ¿QUIÉNES? CARACTERIZACIÓN
- 22** ¿POR QUÉ? PATRONES DE MOVILIDAD
- 43** CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES
- 48** BIBLIOGRAFÍA

# ¿QUÉ?

## INTRODUCCIÓN



En Quito, el 64,4% de los usuarios diarios del transporte público son mujeres (Allen et al., 2018). Sin embargo, durante la planificación, diseño e implementación de los sistemas de transporte público no siempre se han considerado las necesidades específicas de ellas. La perspectiva de género constituye un componente clave para lograr ciudades accesibles y seguras para mujeres y niñas, que respondan a las necesidades específicas de sus rutinas de movilidad. Dichas rutinas no sólo se centran en el uso efectivo del transporte, sino que incluye sus experiencias de movilidad durante todo su trayecto: desde que salen de sus casas, en el recorrido a las paradas de buses, y hasta que llegan a su lugar de destino.

Tradicionalmente la movilidad en las ciudades se ha planificado basada en trayectos origen-destino como hogar-trabajo, algo típico de los trabajadores masculinos. No obstante, las mujeres poseen distintos patrones que giran en torno a dinámicas de cuidado, que generan particiones, estrategias diversas y que condicionan los trayectos elegidos, convocados por múltiples motivos, provocando variaciones en los números y tipos de viajes realizados diariamente.

Una perspectiva diferenciada de la movilidad de las mujeres y niñas permite visibilizar y apuntar a eliminar brechas de género, situaciones de desigualdad o vulneración de derechos que viven en su uso del transporte y del espacio público.

Desde el 2010, Quito ha trabajado en una serie de iniciativas para incorporar la perspectiva de género en la planificación urbana y de los sistemas de la movilidad. Algunas de estas iniciativas promueven el análisis de datos de movilidad desagregados, que permitan entender los patrones de movilidad de mujeres, tiempos y horarios de desplazamiento y percepciones de seguridad en sus recorridos. Con esta información se pueden proponer soluciones que incorporen estas características particulares para que el acceso al transporte público sea más inclusivo y seguro para niñas y mujeres en la ciudad.

El presente estudio se alinea con esas iniciativas, al contribuir con un análisis sobre las condiciones de movilidad de las mujeres que residen en cuatro barrios en las zonas noroccidentales de Quito. Dicho estudio tiene como objetivo realizar una caracterización de las dinámicas de movilidad de las mujeres, identificando barreras de movilidad y necesidades socioeconómicas relacionadas desde una perspectiva de género.

Este documento se estructura en cinco partes. Primero, describe la metodología basada en datos cuantitativos y cualitativos que se utiliza en este estudio (¿CÓMO?). Luego se explican las zonas donde se desarrolló el estudio y sus particularidades (¿DÓNDE?). En el siguiente apartado se caracteriza a las mujeres en cuanto a elementos demográficos y socioeconómicos (¿QUIÉNES?). La cuarta parte profundiza en las características de movilidad de las mujeres, con énfasis en sus percepciones de seguridad/inseguridad (¿POR QUÉ?). Finalmente se describen algunas conclusiones y recomendaciones a ser consideradas en las acciones que lleva a cabo el Municipio de Quito en materia de movilidad y género.

# ¿CÓMO?

## METODOLOGÍA



Para lograr el objetivo del estudio descrito en la introducción, se realizó una investigación exploratoria descriptiva de tipo mixto, combinando técnicas cuantitativas y cualitativas, que permitieron indagar respecto a las características sociodemográficas y socioeconómicas de la población de mujeres que habitan en la zona, además de identificar las particularidades y diferencias de género en su acceso y uso del transporte público.

Como parte del abordaje cuantitativo, se realizaron encuestas a una muestra de 450 hogares. El método de selección de los hogares siguió una metodología aleatoria, por tal que, la muestra recolectada presenta información representativa de los patrones de movilidad de las mujeres para cada barrio. El formulario permitió recolectar información sobre número de viajes, tipo y modo de transporte, tiempo promedio de distancias recorridas y duración del viaje, horarios de desplazamiento, percepción de seguridad/inseguridad, prevalencia de violencia sexual, entre otros. La encuesta utiliza además una matriz de desplazamientos, la cual facilitó la identificación y análisis de cada uno de los trayectos que llevan a cabo las mujeres, desde que salen de sus casas hasta que regresan.



Complementando la estrategia cuantitativa, se efectuó un levantamiento de información cualitativa, con el objeto de complementar la información estadística y ahondar en percepciones y opiniones de las mujeres con referencia al tema. Para esto, se realizaron diez grupos focales (con niñas, adolescentes, mujeres y hombres), recursos de evaluación ciudadana como semáforos de opinión y más de 20 entrevistas a profundidad con funcionarios y autoridades municipales, así como mujeres diversas seleccionadas desde un enfoque de interseccionalidad (variables etarias, diversidad étnica, diversidad funcional, diversidad sexual, ingresos, etc.).



Fuente:  
<http://www.quitoinforma.gob.ec/>



# ¿DÓNDE?

## Zonas noroccidentales de Quito

Quito es una ciudad con una topografía compleja, ya que su mancha urbana cuenta con una longitud superior a 30 kilómetros de largo y no más de 10 kilómetros de ancho, ubicándose entre los dos accidentes montañosos principales.

Estas características geográficas explican la presencia de asentamientos en las partes altas de la ciudad, como ocurre en el territorio noroccidental de Quito. En esta zona específica de la ciudad, se han ido asentando poblaciones correspondientes a los segmentos socioeconómicos medio-bajo y bajo, ocupando progresivamente las laderas del macizo Pichincha. La mayoría de los habitantes de estos territorios han regularizado la propiedad de sus viviendas y han ido accediendo a servicios de forma paulatina. Se trata de una zona con servicios de transporte con cobertura deficiente. Sus habitantes se ven obligados/as a movilizarse por topografías complejas con pendientes pronunciadas para poder acceder a medios de transporte público o usar medios de transporte informal.

Para efectos del estudio realizado, se consideró la zona geográfica determinada por las características del territorio noroccidental de Quito, en donde se seleccionaron cuatro barrios:

- **Colinas del Norte**
- **Jaime Roldós**
- **Pisulí**
- **La Ofelia**

Los tres primeros barrios fueron escogidos por su importante concentración poblacional y sus características geográficas altas e inclinadas, típicas de la zona. Adicionalmente se incluyó La Ofelia, ubicado en la zona baja del noroccidente de Quito y con características sociodemográficas propias de la población objetivo, para efectos de un análisis comparativo. Cada uno de los barrios propuestos para el estudio cumple con afluencia suficiente de población para satisfacer la necesidad de movilidad, seguridad y participación.

### Mapa 1. Ubicación de los barrios seleccionados



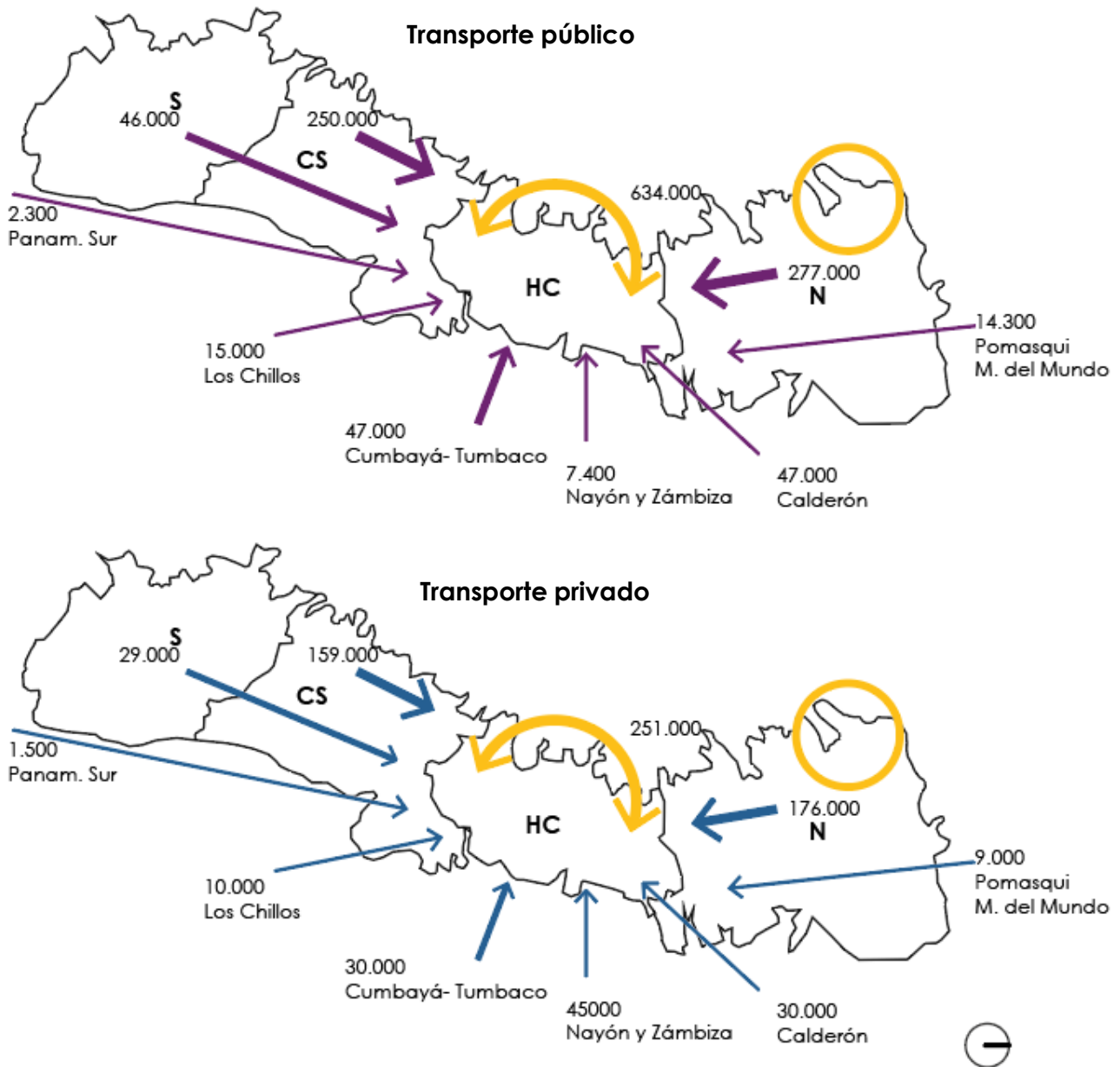
Fuente: Elaboración propia

Pese a la deficiente conexión del transporte en la zona de estudio, los y las residentes de la zona norte, son los que realizan el mayor número de desplazamientos hacia el hipercentro de Quito. Según el Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) 2009-2025, en el año 2008 se realizaron un total de 453.000 desplazamientos motorizados desde la zona norte hacia el hipercentro. Por el momento, el principal modo de desplazamiento es a través del transporte público, pese a las limitaciones de accesibilidad y calidad que afectan la movilidad de los usuarios. Los resultados de este plan indican que diariamente se realizan 277.000 desplazamientos en transporte público, representando el 61% de total de viajes motorizados. El restante 39% de los viajes (176.000 desplazamientos) se realiza haciendo uso de transporte privado (automóviles y motos). Sin embargo, considerando el acelerado crecimiento anual del parque automotor y los viajes en transporte privado, se prevé que este medio motorizado tomará prioridad en un futuro. Por tanto, para 2025 se estima que se realizarán aproximadamente 1.260.000 desplazamientos motorizados entre la zona norte hacia el hipercentro, utilizando en el 65% de estos (815.000 desplazamientos) medios de transporte privado (MDMQ, 2009).



