

Recibido: 23/07/2024
Aceptado: 11/02/2025

¿Protegidas en Movimiento? Un análisis crítico de las políticas contra el acoso sexual en el Distrito Metropolitano de Quito

Protected while in Motion? A Critical Analysis of Sexual Harassment Policies in the Metropolitan District of Quito

Geomara Estefanía Flores Gómez¹ / gfloresfl@flacso.edu.ec 

Ana Cristina Becerra Peña¹ / anicrisbp@gmail.com 

¹ Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) sede Ecuador. Departamento de Ambiente, Economía y Territorio.

Resumen: Este estudio examina las políticas contra la violencia sexual en el transporte público del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Para ello, se recopilaron y analizaron leyes, ordenanzas, estatutos y otros documentos relacionados con la movilidad de esta ciudad desde la perspectiva de género. Se empleó un marco analítico basado en las capacidades políticas, logísticas y operativas, siguiendo el modelo de recursos "NATO" y se aplicaron entrevistas no estructuradas a funcionarios que han participado de la ejecución de estas políticas.

Los resultados indican que, aunque se han implementado diversas políticas para abordar la violencia sexual en el transporte público de Quito, la continuidad y efectividad de estas acciones han sido variables y se han visto afectadas con los cambios de administración y han enfrentado desafíos en su implementación y sostenibilidad. Este estudio subraya la importancia de una gobernanza efectiva y políticas públicas bien diseñadas y sostenibles para abordar la violencia sexual en el transporte público. Aunque se han dado pasos significativos en Quito, es necesario continuar mejorando y adaptando las estrategias para garantizar la seguridad y el bienestar de las mujeres en el transporte público.

Palabras Clave: Violencia sexual, Transporte Público, Políticas, Acoso

Abstract: This study examines policies against sexual violence in public transportation in the Metropolitan District of Quito (DMQ). To this end, laws, ordinances, statutes, and other documents related to mobility in this city were collected and analysed from a gender perspective. An analytical framework based on political, logistical, and operational capacities was employed, following the "NATO" resource model, and unstructured interviews were conducted with officials involved in the implementation of these policies.

The results indicate that, although various policies have been implemented to address sexual violence in Quito's public transportation, the continuity and effectiveness of these actions have been inconsistent and influenced by administrative changes. Metropolitan Ordinance No. 0235 and the "Bájale al Acoso" (Reduce harassment) campaign are examples of initiatives that had a positive impact but faced challenges in their implementation and sustainability. The recent "Cero Acoso" (Zero harassment) campaign, launched in 2022, aims to improve and expand these strategies.

This study highlights the importance of effective governance and well-designed, sustainable public policies to address sexual violence in public transportation. While significant progress has been made in Quito, continuous improvements and adaptations are necessary to ensure the safety and well-being of women in public transit.

Keywords: Sexual Violence, Public Transport, Policies, Harassment

1. INTRODUCCIÓN

El transporte público es un eje fundamental para el crecimiento y organización de las ciudades, especialmente en aquellas en proceso de desarrollo (Jaramillo et al., 2012; Keeling, 2008). Factores como el ingreso, la educación, el sector de empleo, la posesión de vehículos y el tamaño de la familia juegan un papel crucial en la determinación de la elección modal de las personas (Keeling, 2008; Marvi et al., 2022; Silvestri et al., 2022; Sompie, 2022; Sun & Wandelt, 2021). En los países de América Latina, la mayoría de los usuarios de transporte público pertenecen a la clase trabajadora y a grupos de bajos ingresos, quienes dependen en gran medida de este servicio para desplazarse a sus lugares de trabajo y acceder a servicios básicos.

El acceso a la movilidad urbana por parte de diversos grupos es una herramienta que asegura derechos y promueve la convivencia armoniosa en las ciudades (Astudillo et al., 2021; Jaramillo et al., 2012). Sin embargo, este acceso está mediado por necesidades específicas y por el reconocimiento de las barreras estructurales que han existido para el ejercicio efectivo de los derechos (especialmente el derecho a la ciudad) (Harvey, 2015). Lo que conlleva a una desigualdad en el acceso a los recursos de la ciudad. Esto se aplica a mujeres, personas LGBTQ+, personas racializadas, personas con discapacidades, personas empobrecidas, personas en situaciones de movilidad humana, niñas, niños y adolescentes, así como a personas mayores, diversidades funcionales y sus múltiples intersecciones. (Jirón & Mansilla, 2013; Li, 2016).

Las mujeres desempeñan un papel fundamental en el sostenimiento tanto del sistema económico actual (que guía el crecimiento y la configuración de las ciudades) como de la vida misma. Varios estudios señalan que, en la práctica, existen diferencias entre hombres y mujeres en cuanto a los motivos, frecuencia, duración y modo de desplazamientos (Gutierrez Gamecho, 2019; Vázquez Nájera et al., 2021). En el marco de las cotidianidades urbanas, las mujeres poseen lógicas de movilización diferentes a las socialmente asignadas a la masculinidad (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2022). Mientras que los viajes “masculinos” o “androcéntricos” son rectos, largos y corresponden a la esfera de lo productivo y “lo público”, los viajes que las mujeres realizan dentro de la ciudad son más cortos y menos rectilíneos, se corresponden con lo reproductivo y “lo privado”, esta diferencia en los patrones de movilidad tiende a ser invisibilizada en la planificación y gestión del transporte público, lo que juega en contra de las necesidades de las mujeres que habitan la ciudad. (Gutierrez Gamecho, 2019). Las mujeres desempeñan un papel

fundamental en el sostenimiento tanto del sistema económico actual (que guía el crecimiento y la configuración de las ciudades) como de la vida misma. Existen diferencias entre hombres y mujeres en cuanto a los motivos, frecuencia, duración y modo de desplazamientos (Gutierrez Gamecho, 2019; Vázquez Nájera et al., 2021). En el marco de las cotidianidades urbanas, las mujeres poseen lógicas de movilización diferentes a las socialmente asignadas a la masculinidad (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2022). Mientras que los viajes “masculinos” o “androcéntricos” son rectos, largos y corresponden a la esfera de lo productivo y “lo público”, los viajes que las mujeres realizan dentro de la ciudad son más cortos y menos rectilíneos, se corresponden con lo reproductivo y “lo privado”, esta diferencia en los patrones de movilidad contribuye a invisibilizar las necesidades específicas de las mujeres en la planificación y gestión del transporte público (Gutierrez Gamecho, 2019).

El porcentaje de la población quiteña que utiliza el transporte público es elevado, con un 73% de la población, mientras que solo el 27% se moviliza en transporte privado y la mayoría son mujeres (Quito Cómo Vamos, 2023). (Quito Cómo Vamos, 2023). De acuerdo con la iniciativa “Quito Cómo Vamos”, en la que se entrevistó a una muestra significativa de la población de esta ciudad para diagnosticar las dinámicas de transporte y movilidad, el 77% de las mujeres encuestadas aseguró movilizarse en los diferentes medios de transporte público, mientras que el 62% de los hombres dijo hacerlo. Por otro lado, en cuanto al transporte personal/privado, el 32% de los hombres aseguró moverse de esta manera frente a un 18% de mujeres que dijeron usar esta forma de transportarse.

Esta dinámica se replica en muchas otras ciudades del mundo (Barcelona, Madrid, Buenos Aires, etc.) (Gutierrez Gamecho, 2019; Martínez & Santibáñez, 2015; Pourhashem et al., 2022; Vázquez Nájera et al., 2021). Por esta razón, desde los movimientos que abogan por el derecho a la ciudad de las mujeres se ha planteado la demanda de considerar el transporte público en función de las necesidades de sus principales usuarias: su comodidad, seguridad y accesibilidad a las oportunidades que los espacios urbanos tienen para ofrecer. Esta dinámica se replica en muchas otras ciudades del mundo (Barcelona, Madrid, Buenos Aires, etc.) (Gutierrez Gamecho, 2019; Martínez & Santibáñez, 2015; Pourhashem et al., 2022; Vázquez Nájera et al., 2021). Por esta razón, desde los feminismos que abogan por los derechos de las mujeres, en este caso el derecho de las mujeres a la ciudad se ha planteado la demanda de considerar el transporte público en función de las necesidades de sus principales usuarias: su

comodidad, seguridad y accesibilidad a las oportunidades que las ciudades tienen para ofrecer.

A través del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (OMSC)(Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, 2023) la municipalidad de Quito realizó una encuesta a usuarias del transporte público de entre 18 y 65 años de edad, la cual ratifica las interseccionalidades que las atraviesan. El 60% de las encuestadas percibían ingresos mensuales menores a \$500; el 87% se autoidentificaban como mestizas, el 11% como afrodescendientes o indígenas, y el 2% como blancas.

La encuesta, además de evidenciar la problemática de altos niveles de violencia sexual en el transporte público del DMQ, reveló una preocupante cuestión cultural: más del 50% de las mujeres encuestadas culpabilizaron a las víctimas basándose en prejuicios sobre su vestimenta. La Figura 1 muestra el perfil de la víctima y las tres condiciones más repetitivas.

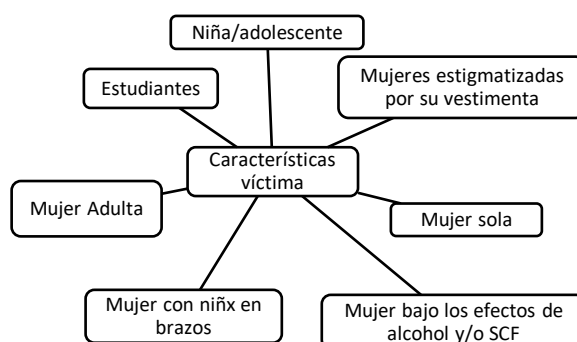


Figura 1. Características de la víctima de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús. Fuente: OMSC (2023)¹.

La imagen 1 corresponde a una cartografía cuerpo-territorio. Las participantes reconocieron que estas vivencias generan sensaciones negativas en el cuerpo, como tensión, miedo, ansiedad y asco. Además, expresaron la necesidad de estar constantemente atentas a su entorno para evitar ser violentadas, mantenerse listas para huir y reportarse con frecuencia a sus círculos personales. Mencionaron que escuchan comentarios que les incomodan y describieron que sienten que no pueden decir nada porque nadie las escuchará o hará algo al respecto. Subrayaron

1 La Figura 1 muestra las características más repetitivas de las víctimas de violencia sexual, donde las más comunes son: Niñas y adolescentes, estudiantes y mujeres estigmatizadas por su vestimenta.

[illegible]

Imagen 1. Cartografía cuerpo/territorio².

* * *

2 La Imagen 1, muestra la cartografía cuerpo-territorio en la cual el grupo de estudiantes identificó sus vivencias y sensaciones experimentadas en el transporte público.

Lo mencionado anteriormente respecto al contexto en el que se desenvuelve la problemática del acoso en el transporte público resalta las consecuencias tanto individuales (visibles a través de métricas cualitativas) como colectivas (visibles a través de métricas cuantitativas) de la violencia de género. Los elementos de la cartografía hacen referencia a los objetos considerados importantes por las participantes, basados en su experiencia de acoso en el transporte público. Esta metodología (proveniente de los estudios espaciales con enfoque de género y cartografías críticas) parte de un reconocimiento del cuerpo como espacio habitado que interactúa y reacciona al territorio.

Para los fines de la presente investigación, entendemos al acoso sexual en el transporte público como una dinámica de poder que cumple con la funcionalidad de conservar el rol de las mujeres en las esferas privadas y domésticas, limitando su acceso a los espacios públicos (Alves et al., 2020; Crouch, 2009). Reconocemos el transporte público como una extensión del espacio público, ya que no debe analizarse solo en términos de conectividad, infraestructura o eficiencia desde una perspectiva neutral, sino también en función de las experiencias subjetivas de los usuarios. Estas experiencias están marcadas por asimetrías de poder basadas en el género que limitan la calidad y la percepción de las usuarias del transporte (Alves et al., 2020; Kamau & Wright, 2022). El acoso sexual como experiencia cotidiana de las mujeres que se desplazan en la ciudad genera respuestas evidentes a nivel corporal y psicológico (Bazo S. et al., 2018).

Esta investigación pretende enmarcar la discusión sobre género, acoso sexual y movilidad urbana dentro de un contexto más amplio de gobernanza y políticas públicas para la igualdad de género. A pesar de que a lo largo de los años el gobierno local ha implementado acciones para prevenir y atender casos de acoso sexual en los diversos medios de transporte público de la ciudad, dichas acciones no se han institucionalizado adecuadamente en la planificación urbana.

Teniendo en cuenta los elementos desarrollados anteriormente, las preguntas que nos planteamos responder con esta indagación son las siguientes:

- ¿Qué actores urbanos han jugado un rol en las acciones tomadas por el Estado en materia de acoso en el transporte público y qué tipo de gobernanza ha habido respecto a este tema?
- ¿Cómo se ha dado el proceso de institucionalización de la política contra el acoso sexual en el transporte de pasajeros del distrito metropolitano de Quito?

2. MÉTODOS

Los métodos empleados para la presente investigación se pueden categorizar en dos (2) momentos o etapas. En primera instancia, existió una fase de diagnóstico (expuesta con anterioridad) en la que se buscaba caracterizar el acoso en el transporte público como una problemática pública con consecuencias negativas que se pueden identificar tanto a gran escala (con datos cuantitativos) como a escala micro (con información cualitativa).

Para el análisis cuantitativo de los datos del diagnóstico, se empleó estadística descriptiva (media, moda y análisis de frecuencias, a partir de la información recopilada en la encuesta de violencia sexual del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (OMSC) en 2023. Debido a que los datos de años anteriores no son de libre acceso, se analizaron los datos históricos citados en el estudio de violencia sexual en el transporte metropolitano y Metrobús 2023.

En esa misma etapa se realizó una cartografía cuerpo-territorio trabajada colectivamente por mujeres estudiantes de postgrado residentes en Quito, de 23, 24 y 29 años, el día 26 de junio de 2024. La actividad se realizó en la sede de la Universidad donde las participantes estudiaban, se les pidió un consentimiento verbal para participar del taller, advirtiéndoles que se iba a tratar temas delicados (relacionados con violencia de género en el espacio público), después de acceder se les proveyó de los materiales (Papelógrafo, *post it*, marcadores y bolígrafos), acto seguido, en el papelógrafo se dibujó la silueta de un cuerpo, y se les pidió a las participantes que hicieran una reflexión en torno a las sensaciones corporales que les han desencadenado sus experiencias de acoso en el transporte público. Las participantes fueron agregando elementos al dibujo, y anotaciones que se pueden observar en la Figura 1.