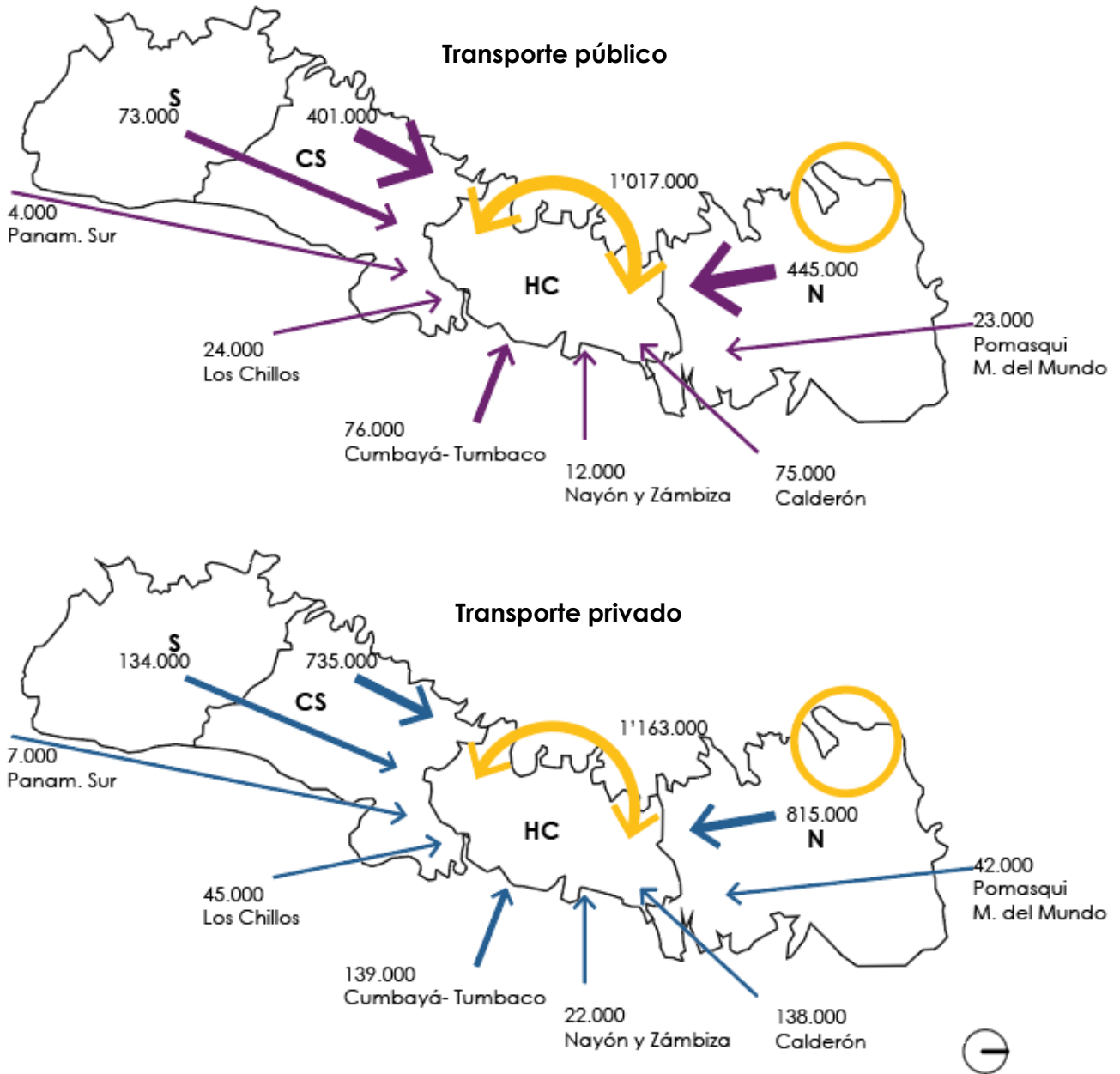
Fuente:  
<https://www.eluniverso.com/>

**Mapa 2. Número de desplazamientos motorizados en transporte público y privado 2008**



Fuente: MDMQ (2009)

**Mapa 3. Estimación de número de desplazamientos motorizados transporte público y privado 2025**



Fuente: MDMQ (2009)

# ¿QUIÉNES?

## CARACTERIZACIÓN

A continuación, se presentan las características socioeconómicas y demográficas de las mujeres analizadas:

**EDAD.** En promedio, la mayoría de las mujeres de la zona se encuentran entre los 30 a 49 años de edad (42,2%); en segundo lugar, figura el rango de 15 a 29 años de edad (30,7%); y en tercer lugar, está el rango de 50 años en adelante (27,1%). Estas proporciones se mantienen en los 4 barrios estudiados.

**Gráfico 1. Edad de las mujeres, según rangos etarios**

15 a 29 años



27,1%

30 a 49 años



42,2%

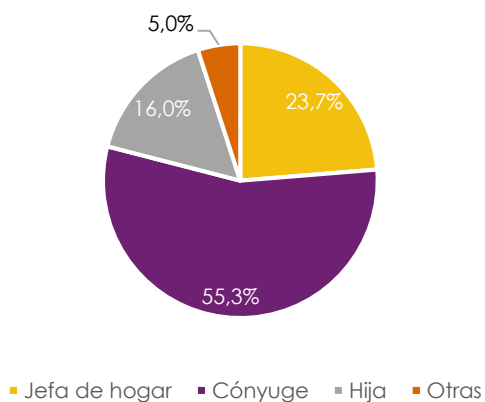
50 años y mas



30,7%

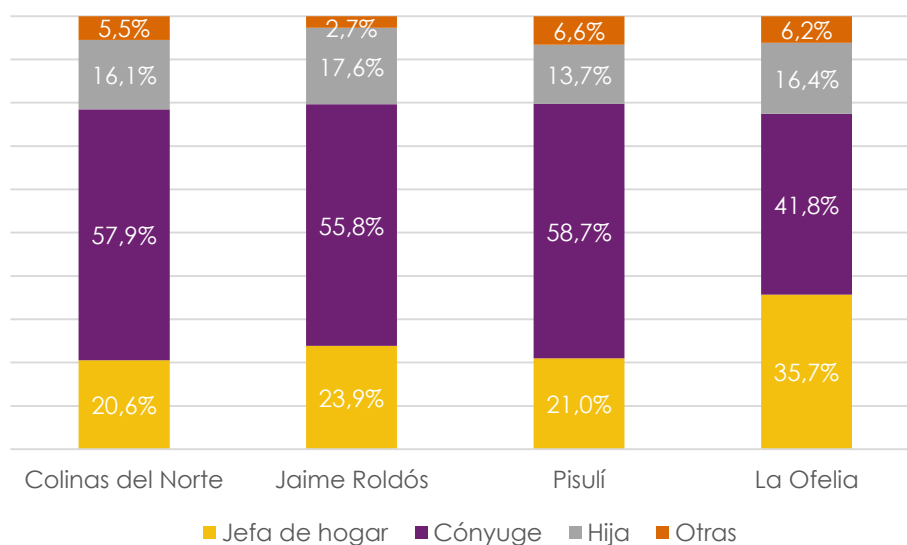
**PARENTESCO.** El 55,3% de las mujeres declaran ser cónyuges o unidas; el 23,7% son jefas de hogar y el 16,0% son hijas. De acuerdo con el análisis por barrios, en La Ofelia es donde existe una mayor presencia de mujeres jefas de hogar (35,7%).

**Gráfico 2. Parentesco de las mujeres (PROMEDIO)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

**Gráfico 3. Parentesco de las mujeres (BARRIOS)**



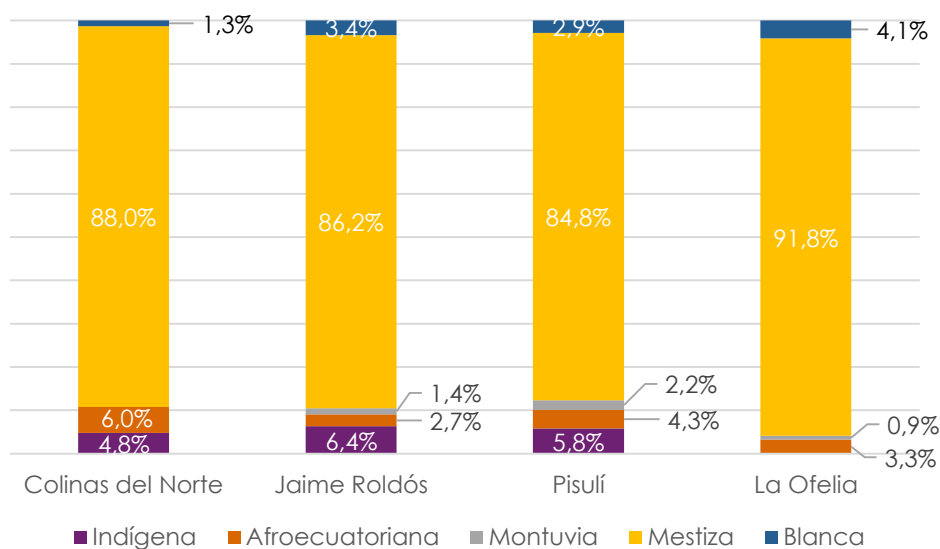
Fuente: Plural Consultora (2019)



**AUTOIDENTIFICACIÓN ÉTNICA.** En promedio, el 87,1% de mujeres se autoidentificó como mestiza, según su cultura y costumbres, el 4,9% como indígena, el 4,2% como afroecuatoriana, el 1,1% como montuvia y el restante blanca. Estos porcentajes muestran una presencia mayor de poblaciones de minorías étnicas en comparación con los datos de la población de mujeres de la ciudad de Quito, en donde la población indígena tiene un 3,2% de representatividad, la población afrodescendiente 3,6% y la población montuvia 0,4% (Banco Mundial, et al., 2018).

En la desagregación por barrios de la autoidentificación étnica de las mujeres, se evidencia una importante presencia de población indígena en los barrios de Jaime Roldós (6,4%), Pisulí (5,8%) y Colinas del Norte (4,8%), y sobre todo de población afroecuatoriana en los barrios de Colinas del Norte (6,0%), Pisulí (4,3%), por encima del promedio poblacional de la ciudad.

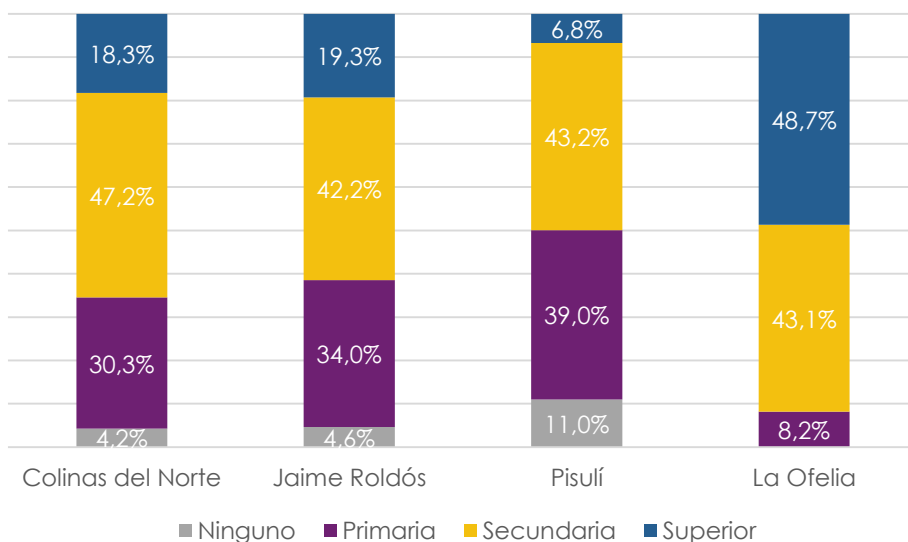
**Gráfico 4. Autoidentificación de las mujeres (BARRIOS)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

**EDUCACIÓN.** Frente al nivel de instrucción, 4 de cada 10 mujeres en la zona cuentan con estudios de bachillerato/secundaria (44,1%), seguido por 3 de cada 10 mujeres que han finalizado la educación básica/primaria (30,6%), y un 19,8% -aproximadamente 2 de cada 10 mujeres- han cursado estudios superiores. Estos resultados difieren de los obtenidos respecto a la población de mujeres en toda la ciudad de Quito, en donde la obtención de títulos de estudios superiores figura en segundo lugar, por encima del porcentaje de educación básica (Banco Mundial, et al., 2018). Por consiguiente, las mujeres que residen en la zona tienen un nivel de instrucción menor que el promedio de mujeres de la ciudad de Quito.

**Gráfico 5. Nivel de instrucción de las mujeres (BARRIOS)**



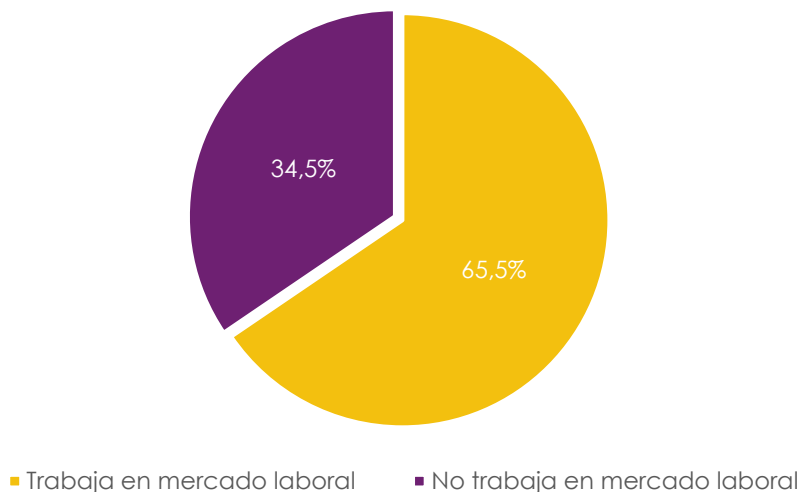
Fuente: Plural Consultora (2019)

Los resultados por barrios muestran que en los tres barrios ubicados en la zona alta -Colinas del Norte, Jaime Roldós y Pisulí- las mujeres tienen niveles menores de instrucción formal, a diferencia de La Ofelia, donde la mayoría de mujeres (48,7%) ha tenido acceso a la educación superior.

Llama la atención que en los barrios de Pisulí (11,0%), Jaime Roldós (4,6%) y Colinas del Norte (4,2%) hay porcentajes de mujeres sin ningún nivel de educación, a diferencia del barrio La Ofelia, con 0%, siendo el barrio ubicado en la zona más baja.

**TRABAJO.** Un 65,5% de las mujeres encuestadas participan activamente en el mercado laboral (sea que trabajen para alguien más o por cuenta propia). Un 34,5% no se encuentra vinculada al mercado laboral actualmente (realizan trabajo de cuidado no remunerado, son estudiantes, rentistas, jubiladas o pensionadas, no trabajan por discapacidad o enfermedad catastrófica, o se encuentran desempleadas por otros motivos).

**Gráfico 6. Mujeres y trabajo (PROMEDIO)**

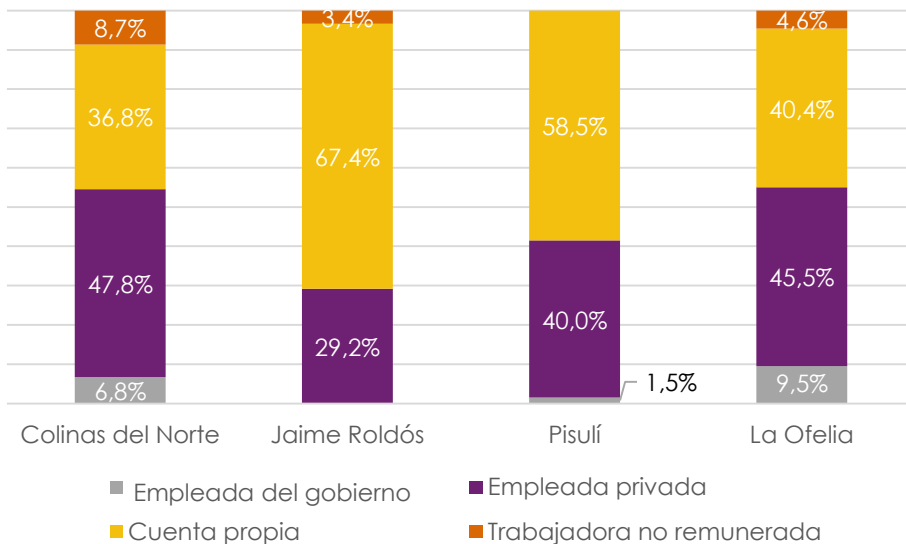


Fuente: Plural Consultora (2019)

**OCUPACIÓN.** Un alto porcentaje de las mujeres de las cuatro zonas están vinculadas al mercado laboral, especialmente trabajando a cuenta propia. El 52,3% de las mujeres trabaja por cuenta propia, seguido de la opción de trabajo como empleada privada o de gobierno (43,5%); y 4,2% de las mujeres constituyen trabajadoras no remuneradas. Estas diferencias permiten suponer que se trata de un segmento de la población con menor acceso a prestaciones de seguridad social que el promedio de mujeres de Quito.

En el caso de los barrios Jaime Roldós (67,4%) y Pisulí (58,5%) existen mayores porcentajes de mujeres que laboran por cuenta propia. En Colinas del Norte se presenta un porcentaje significativo de mujeres que realizan trabajo no remunerado (8,7%). Mientras que los barrios de La Ofelia y Colinas del Norte presentan los porcentajes de modalidades de trabajo con mayores probabilidades de acceso a la seguridad social.

**Gráfico 7. Ocupación de las mujeres (BARRIO)**



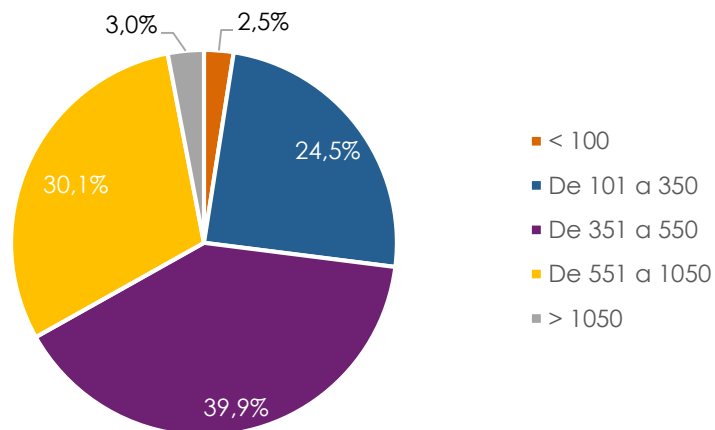
Fuente: Plural Consultora (2019)



**INGRESOS.** En lo que respecta a los ingresos individuales de las mujeres encuestadas, la mayoría de ellas (39,9%), casi 4 de cada 10 mujeres, percibe ingresos entre USD 351 a USD 550 al mes. El 30,1% devenga entre USD 551 y USD 1.050 mensuales. Mientras el 24,5% de las mujeres encuestadas recibe entre USD 101 y USD 350 al mes. Para el análisis de estos datos, resulta útil compararlos con los salarios mínimos vigentes durante la elaboración del estudio: USD 386 en 2018 y USD 394 para el 2019.

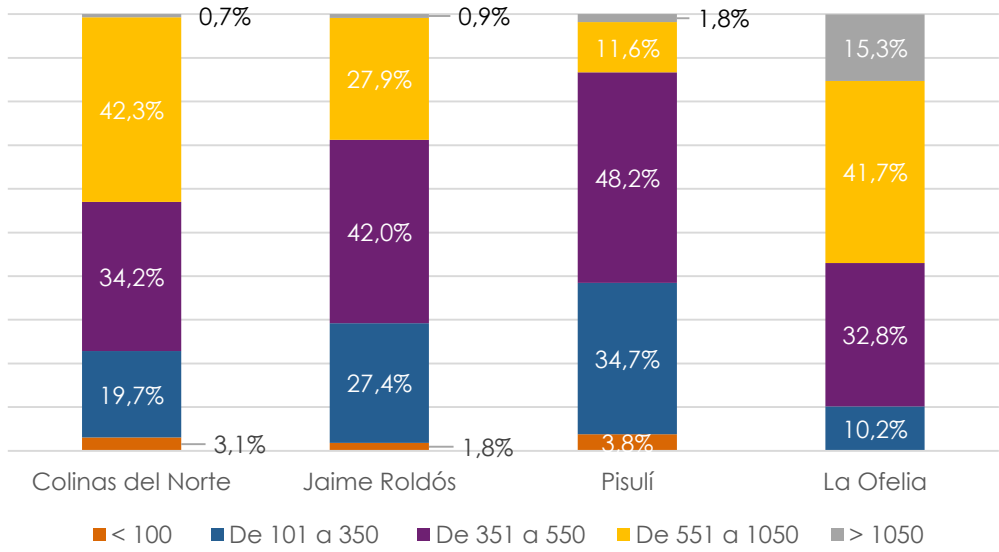
Al nivel de los barrios, las personas con menores ingresos están en los barrios de Pisulí y Jaime Roldós. En Pisulí 8 de cada 10 mujeres recibe ingresos por menos de USD 550. El caso del barrio La Ofelia presenta una realidad distinta, donde 5 de cada 10 mujeres (57,0%) percibe ingresos mayores a USD 550.

**Gráfico 8. Ingresos mensuales de las mujeres (PROMEDIO)**



Fuente: Plural Consultora (2019)


**Gráfico 9. Ingresos de las mujeres en USD (BARRIOS)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

# ¿POR QUÉ?

## PATRONES DE MOVILIDAD



### Tiempo y costo de movilización

Según la organización INRIX<sup>1</sup>, en su análisis de datos recopilados mediante dispositivos móviles, se establece que la velocidad promedio en el interior de la ciudad de Quito es de 12,8 km/h. Este valor se debe a la difícil topografía de la ciudad, condicionada por la densidad del hiper centro (zona financiera, comercial y de alta dotación de servicios).