Para comprender el manejo de la violencia sexual en el transporte público del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) desde la perspectiva de la gobernanza y las políticas públicas, este estudio se llevó a cabo en varias etapas. Primero, se recopilaron leyes, ordenanzas, estatutos, planes y otros documentos relacionados tanto con la movilidad y el transporte como específicamente con el género. Luego, se realizó un análisis de las políticas implementadas por la municipalidad del DMQ en materia de acción contra el acoso sexual en el transporte público.

En segunda instancia, con la finalidad de cumplir con los objetivos de investigación planteados se hizo un análisis de la política de acción que el gobierno local del DMQ había implementado.

Para ello se aplicaron entrevistas semiestructuradas a (2) dos actores clave en la planificación y ejecución de la política “Bájale al acoso”: un miembro del equipo técnico que puso en marcha la campaña y una autoridad municipal que ha sido parte de diferentes administraciones incluyendo el tiempo en el que la política estaba en ejecución, ambas entrevistas se llevaron a cabo de manera virtual y buscaban indagar respecto a los procesos y relaciones que tuvieron lugar para que la acción sea implementada. También se emplearon datos y archivos (información de segunda mano).

El procesamiento de esta información se rigió según el modelo de recursos “NATO”. (Howlett & Cashore, 2009). El modelo NATO, propuesto por Christopher Hood en 1986, se enmarca en la corriente neoinstitucionalista de las políticas públicas: en él se comprende que existen “reglas del juego” que moldean las relaciones humanas y a través de ello, las instituciones y la sociedad interactúan. Adicionalmente se busca analizar trayectorias previas de políticas públicas y cómo han influido en la elección de herramientas actuales y examinar cómo las normas y valores influyen en la adopción de ciertas estrategias

NATO, sirve como una base conceptual para comprender la variedad de herramientas de política utilizadas para alcanzar los objetivos de planificación porque ayuda a subrayar la importancia de las herramientas procedimentales, además de las sustantivas, indicando que una política efectiva requiere no solo regulación (autoridad), sino también el uso estratégico de la información (nodalidad), financiamiento (tesorería) y acciones directas del gobierno (organización) para navegar las complejidades de la formulación de políticas urbanas (Stead, 2022).

En los estudios de las políticas públicas con enfoque de género, ha habido una serie de otros modelos y marcos analíticos específicos para la evaluación de las políticas, como los propuestos por Dosal (2003) que se plantean que la evaluación de las políticas no debería ser neutral a la categoría de género y debería identificar su impacto no solo en los términos de los objetivos propios de cada política, sino su impacto en atacar las desigualdades estructurales. No obstante, para los fines de esta investigación, se hizo uso el modelo NATO porque este permite una evaluación integral de recursos de la política pública, lo que resulta útil para diagnosticar posibles desequilibrios en las políticas en relación a las herramientas usadas, su combinación o falta de una o más, lo que a su vez permite observar objetivamente la posibilidad de una política de efectivizarse o las causas de una posible falla política.

3. RESULTADOS

En el Distrito Metropolitano de Quito, se han implementado una serie de acciones y políticas destinadas a prevenir y atender la violencia sexual contra las mujeres en el espacio público. Uno de los elementos clave que proporcionó un marco normativo a nivel local para que la municipalidad pudiera abordar esta problemática fue la Ordenanza Metropolitana No. 0235. En esta ordenanza, se tipificó el “acoso sexual callejero contra las mujeres” como un delito diferenciado de otros tipos de violencia sexual, estableciendo la necesidad de un protocolo de atención específico.

Posteriormente en 2015 se implementó una campaña municipal llamada “Bájale al acoso”, ejecutada por el Patronato Municipal San José, esto se dio durante el mandato de Mauricio Rodas, tras emitir un informe en el año 2014 que reflejaba que el 82% de las mujeres usuarias del transporte habían sido víctimas de acoso sexual en sus trayectos (Martínez & Santibáñez, 2015; Observatorio de la violencia de género, 2018; TRANSPORT GENDER LAB, 2018).

Esta campaña consistía en que, si una persona era víctima o testigo de acoso en el transporte público, podía enviar un mensaje gratuito desde su teléfono móvil. A continuación, se activaba un protocolo en el que, en la siguiente parada, agentes de seguridad brindaban apoyo a la víctima, detenían al presunto agresor y facilitaban el proceso de denuncia.

Si bien existen cuestionamientos técnicos, metodológicos y políticos sobre la implementación de esta campaña, que detallaremos a continuación, es importante destacar que, como se observa en la Figura 2, los datos del OMSC muestran un aumento del índice de victimización con respecto a la violencia y el acoso sexual en el transporte público del DMQ en 2019 con relación al año anterior, manteniendo una tendencia creciente en los años posteriores. Esto coincide temporalmente con los cambios de gestión y de la interrupción de la implementación de esta política y nos puede llevar a considerar el impacto que tienen las políticas y campañas contra el acoso en las métricas de victimización, a su vez que este tipo de información posee potencial de constituir un elemento clave de evaluación del impacto y efectividad que estas tienen. Cabe señalar que estos datos deben manejarse con precaución y bajo el reconocimiento de que existen una serie de factores que también pueden estar afectando su tendencia.

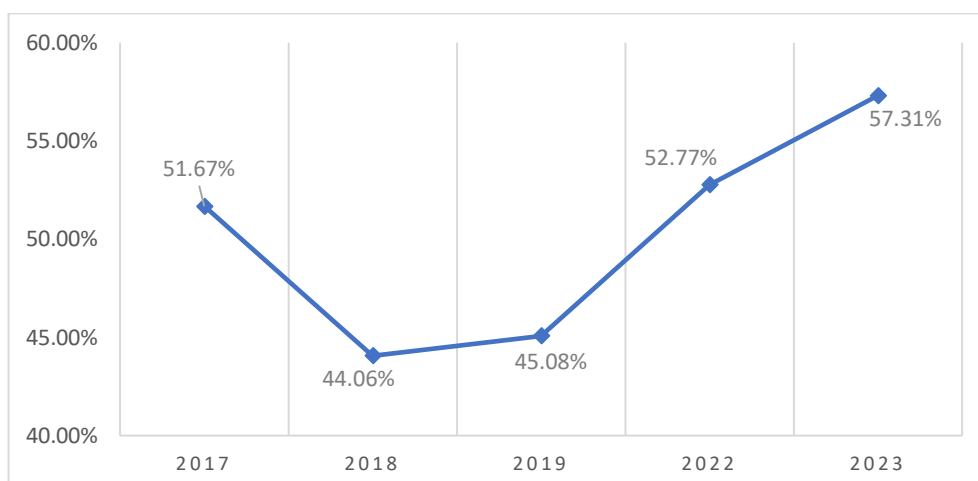


Figura 2. Indicador de victimización en el Transporte Metropolitano y Metrobús. Fuente: OMSC (2023)³.

Para los fines de nuestro estudio, este problema es considerado como un fenómeno cultural y estructural que debe ser atendido desde la política pública del Estado en todos sus niveles de manera transversal y profunda, la finalidad de las acciones estatales frente a este tipo de problemas públicos se enfoca en cambiar el comportamiento de la sociedad. En el caso de esta campaña, cabe señalar que la siguiente alcaldía no les dio continuidad a estas acciones.