De forma adicional, se debe considerar el tiempo que les toma a las mujeres de los barrios altos -entre 15 min y 1 hora- para después atravesar un buen tramo de la ciudad, pensando en un trayecto completo que vaya desde origen (hogar) hasta destino (principal).

El costo promedio de un viaje en transporte público es de USD 0,25. Este valor debe sumarse al costo de dos o tres trasbordos a otros medios de transporte que deben tomar las mujeres para salir de su barrio, como son el taxi ruta, taxi o transporte informal, considerando que no todos los buses que les transportan se encontraban integrados al sistema de transporte<sup>2</sup> al momento de realizar este estudio.

---

<sup>1</sup> INRIX es una empresa que propone soluciones de administración de tráfico, basada en el análisis de información que obtiene de sensores apostados en caminos, sino además de sensores móviles ubicados en vehículos. Aquí radica su valor para el presente estudio. ([www.inrix.com](http://www.inrix.com))

<sup>2</sup> A partir de febrero 2021 entró en vigencia el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) que integra el metro con las líneas de buses.



Fuente: BID (2018)

Si consideramos un gasto en transporte de 1 dólar al día, que equivale a un viaje ida y vuelta para una persona con dos trasbordos o dos personas con un viaje directo ida y regreso, encontramos que, bajo ese escenario, el 67% de la población gastaría mensualmente en transporte entre 5,5% y el 29,7% de los ingresos mensuales del hogar. En cambio, si consideramos un ajuste a 1,5 dólares, que incluye lo anterior más medio pasaje (tarifa para menores de edad y adultos mayores), más del 70% de la población gastaría en transporte mensual entre 8,2% y 44,6% de los ingresos mensuales del hogar.

**Tabla 1. Porcentaje de ingresos mensuales destinados a transporte<sup>3</sup>**

Ingresos mensuales	% de mujeres por grupo de ingreso				% de ingresos mensuales destinado a pasajes	
	Colinas del Norte	Jaime Roldós	Pisulí	La Ofelia	Costo total de 1 dólar	Costo total de 1,5 dólares
101 a 350 USD	19,7%	27,4%	34,7%	10,2%	Entre 29,7% y 8,6%	Entre 44,6% y 12,9%
351 a 550 USD	34,2%	42,0%	48,2%	32,8%	Entre 8,5% y 5,5%	Entre 12,8% y 8,2%
551 y 1050 USD	42,3%	27,9%	11,6%	41,7%	Entre 5,4% y 2,9%	Entre 8,2% y 4,3%

Fuente: Plural Consultora (2019)

<sup>3</sup> Calculado con base en 30 días.



## Características de movilidad de las mujeres

Las dinámicas de movilidad de las mujeres de las zonas noroccidentales de Quito, no responden a los patrones tradicionales que generalmente se utilizan para planear el transporte, es decir, no se mueven únicamente del hogar al trabajo. En estas zonas, tan sólo el 28,7% de las mujeres se desplazan directamente al trabajo o hacia instituciones educativas, no responden a la lógica inicial con viajes pendulares únicos que completan una ruta o un ciclo de desplazamiento. En este mismo sentido, las mujeres se mueven a través de viajes encadenados y realizan diversos ciclos de desplazamientos, retornando a la casa más de una vez durante el día. Por esto, para el segundo viaje, solo el 52,2% de las mujeres tienen por destino su hogar, para el tercer viaje el 44% y para el cuarto el 76,6%.

**MOVILIDAD DEL CUIDADO<sup>4</sup>.** Muchas mujeres no siguen la lógica pendular hogar-trabajo con base en la cual se ha planeado tradicionalmente el transporte: el 71,3% de las mujeres no viajan directamente a su lugar de trabajo o estudio, y el 56,70% se dirige a realizar tareas de cuidado como: hacer compras, recibir atención de salud, deporte, visitas a familiares, trasladar a miembros dependientes del hogar (niños, adolescentes, adultos mayores), o pagar servicios y trámites. Finalmente, el 9,5% debe realizar un trasbordo para su siguiente destino, iniciando un segundo ciclo de uso de transporte (ver Tabla 2).

En total, el 68,8% de las mujeres realiza al menos un viaje<sup>5</sup> para realizar actividades de movilidad del cuidado. En términos de viajes, se mantiene un alto desempeño de estas actividad pasado el primer desplazamiento, dado que al menos un 30% de los segundos y tercer viajes tienen como motivo desempeñar actividades de cuidado. Esto último hace también referencia a que la mayoría de mujeres tienen patrones de movilidad complejos, debiendo realizar varios viajes para poder cumplir con sus rutinas diarias dentro de los patrones de cuidado.

---

4 Sánchez de Madariaga (2009, 2013).

5 Un viaje representa un desplazamiento desde un lugar a otro (origen y destino intermedio), para cumplir un objetivo determinado para satisfacer una necesidad o ejercer un derecho, pudiendo ser inclusive realizar un trasbordo para alcanzar un destino final de mayor dificultad o lejanía.

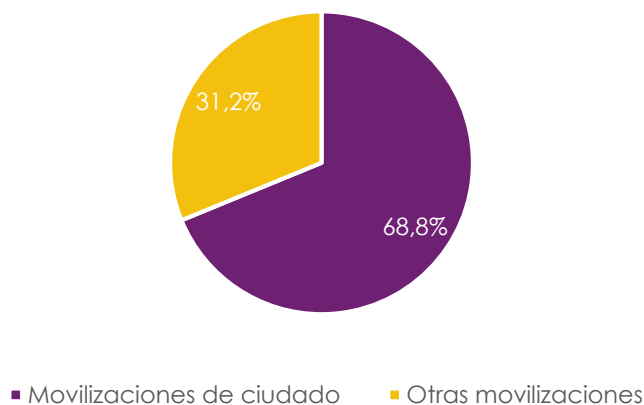
**Tabla 2. Motivos de viaje**

Motivos	1er. Traslado	2do. Traslado	3er. Traslado	4to. traslado
Traslado al lugar donde trabaja	22,8%	10,1%	2,9%	2,7%
Traslado al lugar donde estudia	5,9%	2,2%	2,7%	1,6%
Compras (de cualquier tipo para el hogar)	19,5%	14,3%	11,1%	2,7%
Pagos servicios básico y trámites del hogar	12,2%	6,3%	3,4%	1,6%
Para recibir atención de salud (propia)	7,9%	3,3%	1,4%	0,0%
Traslado a menores de 5 años de edad de su hogar hacia destino	5,8%	0,9%	4,0%	5,2%
Traslado a niñas, niños o adolescentes de su hogar hacia destino	4,9%	0,8%	8,2%	0,0%
Visitas (familiares o amistades)	2,6%	4,6%	0,5%	1,5%
Traslado o acompañamiento a otros miembros vulnerables del hogar	2,3%	0,4%	0,3%	0,0%
Deporte, actividades recreativas	1,5%	0,5%	1,4%	0,0%
<b>Sub total (Movilidad del Cuidado) <sup>6</sup></b>	<b>56,7%</b>	<b>31,1%</b>	<b>30,3%</b>	<b>11,0%</b>
Trasbordo a coger otro transporte	9,5%	1,9%	16,8%	4,9%
Otro	5,1%	2,5%	3,3%	3,2%
Retorno a casa	0,0%	52,2%	44,0%	76,6%
<b>Total</b>	<b>43,3%</b>	<b>68,9%</b>	<b>69,7%</b>	<b>89,0%</b>

Fuente: Plural Consultora (2019)

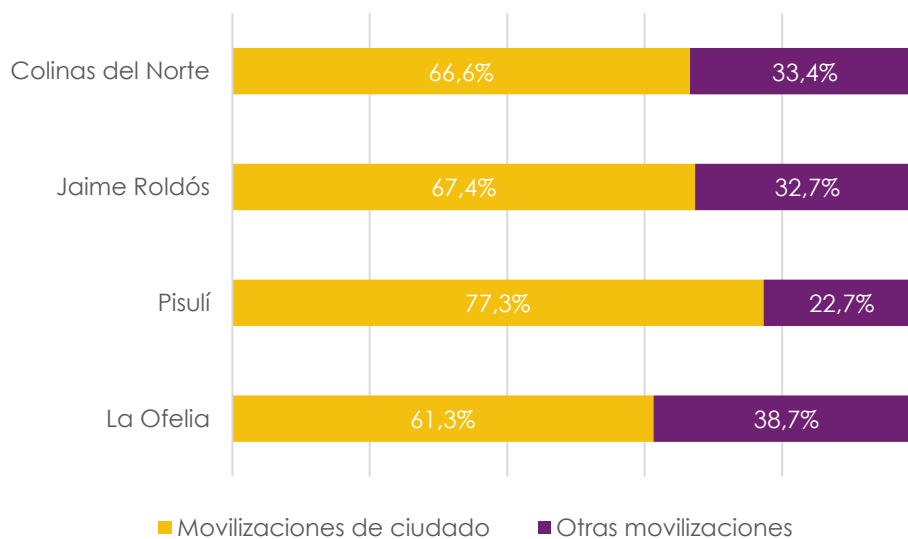
<sup>6</sup> Siguiendo con la definición de Sánchez de Madariaga (2009, 2013), los motivos de viajes de movilidad del cuidado incluyen: hacer compras, recibir atención de salud, deporte, visitas a familiares, trasladar a miembros dependientes del hogar (niños, adolescentes, adultos mayores), o pagar servicios y trámites.

**Gráfico 9. Porcentaje de mujeres que realizan desplazamientos que implican el cuidado de otros (PROMEDIO)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

**Gráfico 10. Porcentaje de mujeres que realizan desplazamientos que implican el cuidado de otros (BARRIOS)**

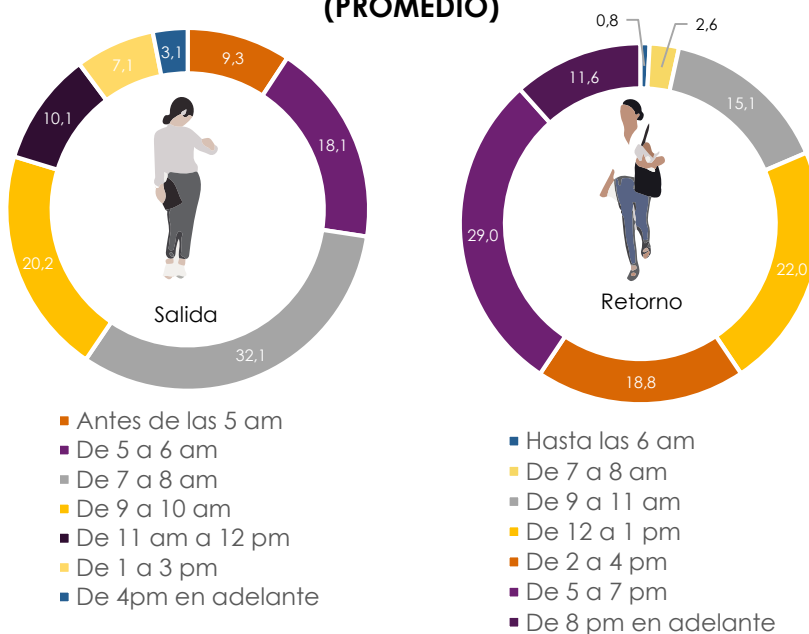


Fuente: Plural Consultora (2019)

**HORARIOS DE SALIDA/RETORNO.** El 32,1% de las mujeres empiezan sus recorridos entre 7 am a 8 am, el 20,2% de ellas inician entre las 9 am y las 10 am, y en tercer lugar el horario de 5 am a 6 am representa un porcentaje de 18,1%. Estos resultados evidencian que las mujeres viajan en diferentes horas durante la mañana. Por esta razón, se entiende que las rutinas de movilidad de las mujeres no se ajustan necesariamente a los horarios punta o pico del sistema de transporte (que usualmente corresponden a las dinámicas de usuarios que usan el transporte para dirigirse al trabajo remunerado o a instituciones educativas).