En un comienzo la gente del sistema de transporte conocía sobre la campaña, luego se la dejó de lado, se eliminaron los recursos y la compañera que estaba a la cabeza perdió su trabajo, se quitó la ponencia de esta campaña y eso era notorio al subir a los transportes públicos, los afiches estaban destartalados, actualmente los funcionarios no recuerdan sobre la campaña, el nombre, o los procesos que debían seguir, a pesar de que fue una campaña emblemática (Funcionario 2).

Por otro lado, también existieron limitantes en la aplicación y operativización de esta política: en el año 2022, la alcaldía de Pabel Muñoz anunció el lanzamiento de una nueva campaña denominada “Cero Acoso”, con una vigencia de cinco años. Esta iniciativa surge a partir de un convenio

3 La Figura 2 muestra la tasa de victimización en el transporte público, donde se observa una disminución en el año 2017, año en el que se implementó la campaña “bájale al acoso” y se muestra un crecimiento en el año 2019 en el cual se dejó de lado esta política.

interinstitucional en respuesta a las cifras de acoso reveladas en la última encuesta realizada por el OMSC. Según declaraciones de la administración de Muñoz, esta política tiene como objetivo implementar nuevas estrategias y mejorar las ya existentes en la política denominada “Bájale al acoso”, modificando la narrativa para reconocer la necesidad de erradicar completamente la violencia sexual en el transporte público, en lugar de limitarse a reducir las cifras de acoso (Diario La Hora, 2022). La Tabla 1 presenta la evaluación de políticas públicas bajo el enfoque del modelo NATO, el cual organiza la intervención del Estado en cuatro ejes Nodalidad, Autoridad Tesoro y Organización. Se distingue entre la dimensión sustantiva, ubicada en la columna izquierda enfocada en los resultados y efectos, determinando el impacto en la sociedad a través del logro de los objetivos propuestos. Y la dimensión procedimental en la columna derecha, que se centra en la implementación mediante la evaluación de la gestión, regulaciones y mecanismos de administración (Hood, 1983).

3.1. Análisis de la política bajo el modelo NATO

SUSTANTIVO	N A T O	PROCEDIMENTAL
Nodalidad: Encuesta aplicada por el observatorio de seguridad ciudadana de manera anual sobre acoso en el transporte de pasajeros del DMQ. Autoridad: Marco legal internacional: CEDAW, Nairobi, Benjung. Constitución de la República. Agenda Nacional para la Igualdad de Género. Plan Maestro de Movilidad. Ordenanza Municipal # 0235. Tesoro: Acceso a información restringido Organización: Secretaría de Movilidad (No participa), Secretaría de Seguridad Ciudadana (OMSC) (Realiza la encuesta).		Nodalidad: No existe monitoreo de violencia sexual en el transporte público Autoridad: Protocolos de actuación en casos de violencia sexual en el transporte de pasajeros de Quito 2014- 2015. Convenio Interinstitucional. Tesoro: Acceso a información restringido Organización Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros del DMQ, Empresa Pública Metro de Quito, Patronato San José.

Tabla 1. Análisis de las acciones municipales bajo el modelo NATO⁴

⁴ La Tabla 1 muestra los elementos encontrados en el análisis NATO, de los componentes sustantivos y procedimentales.

3.1.1. Nodalidad (Información)

A través del proceso investigativo, se evaluó la encuesta que se aplica anualmente en la ciudad de Quito a las mujeres usuarias del transporte público por parte del OMCS. Si bien los datos recolectados en estos levantamientos de información son valiosos, son susceptibles a algunas críticas metodológicas:

En primera instancia, el hecho de que la encuesta haya sido aplicada exclusivamente a mujeres no permite evidenciar el acoso sexual que experimentan personas sexo-género diversas no identificadas como mujeres. Además, no se plantea indagar o profundizar en los comportamientos de los hombres respecto al acoso, es decir, solo se recibe información de las víctimas y no de los agresores.

En segunda instancia, los grupos etarios considerados para la muestra de la encuesta dejan fuera a una parte importante de la población vulnerable a sufrir acoso en el transporte público.

También había una vulnerabilidad, bastante en “hora escuela”, las personas que han sido víctimas son niñas, niños, adolescentes que no reportan esos casos (Funcionario 2).

Seis de cada diez mujeres encuestadas fueron víctimas de violencia sexual al menos una vez en el último año, y ocho de cada diez mujeres fueron testigos de estos actos. Los testigos afirmaron que al menos el 50% de la violencia sexual en el transporte público que observaron fue hacia niñas y adolescentes de entre 10 y 19 años. Sin embargo, en el levantamiento de información no se considera a esta población.

Otra falencia metodológica encontrada en la encuesta es que no está conectada con una institucionalización efectiva de las acciones contra el acoso. Esto genera una complejidad para el resto del proceso de aplicación de la política pública, ya que su diseño se limita a evaluar las consecuencias físicas y psicológicas en las víctimas, pero no está encaminado a evaluar la respuesta institucional ni a ser un factor de impacto que permita ejecutar la política de manera sistemática e informada.

3.1.2. Autoridad (Leyes, instrumentos)

Ecuador está comprometido con una serie de instrumentos jurídicos internacionales vinculantes que promueven la igualdad de género y la erradicación de la violencia, incluyendo:

- Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW).
- Plataforma de Acción de Beijing.
- Estrategias de Nairobi para el Avance de la Mujer.

Por otro lado, la Constitución de la República del Ecuador (2008)(Constitución de la Republica del Ecuador, 2008): en su artículo 66, numeral 3, garantiza el derecho de las personas a una vida libre de violencia en el ámbito público y privado, con énfasis en la protección contra la violencia de género. También establece la responsabilidad del Estado en implementar políticas públicas con enfoque de género.

La política macro encargada de efectivizar ese dictamen constitucional es la Agenda Nacional para la Igualdad de Género (ANIG)(Consejo Nacional para la Igualdad de Género - CNIG, 2021): Esta agenda define las competencias y responsabilidades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) en la promoción de una vida libre de violencia para las mujeres, y en la implementación de políticas públicas con enfoque de género.

A nivel local, el Plan Maestro de Movilidad de Quito (Secretaría de Movilidad et al., 2022), menciona la necesidad de integrar el enfoque de género en las políticas de movilidad urbana, alineándose con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Se resalta la importancia de generar una movilidad diferencial que considere las necesidades específicas de mujeres y otros grupos vulnerables.

La Ordenanza Municipal No. 0235(ORDM-0235 ERRADICACION DE LA VIOLENCIA, 2012), expedida en 2012, tipifica el “maltrato sexual callejero a la mujer” como una infracción distinta de la violencia sexual en general. Esta ordenanza establece la obligatoriedad de seguir un protocolo específico en casos de violencia sexual en el espacio público. Desde su promulgación, la municipalidad ha desarrollado dos protocolos: el primero, en 2014, detalla los procedimientos a seguir para la atención de casos de violencia sexual en el sistema de transporte público de Quito, incluyendo la sensibilización del personal y la instalación de cabinas de denuncia; el segundo, en 2015, revisa y actualiza el protocolo anterior, incorporando nuevas estrategias de prevención y respuesta rápida ante casos de violencia sexual.

Estos marcos normativos y políticas reflejan compromisos que el Estado y el Municipio de Quito han adquirido para promover la igualdad de género y garantizar una vida libre de violencia para las mujeres, tanto en el espacio público como en el privado.

La igualdad de género formal en Quito está respaldada por un marco legal robusto que busca proteger los derechos de las mujeres y otras personas vulnerables contra la violencia en el espacio público. No obstante, la igualdad efectiva aún enfrenta desafíos considerables en cuanto a implementación, inclusión, recursos, capacitación y participación ciudadana. Esto significa que más allá de los compromisos institucionales la realidad de las mujeres que viven violencia en el transporte público no ha cambiado significativamente tan solo con la mera existencia de estos instrumentos. Ello no significa que estos no sean ellos necesarios para la aplicación efectiva de una política pública.

Las acciones contra el acoso no forman parte de ningún instrumento de política pública o de planificación del DMQ, si bien las acciones de atención a casos de acoso están integradas en la ordenanza municipal #0253, esto no significa que existan acciones de prevención institucionalizadas. Ello significa por un lado que la transparencia respecto a los actores responsables de cumplir estas acciones es limitada, así también los recursos sustantivos destinados a ejecutar dichas acciones. Lo mencionado genera un efecto adverso ya que culmina por materializarse en una política (especialmente de prevención) que depende exclusivamente de las voluntades políticas del gobierno municipal de turno.

La ordenanza lo que prevé es que se le pueda dar un apoyo y atención a la víctima y tratar en lo posible de coadyuvar su versión, es lo único que se ha podido realizar (Funcionario 1).

La actual estrategia contra el acoso sexual, denominada “Acoso Cero”, se ha formalizado mediante un convenio interinstitucional con una duración de cinco años y evaluaciones bimestrales. Este convenio establece obligaciones específicas para los diferentes entes encargados de implementar las acciones correspondientes. Entre estas obligaciones se incluyen:

Para el Patronato Municipal San José: Generar y actualizar los protocolos específicos de atención y protección a las víctimas de violencia, así como brindar apoyo y directrices técnicas para la implementación de la estrategia “Acoso Cero”.

Para la Empresa Pública Municipal de Transporte de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito: Disponer de espacios en las unidades de trolebús y biarticuladas para las actividades de sensibilización de la estrategia, contar con profesionales especializados en psicología, medicina

y trabajo social para la atención de víctimas de violencia, y capacitar a su personal.

Para la Empresa Pública Municipal Metro de Quito: Administrar los bienes e infraestructura necesarios para el desarrollo de la estrategia “Acoso Cero” y otros proyectos de género relacionados con el Metro de Quito, además de coordinar capacitaciones y sensibilizaciones al personal y disponer de espacios en las unidades del Metro.

La existencia de este convenio implica que las acciones contra el acoso tienen la autoridad necesaria para ejecutarse a nivel procedimental, aunque no forman parte de ningún instrumento de planificación local, como los planes maestros de movilidad o de inclusión social. A pesar de la vigencia de la Ordenanza 0235 desde el año 2012, durante muchos años la política contra el acoso no estuvo correctamente institucionalizada.

3.1.3. Tesoro (Presupuestos, financiamiento)

El convenio interinstitucional de la estrategia actual “Cero Acoso” no plantea obligaciones financieras para ninguna de las instituciones, al menos no en el marco de ese instrumento en el que interactúan diferentes organismos del Estado local. Por otro lado, el acceso a la información sobre el financiamiento de esta política es limitado, lo que tiene implicaciones en torno a la transparencia y rendición de cuentas por parte de la municipalidad. Esta falla de accountability obstaculiza la efectividad y la participación efectiva y directa en la gobernanza de esta.

3.1.4. Organización (Entidades encargadas, instituciones, organismos)

Como se mencionó anteriormente, el convenio interinstitucional planteado para la política “Cero Acoso” genera obligaciones para las siguientes instituciones municipales: Patronato San José, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, y Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito. No forman parte en materia de prevención o planificación otras instancias como la Secretaría de Movilidad. Uno de los actores entrevistados en el marco de esta investigación señala lo siguiente:

La ordenanza determina cuales son las secretarías que deben estar involucradas, de las que recuerdo está salud, inclusión social y movilidad, es obvio que quien lidera y ha abanderado las mesas técnicas ha sido la secretaría de inclusión, ellos han tomado la iniciativa para determinar las políticas de cómo atender a una víctima de acoso y cómo tratar de mitigar el trauma psicológico que puede tener. También coadyuvan otras secretarías con algunas políticas

para poder reducir o mitigar acoso (temas de movilidad, tener call center número telefónico de queja y apoyar a la víctima para un posible juicio penal (Funcionario 1).

En términos de organización, la política contra el acoso sexual en el transporte público de Quito no se ha institucionalizado de manera transversal y ha involucrado a instituciones o actores puntuales, sin integrarla de manera sustantiva. Hasta ahora, esta política se ha concebido primordialmente en términos de atención, más no de prevención de la violencia. No ha involucrado a actores que podrían tener un rol fundamental en el desarrollo de políticas preventivas, como el Ministerio de Educación, y no se ha conectado significativamente con la política general para la igualdad de género.

3.2. Capacidades de Ejecución de la Política

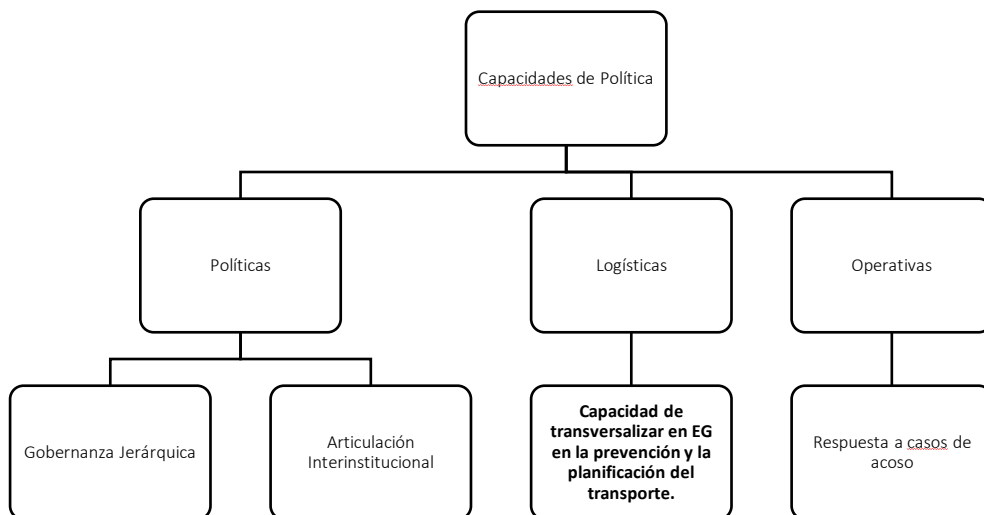


Figura 3. Capacidades de política⁵

En el marco de las capacidades políticas demostradas por el gobierno local, han existido limitantes para accionar con más instituciones e instancias municipales.

5 La Figura 3 ilustra qué elementos se tomarán en cuenta para el análisis de las capacidades de las políticas contra el acoso sexual en el transporte público del DMQ, comprendiendo que a nivel político buscamos comprender las posibilidades que tiene el gobierno local de articular la gobernanza con los demás actores: sociedad civil y otras instituciones, a nivel logístico la posibilidad que se ha tenido de vincular criterios técnicos y de prevención para atacar la problemática cultural y a nivel operativo la capacidad y los recursos que se han tenido para ejecutar efectivamente la política.

Actualmente, dentro del municipio mismo, no sabemos quién se hace cargo de la campaña “Cero acoso”, las entidades se lanzan la pelotita, nadie quiere hacerse caso del estudio actual levantado, nos dicen que no es competencia del patronato o de la secretaría de inclusión (Funcionario 2).