En lo que respecta a los horarios de retorno, se obtienen también resultados distribuidos en diferentes rangos horarios: el 29,0% de las mujeres vuelven a sus hogares entre las 5 pm y las 7 pm; el 22,0% de ellas retorna entre las 12 pm y la 1 pm; y el 18,8% vuelve en el horario de 2 pm a 4 pm. Nuevamente se aprecia una distribución de resultados en diferentes rangos horarios, desde el mediodía hasta la noche.

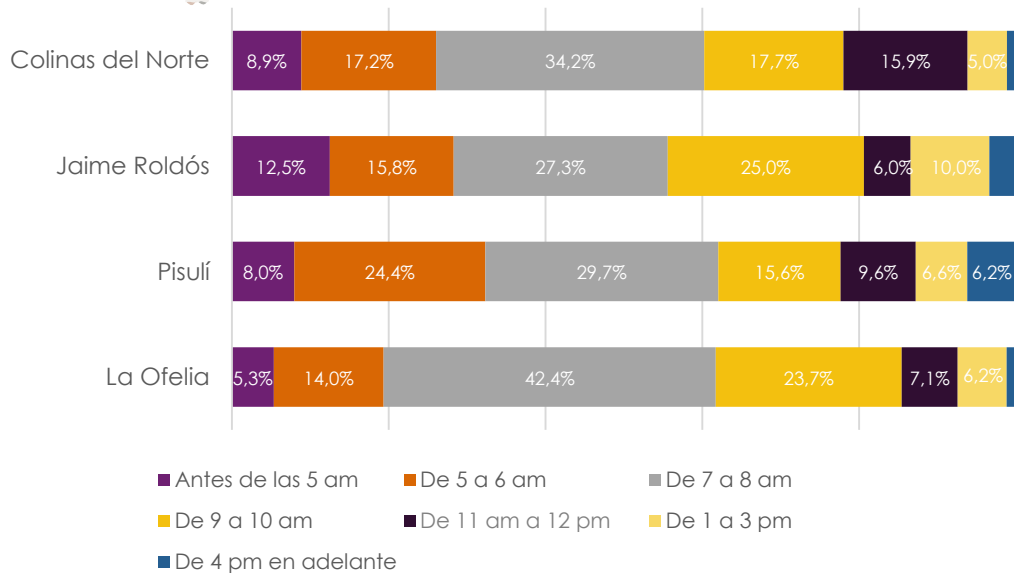
**Gráfico 11. Distribución de los horarios de salida y retorno (PROMEDIO)**



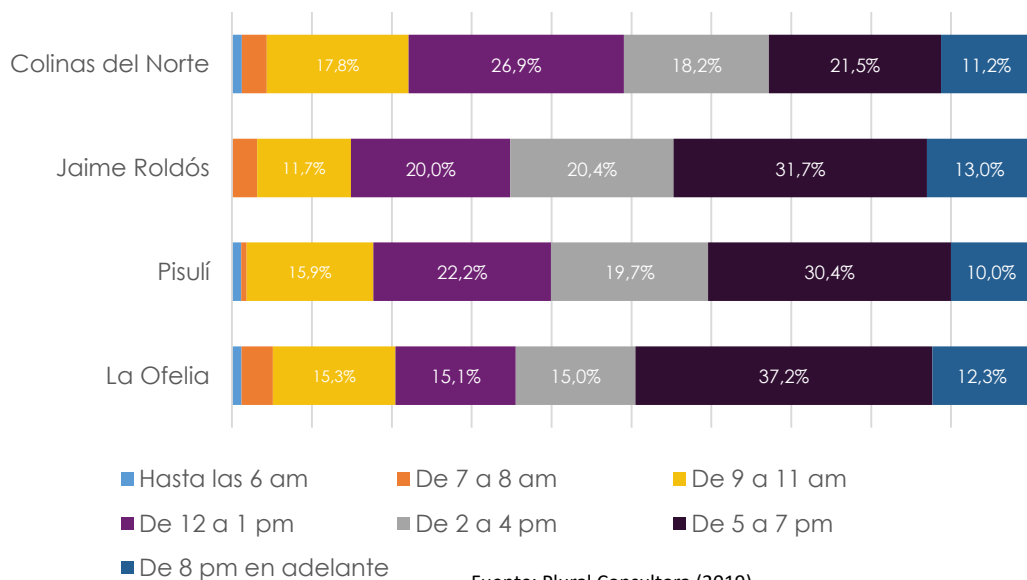
Fuente: Plural Consultora (2019)



**Gráfico 12. Distribución de los horarios de salida (BARRIOS)**



**Gráfico 13. Distribución de los horarios de retorno (BARRIOS)**



Fuente: Plural Consultora (2019)



Los resultados de tipos de transporte por barrio (Ver Gráfico 14), sugieren un patrón de movilidad similar entre las usuarias de las zonas noroccidentales de Quito. El medio de transporte predominante para los desplazamientos de las mujeres es el bus de línea público<sup>7</sup>, con valores similares para los tres barrios (77,3% para Colinas del Norte, 75,6% para Pisulí y 67,9% para Jaime Roldós). Este tipo de buses tiene algunas rutas largas que permiten recoger pasajeros en diversas paradas de los barrios altos que descienden a la parte baja, para seguir con rutas largas o conectar con otros tipos de transporte. En esta ruta, La Ofelia es un punto de conexión, lo que explica la predominancia de este medio de transporte para las mujeres en la zona, siendo utilizado en el 40,7% de los viajes.

En un segundo lugar se posiciona como modo de transporte la caminata, representando entre 9,5% y un 15% de los desplazamientos diarios hechos por mujeres en la zona. Además, las mujeres caminan más que los hombres dado que siguen un patrón de movilidad de cuidado<sup>8</sup> en el que recorren distancias más cortas y cercanas a sus hogares. Además, el costo de estos traslados normalmente realizados de forma encadenada puede contribuir también a fomentar este tipo de movilidad activa que implica una mayor interacción con el espacio público próximo.

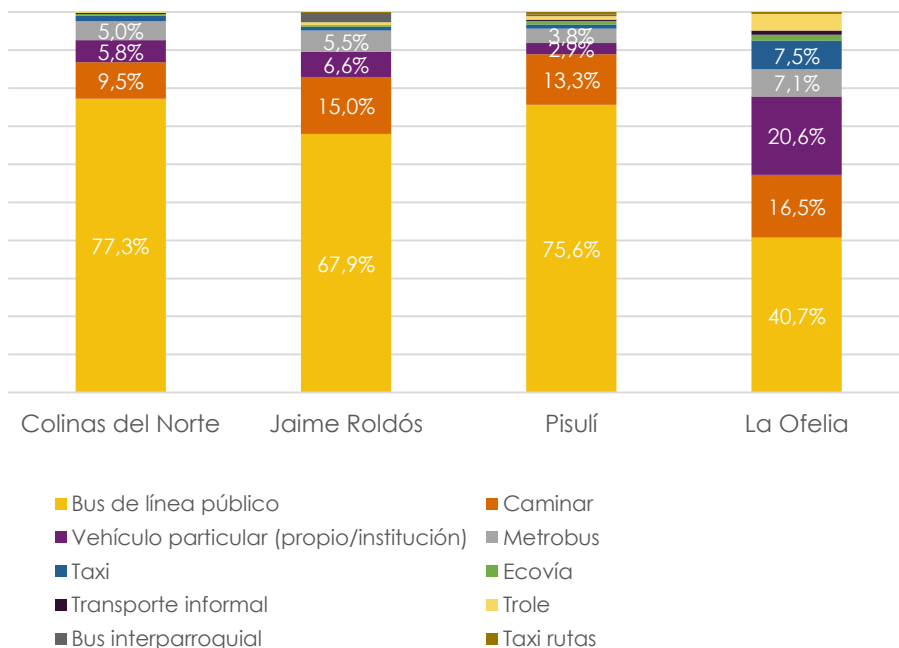
<sup>7</sup> El municipio sub nacional/local posee la competencia de regulación, a través de La Secretaría de Movilidad, regula todas las rutas, paradas y frecuencias de las cooperativas de buses que operan el bus de línea público.

<sup>8</sup> Sánchez de Madariaga (2009, 2013).

Los transportes informales también satisfacen la demanda de las usuarias de las zonas noroccidentales. Específicamente, un 7,5% de mujeres recurren al uso de transporte informal en el barrio La Ofelia. Sin embargo, este fenómeno no es equiparable a lo que sucede en otros barrios. Las posibles razones del fenómeno incluyen, primero, las características propias del trazado de las rutas utilizadas por los habitantes de la zona y la demanda del servicio, dado que los moradores deben tomar las unidades de transporte más temprano por la mañana o hacer largas filas de espera.

En esta interacción, las mujeres se exponen a inseguridad percibida o efectiva, que aumentan en función de los horarios y ubicaciones particulares. Tales dificultades deben ser abordadas para responder a sus necesidades en la movilidad y para promover su derecho de acceso al espacio público.