El proceso de gobernanza para el planteamiento e implementación de las acciones contra el acoso ha sido en gran medida jerárquico, puesto que la participación ciudadana ha sido marginal. A pesar de esto los actores entrevistados si mencionaron que la ciudadanía y los movimientos sociales participaron en algunas mesas técnicas. Por otro lado, un actor privado que estuvo inmiscuido en la aplicación de la campaña “Bájale al acoso” generó dificultades de gobernanza para el gobierno local.

Cuando estaba el bájale al acoso si había permeabilidad de la propuesta, se implementó a los buses y el metro de Quito (empresa independiente). De todas estas Metrobús, era el más debilitado ya que era una empresa privada, el municipio quería tener injerencia sobre ella. El Estado local subvenciona este sistema de transporte, pero no tiene injerencia sobre él, era el sistema más desatendido y el que más inseguridad causaba en las mujeres (Funcionario 2).

Si bien el movimiento de mujeres ha tenido un rol histórico para el posicionamiento y politización del acoso sexual en el espacio público, esto no se ha traducido en una participación explícita y directa en las acciones del gobierno local. Uno de los funcionarios entrevistados mencionó que una de las experiencias que marcaron la iniciativa por implementar “Bájale al acoso” en primer lugar, fue la de los vagones rosas en CDMX.

Cuando yo hice la evaluación de seguimiento al “Bájale al acoso”, el hecho de cambiarle el nombre era un pedido de las mujeres víctimas de violencia, que no es que hay que bajar el acoso sino eliminarlo, esta política se basa en una replicabilidad de lo que pasaba en el transporte público en México, la idea inicial para el “Bájale al acoso” se problematizaba y se discutía el tema de buses exclusivos para mujeres porque era algo que venía escalando de otras políticas en otros países y se intentó adaptar con la estrategia más inmediata que fue “Bájale al acoso” (Funcionario 2).

Respecto de las capacidades logísticas para la aplicación de la política, uno de los funcionarios entrevistados mencionó que se contaba con personal profesional para la atención a víctimas de violencia sexual en el transporte público y que la logística había tenido resultados.

En el caso de que ocurría la violencia, y había un cartel y estaba visible, y la víctima tenía un celular a la mano, marcaba las claves que estaban ahí, inmediatamente le llamaba una persona psicóloga, tomaba los datos de ubicación para hacer la detención del victimario por parte del cuerpo de agentes (Funcionario 2).

Una fortaleza en materia de capacidades operativas era es que las entidades encargadas de ejecutar la política cuentan con infraestructura y personal destinado a la atención a víctimas de acoso en el transporte público.

Hemos tenido ya casos que denuncian ya en el trayecto y en la siguiente parada se está esperando con la policía o un agente metropolitano, esos serían los casos de apoyo que yo conozco, pero una normativa para poder sancionar no existe porque tenemos eso regulado a través del COIP porque es un delito pena (Funcionario 1).

Las condiciones necesarias para que una persona pueda acceder efectivamente a la atención no siempre se han dado, en el contexto de la campaña anterior “Bájale al acoso” los actores describen que la cobertura de las acciones ya que se requería de varios factores que no siempre eran accesibles para todas las usuarias del transporte público en Quito.

En la época de bájale al acoso, había un grupo de funcionarios psicólogos que estaban, unos trabajaban en las cabinas, les llegaban mensajes de texto y hacían las primeras llamadas de contención en el caso que se sufrían acoso y si había el cartel en el sistema de transporte y tenías la posibilidad de verlo y tenías un celular a la mano, marcabas estas claves e inmediatamente te llamaba una o un psicólogo (Funcionario 2).

Por otro lado, otro de los mayores retos a nivel de capacidades operativas para la implementación de políticas contra el acoso identificados por uno de los funcionarios entrevistados (refiriéndose a la experiencia en la

política anterior “Bájale al acoso) tiene que ver con la sensibilización de las entidades de control y seguridad (policías municipales y policía nacional),

Hay protocolos, pero el cuerpo de agentes y de guardias privados tiene una estructura piramidal, por decirlo así, donde los diálogos machistas y misóginos son parte de su cultura institucional. Eso complicaba a la aplicación del protocolo que tenían que seguir (Funcionario 2).

Lo señalado anteriormente también se replicaba en el sentido de que la cobertura de la política no estaba presente en todas las unidades y medios de transporte de la ciudad, lo que dejaba a una parte importante de la población usuaria desatendida.

Podías encontrar el servicio de “bájale al acoso” para hacer SMS y ser atendido en los medios de transporte centrales, pero los que permiten moverse de forma occidental estaban más desatendidos, los medios de transporte intervalles también (Funcionario 2).

A continuación, se muestra en la Tabla 2 el resumen de hallazgos y respuestas a las preguntas de investigación.

Pregunta de investigación	Resultados
¿Qué actores urbanos han jugado un rol en las acciones tomadas por el Estado en materia de acoso en el transporte público y qué tipo de gobernanza ha habido respecto a este tema?	El principal actor en la implementación de acciones contra el acoso en el transporte público ha sido el Municipio de Quito dependiendo de la autoridad de turno, a través de diversas entidades como el Patronato San José; el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (OMSC), encargado de recopilar datos sobre seguridad; y la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros del DMQ, responsable de ejecutar medidas preventivas. Además, el personal operativo juega un rol clave en la aplicación de protocolos frente a casos de violencia sexual, mientras que los pasajeros, tanto víctimas como testigos, contribuyen a visibilizar el problema. Se encontró que la gobernanza, además de ser jerárquica ha variado según la administración municipal en turno.

¿Cómo se ha dado el proceso de institucionalización de la política contra el acoso sexual en el transporte de pasajeros del distrito metropolitano de Quito?	La institucionalización se ha dado de manera lenta e inconstante, dependiendo de la voluntad de las autoridades de turno y con varias falencias en términos operativos, técnicos y de ejecución
--	---

Tabla 2. Resultados y conclusiones por pregunta de investigación

4. DISCUSIÓN

El acoso sexual es un fenómeno cultural y estructural. La efectividad de las políticas para abordarlo depende de factores como la cultura organizacional y la claridad normativa. Es posible lograr una ley efectiva contra el acoso mediante la creación de marcos legislativos integrales que aborden sus múltiples dimensiones, garanticen la protección de las víctimas y fomenten medidas preventivas. Como se expone en los estudios de (Andrade Viera, 2021; Sulca, 2015) El modelo NATO permite identificar, reducir o prevenir fallas en la implementación de políticas públicas y ayuda a identificar ajustes necesarios para mejorar la efectividad de las acciones estatales. Sin embargo, este modelo también muestra sus limitaciones al centrarse demasiado en los aspectos estructurales y formales de la política, ignorando factores contextuales y dinámicos que influyen en la efectividad de las herramientas en situaciones reales de planificación, y la clasificación en cuatro categorías podría ser demasiado rígida puesto a que se enfoca en el papel del Estado, restando peso a la participación de actores no gubernamentales, lo que limita su aplicabilidad en escenarios de gobernanza colaborativa. (Stead, 2022). No obstante, lo que si permite este marco analítico es identificar elementos constitutivos de una política, lo que en el caso de este estudio se vuelve de utilidad ya que es así como se puede valorar el nivel de institucionalización de las acciones del gobierno local en torno a la problemática, en futuras investigaciones, la utilización de este modelo podría tener esa potencialidad.