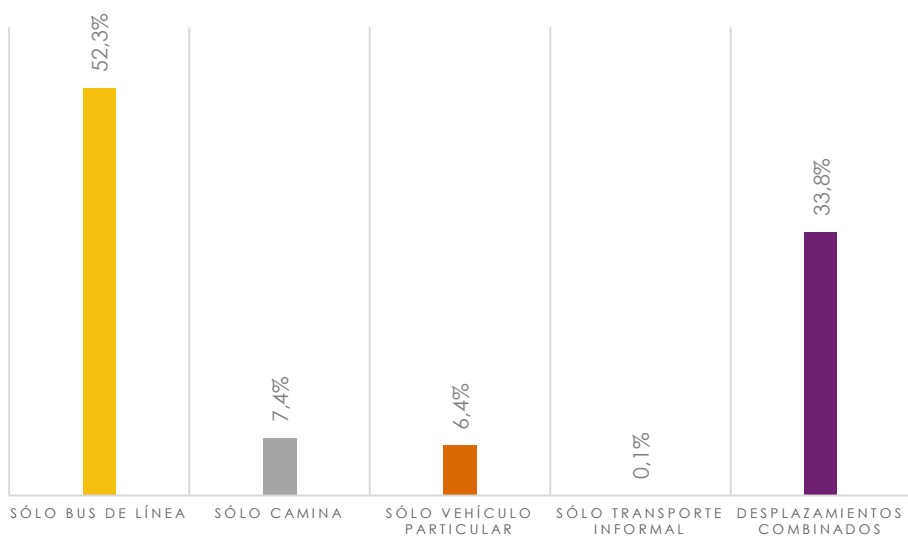
**Gráfico 14. Tipos de transporte por barrio**



Fuente: Plural Consultora (2019)

**COMBINACIÓN EN EL TRANSPORTE.** Aproximadamente la mitad de las mujeres (52,3%) emplea solo un tipo de transporte, mientras que un 33,8% de las mujeres realiza viajes en modos combinados:

**Gráfico 15. Combinación de modos de transporte (PROMEDIO)**

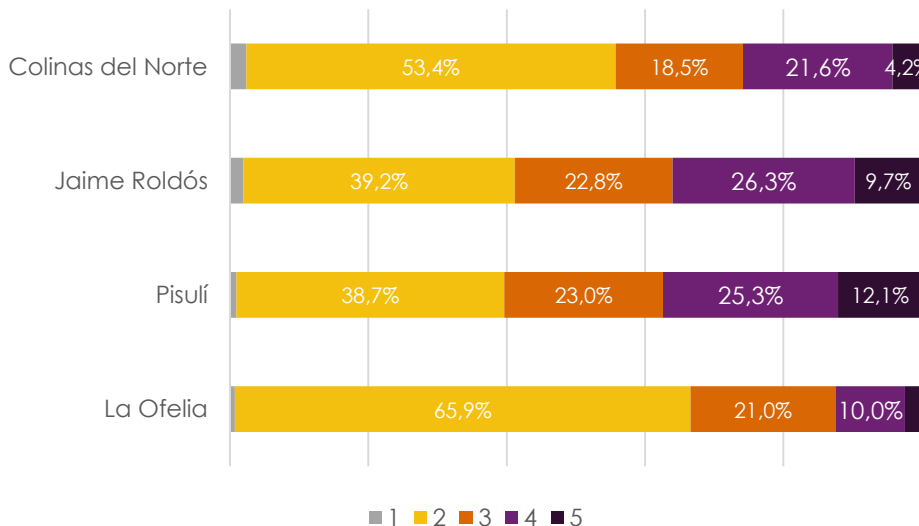


Fuente: Plural Consultora (2019)



**NÚMERO DE DESPLAZAMIENTOS.** La distribución de datos respecto al número de desplazamientos muestra una tendencia de incremento, directamente proporcional a la distancia y topografía en altura que van adquiriendo los barrios analizados en el estudio. Es decir, se realizan más desplazamientos mientras los barrios se encuentran más altos (Colinas del Norte, Jaime Roldós y Pisulí). Por un lado, para el caso de La Ofelia, que se encuentra en la zona baja del área de estudio, se obtiene que casi 7 de cada 10 mujeres (65,9%) realiza solamente 2 desplazamientos y muy pocas de ellas realizan 4 o 5 desplazamientos. Por otro lado, para el caso de Jaime Roldós y la Pisulí, 6 de cada 10 mujeres realizan 3, 4, o 5 desplazamientos (véase Gráfico 16).

**Gráfico 16. Número de desplazamientos de las mujeres (BARRIOS)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

**ACOMPAÑAMIENTO EN EL VIAJE.** Las mujeres realizan el 67,5% de los viajes solas, el 14,4% de traslados los hacen acompañadas por su pareja o cónyuge, y el 17,5% de los desplazamientos los realizan acompañadas por otros miembros del hogar. El restante 0,6% de las mujeres realizó sus viajes acompañadas por amistades u otros compañeros de trabajo.

**VIAJES CON CARGA EN EL VIAJE.** A partir del desarrollo de sus rutinas diarias de movilidad, se les consultó a las mujeres qué objetos llevan consigo al trasladarse. Únicamente el 2,4% de las mujeres no llevan objeto. El 37,4% viaja solamente con su bolso o cartera. El 13,8% viaja con paquetes, fundas o canastos de compras. El 17,4% viaja con una opción combinada que incluye el bolso o cartera y paquetes y fundas o canastos de compras.

### **Seguridad / Inseguridad**

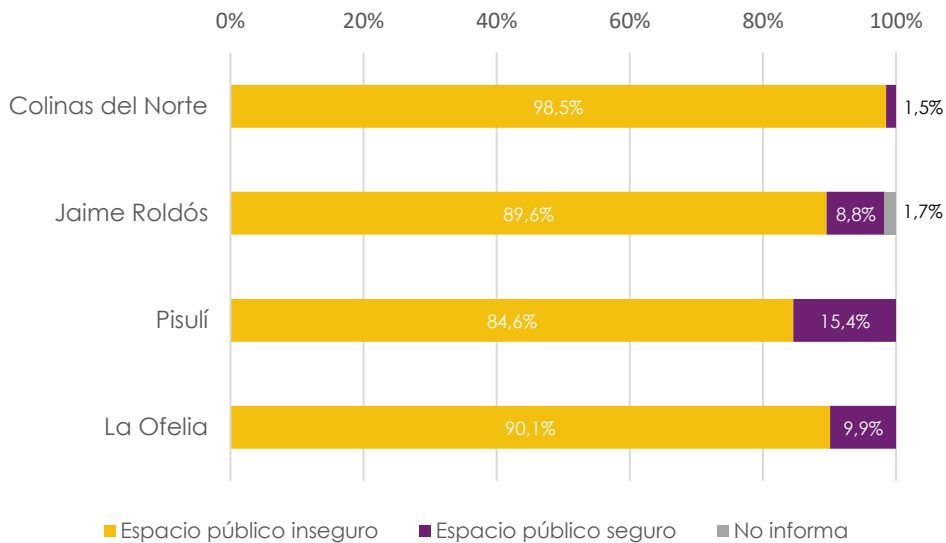
Dado que la inseguridad, y particularmente la ocurrencia de hechos de violencia sexual, son factores determinantes que afectan la experiencia de movilidad de las mujeres en la ciudad, la presente investigación buscó indagar cómo esta dimensión se presenta en la zona específica de estudio. El análisis se centró no solo en el uso del transporte público, sino también en la movilidad en el espacio público o trayectos hacia el transporte.

Los datos recopilados durante el presente estudio, muestran una percepción de inseguridad profunda y marcada entre las mujeres objeto del estudio, tanto en el espacio público como en el transporte. Pese a que existe un alto nivel cultural de naturalización de la violencia de género en estos contextos, (ver: Allen y Bradley, 2018; Kash, 2019) la naturalización no elimina la sensación de inseguridad ligada con altos índices de violencia de género en el espacio público.

**PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD/INSEGURIDAD ESPACIO PÚBLICO.** Los espacios públicos no están cargados únicamente de violencia física, sino además de violencia simbólica, de violencia psicológica y de violencia sexual en las interacciones cotidianas que se tornan amenazantes e intimidadoras, afectando el bienestar y posibilidad de apropiarse de un espacio (p. ej., de un barrio, de una ciudad) de disfrutarlo, transitarlo y habitarlo (Lieber, et al., 2007).

En general, el 91,1%, esto es, 9 de cada 10 mujeres que residen en la zona, consideran que los espacios públicos en sus barrios son inseguros.

**Gráfico 17. Percepción seguridad/inseguridad en espacio público (BARRIOS)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

A partir de la indagación cualitativa, fue posible distinguir una percepción de inseguridad y de riesgo que incrementa en los barrios ubicados en las partes más altas de la zona de estudio (Colinas del Norte, Jaime Roldós y sobretodo en Pisulí).

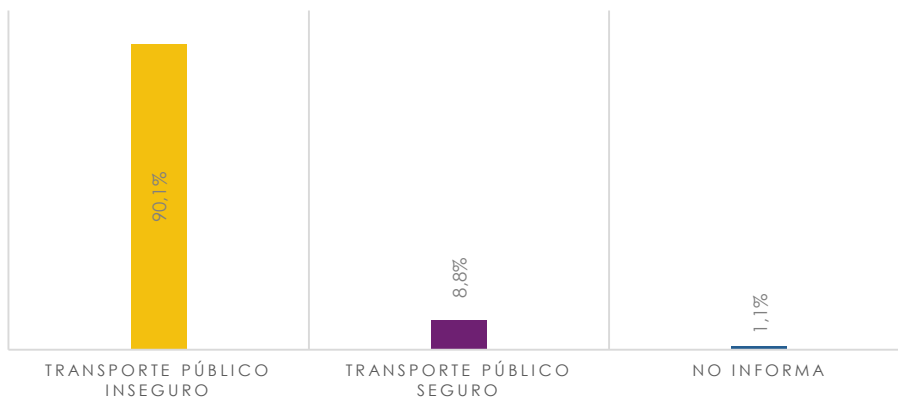
**FUENTES DE INSEGURIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO.** Cuando las mujeres se dirigen/regresan hacia/del transporte público identifican como primera fuente de inseguridad el robo (62,9%), en segundo lugar el tráfico de drogas (32,8%), y en tercero el consumo de alcohol (35,9%).

**LUGARES SEGUROS/INSEGUROS EN EL TRAYECTO AL TRANSPORTE PÚBLICO.** El 95,4% de las mujeres no determinan ningún lugar del espacio público de sus entornos como seguro. Es decir, por una parte consideran que solamente al espacio privado de su casa (59,2%) como lugar seguro y, por otra, que no existen lugares seguros en su barrio (36,7%). La única opción que surge como un lugar seguro -con un porcentaje bajo- en la zona de estudio es el puesto de la Unidad de Policía Comunitaria (UPC) en los barrios de La Ofelia (5,6%), Pisulí (4,6%) y Jaime Roldós (3,1%).

En lo que respecta a los lugares considerados inseguros en la zona de estudio, el 38,8% de las mujeres ubican las esquinas, calles e intersecciones como los puntos más inseguros o peligrosos de sus barrios. A esta respuesta le sigue la opción parques, con un 21,3% y en tercer lugar las paradas de bus, con un 17,8%.

**PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD/INSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.** El 90,1% de las mujeres consideran que el transporte público es inseguro. Estos resultados coinciden con los porcentajes de inseguridad atribuidos al transporte público en toda la ciudad de Quito (Banco Mundial, Plural Consultora, 2018). Si se aprecian estos resultados por barrio, se obtiene que la mayor percepción de inseguridad corresponde al barrio Colinas del Norte (94,9%), seguido de Jaime Roldós (90,5%), La Ofelia (89,6%), y finalmente Pisulí, con 84,2%.

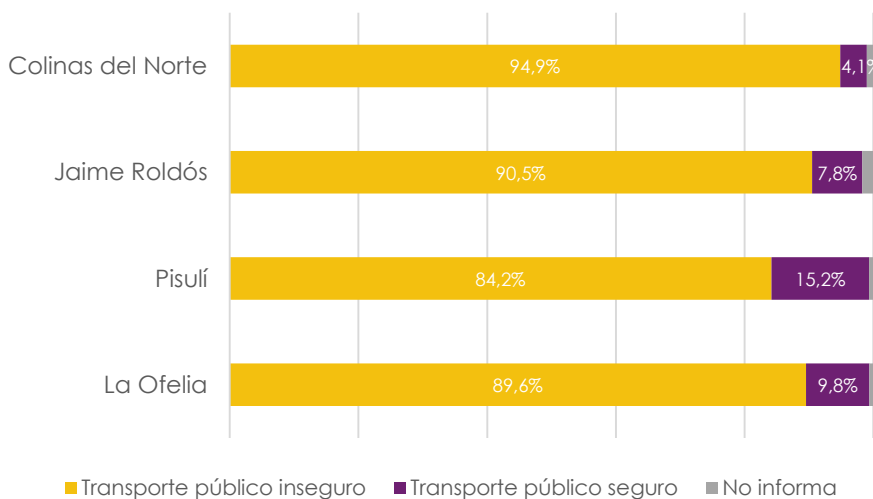
**Gráfico 18. Percepción seguridad/inseguridad en el transporte público (PROMEDIO)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

En este caso, la investigación cualitativa a través de grupos focales y entrevistas también permitió profundizar en la percepción de inseguridad y de riesgo en los barrios analizados. Por ejemplo, con la aplicación de metodologías tipo semáforo, la respuesta más frecuente de los/las participantes fue aplicar una tarjeta roja (muy inseguro/peligroso) para describir el nivel de inseguridad en sus trayectos hacia el transporte público.

**Gráfico 19. Percepción seguridad/inseguridad en el transporte público (BARRIOS)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

Respecto de las fuentes de inseguridad para las mujeres cuando usan el transporte público, el robo constituye la primera fuente de inseguridad, con un porcentaje de 89,9%. La segunda respuesta más común es la violencia sexual con un 75,8%. En tercer lugar, aparece la opción de consumo de alcohol, con un 43,4%.

Estos resultados, permiten evidenciar que la preocupación de ser víctimas de robos es una percepción que acompaña toda la experiencia de movilidad de las mujeres que habitan en estos barrios, pues esta categoría figura también como la principal fuente de inseguridad en los trayectos desde/hacia el transporte y sus hogares.

## Violencia Basada en Género

La violencia basada en género constituye una problemática estructural en nuestras sociedades, que se replica en el espacio y en el transporte público. Una de sus manifestaciones es la violencia sexual. En la ciudad de Quito, 6 de cada 10 mujeres han sido víctimas de violencia sexual alguna vez en sus vidas y 2 de cada 10 mujeres han sufrido hechos puntuales de violencia sexual en el último año (Banco Mundial, et al., 2018). Sin embargo, es probable que muchas mujeres no reconozcan situaciones vividas como violencia sexual debido a una tendencia a naturalizar este tipo de hechos.

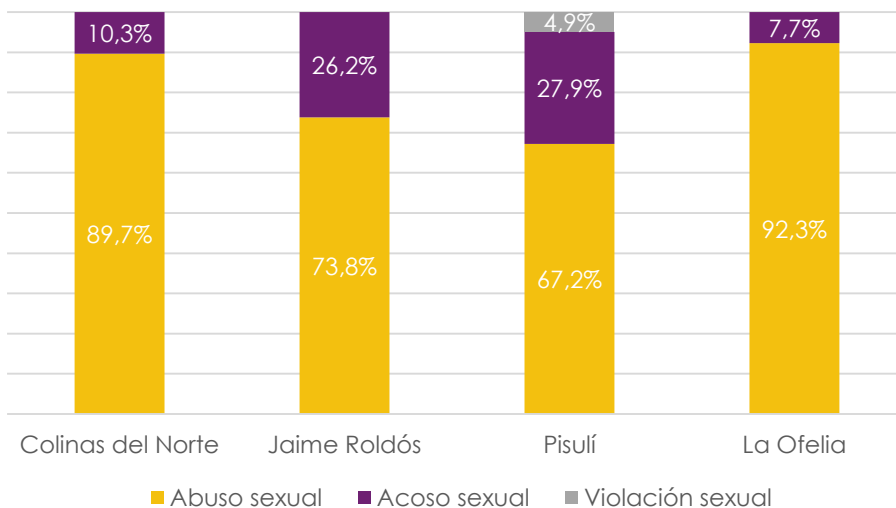


**En Quito 6 de cada 10 mujeres han sido víctimas de violencia sexual alguna vez**

De acuerdo con cifras del 2018, el 29,9% de las mujeres del estudio habían sufrido algún hecho de violencia sexual en el último año. Esta cifra es más alta que el porcentaje de hechos de este tipo en la población de mujeres en Quito (Banco Mundial, et al., 2018).

**TIPO DE VIOLENCIA SEXUAL.** Tomando en cuenta como universo a las mujeres que reportan haber sido víctimas de violencia sexual, se consultó sobre el tipo de violencia que experimentaron. En promedio, el 77,6% de ellas han sufrido abuso sexual (tocamientos, roces con genitales, etc.). Un 21,0% de las mujeres han sufrido diversas formas de acoso sexual (miradas obscenas, frases de carácter sexual, gestos incómodos de tipos sexual, etc.). El restante 1,5% sufrió violación sexual.

**Gráfico 20. Tipos de violencia sexual (BARRIOS)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

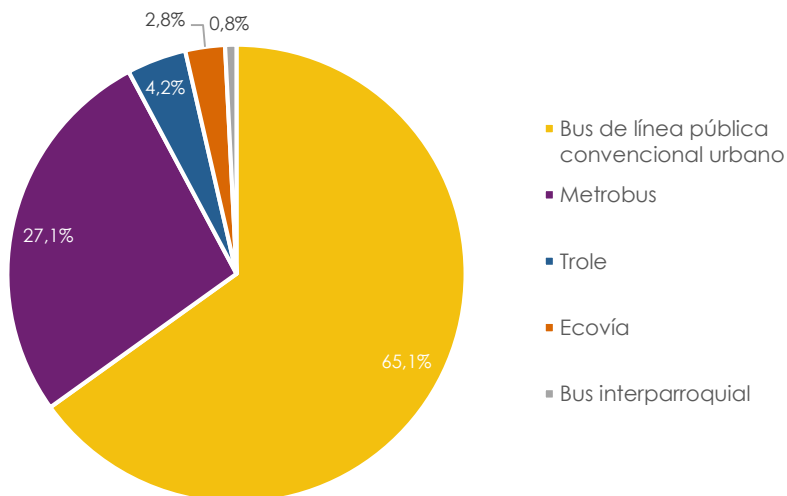
Con respecto a la noción de violencia sexual, como resultado de los grupos focales y las entrevistas, fue posible constatar que las mujeres entrevistadas tienden a no reconocer las situaciones de acoso sexual como hechos de violencia sexual. Muchas la consideran como “algo que ocurre todo el tiempo”, “que forma parte de usar el transporte”, “cosas a las que hay que acostumbrarse” o que son hechos de “menor importancia frente a otras violencias”. Muchas de ellas identifican y reconocen la violencia sexual cuando esta implica un acto físico (un hecho que implique el contacto), como es el caso del abuso sexual. Estos resultados permiten suponer un subregistro de hechos de acoso sexual, así como un fenómeno de naturalización de esta forma de violencia en el entorno sociocultural local.



**LUGAR DONDE OCURRE LA VIOLENCIA SEXUAL.** Acorde con los resultados de la encuesta, la gran mayoría de casos reportados se presentan en uso del transporte público, con un 93,4%; mientras que los hechos de violencia sexual ocurridos en el espacio público alcanzan el 6,6%. El acoso sexual es, además, la principal forma de violencia de las que son objeto cuando caminan por calles, intersecciones o espacios verdes de sus barrios.

**MODO DE TRANSPORTE Y VIOLENCIA SEXUAL.** Con respecto al modo de transporte en el que ocurre la violencia sexual reportada, la mayoría de casos (65,1%) ocurren en los buses de línea pública urbanos, seguido por la opción de Metrobus, con un 27,1% de los casos.

**Gráfico 21. Transporte donde ocurre la violencia sexual (PROMEDIO)**

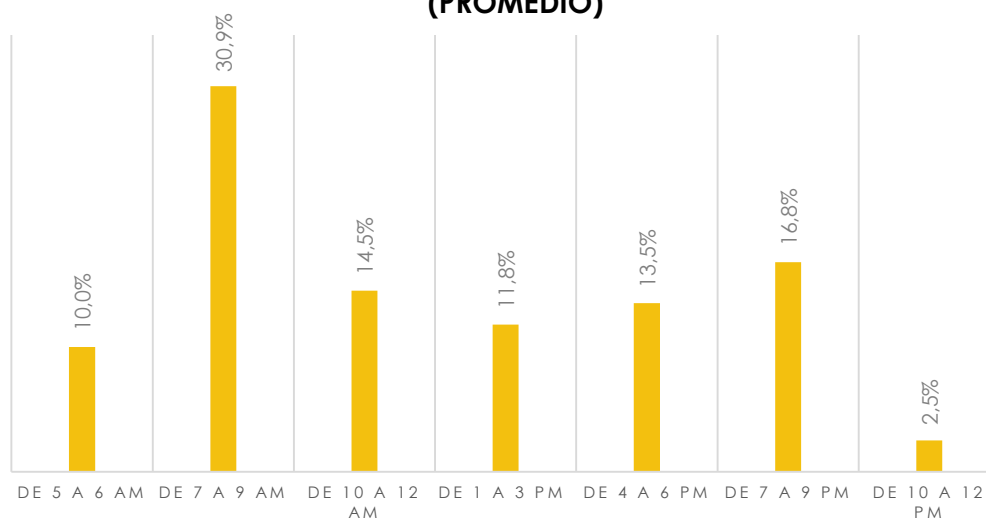


Fuente: Plural Consultora (2019)

Los resultados de violencia sexual en el transporte público de los cuatro barrios son similares a los datos de la ciudad (Banco Mundial, et al., 2018). Dado que el autobús coincide en ser el principal modo utilizado y mayor escenario de violencia. El hecho de que aparezca como segunda opción el Metrobus, correspondería a que la mayoría de mujeres que residen en estos barrios lo emplean como parte de su dinámica de movilidad.

**HORARIO DEL HECHO DE VIOLENCIA SEXUAL.** El principal rango de horario en donde ocurre la violencia sexual es entre las 7 am las 9 am, con un 30,9%. Le sigue la opción de 7 pm a 9 pm (16,8%), 10 pm a 12 pm (14,5%) y de 4 pm a 6 pm (13,5%).

**Gráfico 22. Horario en el que ocurre la violencia sexual (PROMEDIO)**



Fuente: Plural Consultora (2019)

El principal horario de ocurrencia de hechos de violencia sexual coincide con el la hora pico u horario punta de la mañana del Sistema Integrado de Transporte de Quito. Durante la elaboración de este estudio (previo a la pandemia del COVID-19) este horario se caracterizaba por condiciones de saturación de pasajeros y hacinamiento en estaciones y unidades. Según las mujeres consultadas en grupos focales y entrevistas, la aglomeración representa una condición que promueve la ocurrencia de hechos de violencia sexual.

**RESPUESTAS FRENTE A LA VIOLENCIA SEXUAL.** Las respuestas de las mujeres frente a la violencia sexual son diversas. El 64,3% de las mujeres no hace nada. Mientras que el 29,8% de las mujeres responden en autodefensa, por medio de golpes, patadas o insultos, etc. en contra del agresor. En las encuestas realizadas no aparecen porcentajes relevantes de víctimas que notifiquen o reporten los hechos de violencia sexual ante las autoridades.