La implementación de políticas contra el acoso sexual tiene impacto multifacético. En estudios como los de Lawrence (2023) y Mujtaba y Kuzak (2023) exponen que, al implementarse estas políticas, el acoso puede reducir significativamente, logrando espacios de trabajo más cómodos y seguros lo cual influye en la productividad del personal. Por otra parte, en el estudio de Blumell and Mulupi (2023) se muestra que las políticas no han tenido impactos significativos en espacios de trabajo debido a una falla en la socialización de la misma. Esto es coherente con la investigación de Goblet and Glowacz (2010) señala cómo la política genera conciencia, promueve la divulgación y moviliza la opinión pública, especialmente cuando su

implementación involucra la integración de medios de comunicación, movimientos sociales y el Estado.

Más allá de los retos presentados por las capacidades políticas, logísticas y operativas del Estado para la implementación de políticas que busquen erradicar el acoso en el espacio público, en el presente estudio encontramos que ha existido una inconsistencia a través de los años en la ejecución de estas acciones, una falta de incorporación en los planes y políticas macro y a largo plazo. La investigación de (Rodríguez Peña, 2024) en una línea similar al presente, señala tras un recorrido por el proceso de institucionalización de las acciones contra el acoso en la ciudad de Bogotá, que: “El acoso sexual callejero sigue siendo percibido por algunos sectores del gobierno distrital como “asuntos de las mujeres”; se han tratado como temas marginalizados en la política distrital en seguridad y movilidad, y en la asignación de responsabilidades institucionales a los diferentes sectores.” De acuerdo con Valente (2000) las políticas que tienen como objetivo combatir desigualdades de género (como el acoso sexual que constituye una violencia experimentada por mujeres y cuerpos feminizados en el espacio público) enfrentan obstáculos para su implementación y ejecución que más allá de las capacidades estatales tienen que ver con una resistencia histórica de las instituciones liberales a desdibujar las fronteras entre lo público y lo privado, lo que se corresponde con una tensión para el ejercicio de la ciudadanía en calidad plena de las mujeres.

5. CONCLUSIONES

Las políticas implementadas en el contexto de la violencia sexual en el transporte público del DMQ han sido desarrolladas de manera jerárquica, sin un proceso participativo tanto en su formulación como en su implementación. El proceso de institucionalización ha sido ineficiente y complejo, demorando varios años en consolidarse. Durante un largo período, estas políticas han sido iniciativas gubernamentales, pero no se han convertido en políticas de Estado.

La campaña “Bájale al Acoso”, a pesar de sus falencias, tuvo un impacto positivo en la disminución de la tasa de victimización. Sin embargo, fue desatendida por la siguiente administración municipal tras su implementación. Actualmente, ha sido modificada y renombrada como “Acoso Cero” debido a críticas sobre su nombre, que se podría interpretar la tolerancia de cualquier nivel de acoso. Esta campaña busca erradicar la violencia sexual en el transporte público. “Acoso Cero” ha priorizado el sistema Metro de Quito desatendiendo otros tipos de transporte público y sigue utilizando la encuesta realizada por el OMSC. La campaña “Acoso

Cero” podría tener un mayor impacto si se analizan y corrigen los errores de la campaña anterior, efectivizando esta política con el fin de priorizar la movilidad segura de las principales usuarias del transporte público.

La encuesta implementada con los años se ha usado como herramienta fundamental del municipio para medir la tasa de victimización. Esta ha demostrado la influencia que tiene el estado, a través de una política pública, en el cambio del comportamiento de la población. Sin embargo, los datos recopilados omiten a las diversidades sexo-genéricas y a las víctimas menores de edad, además de incluir preguntas que revictimizan y trasladan la responsabilidad a la ciudadanía, eximiendo al estado de su responsabilidad.

Aunque el Estado, a través del Municipio de Quito, tiene información sobre las tasas de victimización y el perfil de las víctimas, este problema no se considera en las diversas planificaciones. Es evidente que, mediante las políticas públicas, el Estado desempeña un papel fundamental en la modificación de los comportamientos de la población. No obstante, no existe una política pública institucionalizada que se enfoque en la prevención de estos hechos y en el cambio de comportamiento de los agresores. Solo se lanzaron ciertas campañas, que dependieron de la voluntad de los gobiernos descentralizados de turno y se abandonaron con los cambios de alcaldías.

Las acciones contra el acoso sexual en el transporte público son fundamentales para el ejercicio efectivo del derecho a la ciudad de las principales usuarias de este tipo de transporte: las mujeres. Estas políticas deben integrarse en la planificación de la movilidad urbana e institucionalizarse de manera contundente. El componente preventivo debe tener un peso significativo en su implementación, ya que estas políticas buscan proporcionar una respuesta estatal a una problemática cultural compleja, caracterizada por comportamientos arraigados en sistemas estructurales de desigualdad. Por lo tanto, los actores de la sociedad civil y los movimientos de mujeres deben desempeñar un papel crucial en la gobernanza participativa. La nueva política propuesta por la Municipalidad de Quito tiene actualmente la oportunidad de revisar los aciertos y las limitaciones de las políticas anteriores y construir acciones que tengan un impacto positivo en la problemática mencionada.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alves, Bianca Bianchi, Karla Dominguez Gonzalez, Abel Lopez Dodero, Blanca Domine Chust, Max Hamrick, Felipe Targa, y Filiz Tamer. 2020. "Violence Against Women and Girls in Public Transport: Policy Recommendations for Mexico City." World Bank Group. World Bank, Washington, DC. <https://hdl.handle.net/10986/35015>.
- Andrade Viera, Samantha Nicole. 2021. "Institucionalización de Políticas Anticorrupción a Través Del Apoyo de Misiones Internacionales." OPERA, no. 30 (Enero), 197–213. <https://doi.org/10.18601/16578651.n30.11>.
- Astudillo, Camila Andrea Wilches, Ciro Jaramillo, y Jackeline Murillo-Hoyos. 2021. "Public Transport Accessibility and Spatial Equity for Patients with Neurodegenerative Disease in Santiago de Cali, Colombia." *Investigaciones Geográficas*, no. 76 (July), 179–93. <https://doi.org/10.14198/INGEO.17589>.
- Bazo S., Isamar, Rosa Espejo J., César Palomino A., Mercedes Flores P, Milagros Chang L., César López B., y Roberto Mansilla S. 2018. "Estudios de Biología Floral, Reproductiva y Visitantes Florales En El 'Loche' de Lambayeque (Cucurbita Moschata DUCHESNE)." *Ecología Aplicada* 17 (2): 191. <https://doi.org/10.21704/rea.v17i2.1239>.
- Blumell, Lindsey E., y Dinfin Mulupi. 2023. "The Impact of Anti-Sexual Harassment Policies on Sexual Harassment Prevention in the Workplace." *Employee Responsibilities and Rights Journal* 37 (1): 89–109. <https://doi.org/10.1007/s10672-023-09487-w>.
- Ceccato, Vania, y Anastasia Loukaitou-Sideris. 2022. "Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments: A Global Perspective." *Violence Against Women* 28 (1): 26–48. <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>.
- Concejo Metropolitano de Quito. 2012. ORDINAM-0235 ERRADICACION DE LA VIOLENCIA. Ecuador.
- Consejo Nacional para la Igualdad de Género - CNIG. 2021. "AGENDA NACIONAL PARA LA IGUALDAD DE GÉNERO (ANIG) 2021-2025." Consejo Nacional Para La Igualdad de Género - CNIG. 2021. <https://www.igualdadgenero.gob.ec/agenda-nacional-para-la-igualdad-de-genero-anig-2021-2025/>.
- Constitución de la Republica del Ecuador. 2008. "Constitución de La República Del Ecuador 2008." Incluye Reformas, 1–136. https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf.
- Crouch, Margaret. 2009. "Sexual Harassment in Public Places." *Social Philosophy Today* 25 (July):137–48. <https://doi.org/10.5840/socphiltoday20092511>.
- Diario La Hora. 2022. "De 'Bájale' a 'Cero Acoso' En El Transporte Público," March 15, 2022. <https://www.lahora.com.ec/pais/quito-proyecto-contra-acoso-transporte/>.
- Dosal, Pilar. 2003. ¿Cómo Evaluar Las Políticas Públicas Desde La Perspectiva de Género? Edited by Diputación Foral de Bizkaia. and Gabinete del Diputado General. Jornadas, Igualdad de Oportunidades, Políticas