Los datos cualitativos evidencian que la mayoría de las mujeres perciben que reportar, denunciar o poner en conocimiento de la autoridad el hecho resulta un despropósito o una acción que no va a traer consigo una adecuada respuesta. Para la mayoría de personas, no existe mayor reacción ciudadana de apoyo o solidaridad con la víctima de violencia sexual, sumado a la posibilidad que a las mujeres les sea atribuida la responsabilidad del hecho de violencia.

En la encuesta se consultó a las mujeres respecto a la identificación de la estrategia “Bájale al Acoso”, la cual entrega una alternativa de respuesta frente a situaciones de violencia sexual en el transporte público. El 77,6% de las personas reconocen o identifican esta iniciativa municipal. Sin embargo, la mayoría desconoce cómo funciona y cuáles son los pasos a seguir para reportar casos de violencia sexual en el transporte público. También surgieron cuestionamientos y dudas respecto a su efectividad y utilidad.



# CONCLUSIONES



La movilidad constituye un fenómeno que no se reduce a la experiencia de hacer uso del transporte, si no que se extiende a lo que significa para las personas el acceder, transitar y hacer uso de los espacios públicos y la ciudad. Esto significa que existen prácticas sociales, comportamientos y usos del tiempo y del espacio que, además, varían en función del actor social que se considere. En este sentido, no existe un prototipo único de individuo que use el transporte sino que existen distintos sujetos de movilidad, con muchas y variadas formas de desplazarse por la ciudad (Banco Mundial, et al., 2018).

El presente estudio permitió evidenciar las rutinas de desplazamiento que tienen las mujeres en el contexto del sector noroccidental de la ciudad. Allí, sus dinámicas de movilidad presentan requerimientos particulares, así como barreras propias del contexto en donde desarrollan sus actividades individuales, familiares, laborales o sociales. Estas barreras incluyen una alta percepción de inseguridad y de victimización frente a la violencia basada en género.

## RECOMENDACIONES

A partir del estudio desarrollado, fue posible arribar a las siguientes **recomendaciones** en materia de política pública de movilidad, así como en términos de infraestructura desde una perspectiva de género:

- Es fundamental que en la visión que apliquen las diferentes instancias y empresas relacionadas con el transporte público de la ciudad de Quito, **se amplíe la mirada conceptual y técnica que se maneja respecto a la movilidad desde una perspectiva de género**, tomando en cuenta las particularidades que tienen las mujeres y las niñas como sujetos de movilidad específicos. Este enfoque representa un requisito indispensable para el desarrollo de políticas públicas que engloben acciones de diseño, reestructuración, infraestructura, seguridad, sostenibilidad y/o viabilidad

económica adaptadas a las necesidades que ellas -en tanto sujetos de movilidad diferenciados- presentan en su uso cotidiano de los sistemas de transporte. Es decir, todo proyecto de movilidad debe incorporar un análisis de género basado en información cuantitativa y cualitativa, de manera que esta perspectiva se pueda incorporar desde las fases más tempranas de diseño de la infraestructura y la operación de los servicios.

- Se debe insistir en **la inclusión de la movilidad del cuidado**<sup>9</sup> como una dimensión específica de análisis en las políticas públicas del municipio en materia de movilidad y género, de tal forma que se reconozcan las necesidades particulares de las mujeres en el desarrollo de actividades de cuidado de terceros cuando se transportan o se mueven por la ciudad. En esta línea, se debe considerar el cuidado de personas dependientes como parte sustancial de la rutina de movilidad de la mayoría de mujeres y se les debe garantizar las mismas oportunidades económicas y sociales para el desarrollo de sus aspiraciones profesionales o personales que a otros grupos de la población, a partir de una política de distribución equitativa de recursos.
- Las mujeres constituyen un segmento poblacional masivo y protagónico de la movilidad de la ciudad que demuestra buenas prácticas de movilidad (mayor porcentaje de caminata y uso del transporte público, menor empleo del vehículo particular, menor huella de carbono, etc.). Las mismas que deben **ser reconocidas y replicadas como parte de iniciativas de movilidad sostenible** a las que puede aspirar la ciudad.
- La consideración respecto al **mejoramiento de las condiciones de seguridad** para las mujeres en el ámbito de la movilidad, desde un enfoque de género, debe ir más allá de su concentración en las condiciones

---

<sup>9</sup> Sánchez de Madariaga (2009, 2013).

de seguridad dentro los medios de transporte público, de tal forma que pueda abarcar las necesidades de seguridad de mujeres y niñas en su trayecto desde/hacia sus hogares. Se requieren **estrategias de intervención que aborden tanto la violencia sexual como el acoso sexual callejero**, de forma global en los distintos espacios de la ciudad desde el espacio público hasta el transporte público.

- Se debe mejorar la **articulación entre las entidades municipales relacionadas con seguridad** (Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad), movilidad (Secretaría de Movilidad) y obras públicas (EPMOP) en la implementación de intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad de mujeres y niñas para el adecuado abordaje de la violencia sexual, a través de una política integral y común en materia de género.
- Se recomienda trabajar en el cambio de patrones socioculturales a partir de una perspectiva orientada hacia el derecho a la ciudad. Esto implica revertir la tendencia a exigir a las mujeres la adopción de acciones de cuidado y medidas de evasión frente a la inseguridad, por una visión de intervención de la política que apunte **al mejoramiento de las condiciones del espacio público y el transporte para que las mujeres y niñas** puedan ejercer su derecho a la ciudad con libertad.
- Se deben atender las situaciones que **afectan la accesibilidad de las mujeres al mundo del transporte**, tomando en cuenta las necesidades de personas pertenecientes a segmentos de la población de mujeres, en especial las pertenecientes a grupos llamados prioritarios: mujeres con discapacidad, niñas y adolescentes, adultas mayores, personas con identidad de género y orientación sexual diversa, muchas de ellas con altos niveles de exclusión al transporte y a la ciudad.

- Si bien la estrategia “Bájale al Acoso” presenta un grado de reconocimiento e identificación social, en las mujeres se presenta **una brecha entre este punto inicial y su conocimiento sobre cuáles son las acciones siguientes** o pasos a seguir después de ocurrir un hecho de violencia sexual en el transporte público o en el trayecto al mismo. El desconocimiento, la confusión sobre la completa ruta de reporte (envío de mensaje, recepción de la llamada, etc.) y la desconfianza en el sistema, son aspectos que deben ser aclarados en proyectos futuros, a través de información que oriente de mejor manera a la ciudadanía sobre cómo actuar.
- Se debe contemplar en las políticas públicas intersectoriales la interseccionalidad en el abordaje de la violencia sexual tanto en la Unidad Patronato Municipal San José como en las demás instancias de movilidad para el abordaje de la violencia sexual (Secretaría de Movilidad, Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obra Pública). Esta interseccionalidad incluye **las situaciones de doble y hasta triple vulnerabilidad** que experimentan ciertos grupos de mujeres, en especial, niñas y adolescentes, mujeres de las diversidades étnicas y diversidades sexuales. Esto, sin dejar de lado el hecho de que la violencia sexual es un fenómeno presente en todos los rangos y categorías sociodemográficas de mujeres.
- **La articulación institucional** entre Estado (Fiscalía, Defensoría del Pueblo, Policía Nacional) y el Municipio de DMQ (Cuerpos de Agentes de Control Metropolitano, Brigadas y Equipo técnico estrategia “Bájale al Acoso”, guardias privados presentes en los sistemas de transporte municipales) para el abordaje de situaciones de violencia sexual **debe perfeccionarse y afianzarse**, de tal modo que los actores del sistema responsables de conducir estos casos cumplan de forma eficiente y confiable con el rol asignado en función de los protocolos intersectoriales.

- Se requiere contar con **personal capacitado** en dar una respuesta técnica adecuada mediante los **protocolos de actuación frente a hechos de violencia sexual en el transporte público y espacio público**, de tal forma que todos/as los actores (municipales, interinstitucionales y usuarias) sepan cómo proceder. En esta línea se evidencia la necesidad de procesos de sensibilización y capacitación sobre estos procedimientos a las mismas organizaciones de mujeres presentes en la zona, con el fin de generar capacidades de respuesta y veeduría frente a situaciones de violencia sexual desde la organización comunitaria y barrial.
- Se hace necesario ahondar en un trabajo **de sensibilización en perspectiva de género** en la ciudadanía, desde un **enfoque de educación popular**, que permita a las mujeres fortalecer sus conocimientos sobre su condición de sujetos de derechos, con el fin de aumentar sus niveles de participación y genuina figuración en espacios de representatividad. Esto, para de que se aborden sus principales necesidades a nivel personal, comunitario y social.



# BIBLIOGRAFÍA

- Allen, E. y Bradley, M. (2018). Perceptions of Harm, Criminality, and Law Enforcement Response: Comparing Violence by Men Against Women and Violence by Women Against Men, *Victims & Offenders*, Vol. 13, No. 3, pp. 373-389.
- Allen, H y Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018). *Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personas de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: CAF y FIA Foundation.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2018) *Ciudades y género: Quito promueve herramientas para reportar el acoso sexual en el transporte público*. Movilibig. Disponible en
- Banco Mundial, Metro de Quito y Plural Consultora. (2018). *Línea base sobre necesidades y barreras de género en el uso del sistema integrado de transporte público y metro de Quito*.
- DMQ. (2015). *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025*. Quito.
- Kash, G. (2019). Always on the defensive: The effects of transit sexual assault on travel behavior and experience in Colombia and Bolivia. *Journal of Transport & Health*. Vol. 13, pp. 101-128.
- Lieber, M., Condon, S. y Florence M. (2007). *Feeling Unsafe in Public Places: Understanding Women's Fears*. *Revue française de sociologie*, Vol. 48, pp. 101-128. Sciences Po University Press.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ). (2009). *Plan Maestro de Movilidad 2009 – 2025* Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas. Quito
- Plural Consultora. (2018). *Producto No. 2: Levantamiento y Análisis de Información Primaria. Consultoría: Inclusión de la Perspectiva de Género en la Línea Norte del Sistema Quito Cables*.

- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, Movilidad, y Urbanismo para la Igualdad en la Diversidad: Ciudades, Género, y Dependencia. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, XLI (161-162), 581-598.
- Sánchez de Madariaga, I. (2013). From Women in Transport to Gender in Transport: Challenging Conceptual Frameworks for Improved Policymaking. *Journal of International Affairs*, Vol. 67, No. 1, pp. 43–65.
- Sánchez de Madariaga, I. (2013). From Women in Transport to Gender in Transport: Challenging Conceptual Frameworks for Improved Policymaking. *Journal of International Affairs*, Vol. 67, No. 1, pp. 43–65.



El **Transport GenderLab** es la primera red de ciudades que genera conocimiento e implementa iniciativas que favorecen la equidad de género y la inclusión en sus sistemas de transporte público.

### **¿CÓMO HACERTE MIEMBRO?**

Para participar del Transport GenderLab debes escribirnos a través de nuestra página web (<https://tglab.iadb.org/>) contándonos tu experiencia y cómo tu ciudad está trabajando por hacer sus sistemas de transporte público más seguros y convenientes para las mujeres.



[www.tglab.iadb.org](http://www.tglab.iadb.org)

El primer repositorio regional de información sobre proyectos e iniciativas de sistemas de transporte público con perspectiva de género.