Públicas.

- Goblet, Margot, y Fabienne Glowacz. 2010. "Le Harcèlement Sexuel Dans l'espace Public: De l'indifférence à l'intolérance Au Risque de Criminalisation." *Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique et Scientifique* 4 (18): 503–10.
- Gutierrez Gamecho, Lucía. 2019. "Análisis de La Movilidad de Vitoria-Gasteiz (España): Hombres y Mujeres Con Hijos Menores de Seis Años = An Analysis of Mobility in Vitoria-Gasteiz's (Spain): Men and Women with Children under Six." *Territorios En Formación* 0 (16): 152. <https://doi.org/10.20868/tf.2019.16.4256>.
- Harvey, David. 2015. "Ciudades Rebeldes. Del Derecho de La Ciudad a La Revolución Urbana." *Estudios Sociológicos de El Colegio de México* 33 (99): 688–93. <https://doi.org/10.24201/es.2015v33n99.1401>.
- Hood, Christopher C. 1983. *The Tools of Government*. The Tools of Government. Macmillan Education UK. <https://doi.org/10.1007/978-1-349-17169-9>.
- Howlett, Michael, y Benjamin Cashore. 2009. "The Dependent Variable Problem in the Study of Policy Change: Understanding Policy Change as a Methodological Problem." *Journal of Comparative Policy Analysis* 11 (1): 33–46. <https://doi.org/10.1080/13876980802648144>.
- Jaramillo, Ciro, Carmen Lizárraga, y Alejandro Luis Grindlay. 2012. "Spatial Disparity in Transport Social Needs and Public Transport Provision in Santiago de Cali (Colombia)." *Journal of Transport Geography* 24 (September): 340–57. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.014>.
- Jirón, Paola, y Pablo Mansilla. 2013. "Atravesando La Espesura de La Ciudad: Vida Cotidiana y Barreras de Accesibilidad de Los Habitantes de La Periferia Urbana de Santiago de Chile." *Revista de Geografía Norte Grande* 56 (56): 53–74. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022013000300004>.
- Kamau, Anne, and Tessa Wright. 2022. "Tackling Gender-Based Violence and Sexual Harassment in the Public Transport Sector: The Role of Key Actors." In *Transport and Sustainability*, 37–51. Transport and sustainability. <https://doi.org/10.1108/s2044-994120220000016004>.
- Keeling, David J. 2008. "Latin America's Transportation Conundrum." *Journal of Latin American Geography* 7 (2): 133–54. <https://doi.org/10.1353/lag.0.0005>.
- Lawrence, Verus. 2023. "Policies Implementation to Address Harassment in Workplace." *Journal of Science, Technology and Innovation Policy* 8 (2): 12–18. <https://doi.org/10.11113/jostip.v8n2.118>.
- Li, Dennis. 2016. "Access for All - Transportation Provisions for the Handicapped in Hong Kong." In *Bridging the East and West: Theories and Practices of Transportation in the Asia Pacific - Selected Papers from the Proceedings of the 11th Asia Pacific Transportation Development Conference y the 29th ICTPA Annual Conference*, 93–104. American Society of Civil Engineers. <https://doi.org/10.1061/9780784479810.012>.
- Martínez, Cristhian Figueroa, y Natan Waintrub Santibáñez. 2015.

- "Movilidad Femenina En Santiago de Chile : Reproducción de Inequidades En La Metrópolis, El Barrio y El Espacio Público." *Urbe* 7 (1): 48–61. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>.
- Marvi, Hina, Mehnaz Soomro, y Irfan Ahmed Memon. 2022. "Influence of Socio-Economic Factors on Mode Choice of Employees in Karachi City." *Global Economics Review* VII (II): 124–36. [https://doi.org/10.31703/ger.2022\(vii-ii\).11](https://doi.org/10.31703/ger.2022(vii-ii).11).
- Mujtaba, Bahaudin G., y Jasmine Kuzak. 2023. "Creating an Anti-Harassment Policy for Workplace Sexual Discrimination." *Journal of Human Resource and Sustainability Studies* 11 (01): 51–60. <https://doi.org/10.4236/jhrss.2023.111004>.
- Observatorio de la violencia de género. 2018. "Bájale Al Acoso." 2018. <http://bbpp.observatorioviolencia.org/proyecto/bajale-al-acoso/>.
- Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana. 2023. "Informe de Violencia Sexual En El Transporte Metropolitano y Metrobus."
- Pourhashem, Ghadir, Eva Malichová, Terezia Piscová, and Tatiana Kováčiková. 2022. "Gender Difference in Perception of Value of Travel Time and Travel Mode Choice Behavior in Eight European Countries." *Sustainability (Switzerland)* 14 (16): 10426–10426. <https://doi.org/10.3390/su141610426>.
- Quito Cómo Vamos. 2023. "Información Sobre Movilidad 2023." https://quitocomovamos.org/wp-content/uploads/2024/02/07Factsheet_Movilidad.pdf.
- Rodriguez Peña, Viviana María. 2024. "Política Pública Para Abordar El Acoso Sexual y Otras Violencias En El Espacio Público. Análisis de La Experiencia de Un Protocolo En Bogotá (2019-2023)." Pontificia Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/68503>.
- Secretaría de Movilidad, Alcaldía Metropolitana, and Metro. 2022. "PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO-PMMS DMQ."
- Silvestri, Alessandro, Sébastien Foudi, and Ibon Galarraga. 2022. "How to Get Commuters out of Private Cars? Exploring the Role of Perceived Social Impacts in Mode Choice in Five European Countries." *Energy Research and Social Science* 92 (October):102811–102811. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2022.102811>.
- Sompie, Tampanatu P.F. 2022. "THE INFLUENCE OF SOCIOECONOMIC STATUS ON THE MODES CHOICE OF TRANSPORTATION IN MANADO CITY." *Journal of Applied Engineering Science* 20 (1): 101–8. <https://doi.org/10.5937/jaes0-32811>.
- Stead, Dominic. 2022. "Spatial Planning Policy Tools: A Conceptual Model Spatial Planning Policy Tools A Conceptual Model*." In *Teaching, Learning & Researching Spatial Planning*, 152–66. <https://www.researchgate.net/publication/363847094>.
- Sulca, Daniyar. 2015. "Análisis de los instrumentos de la política pública destinada a la pequeña minería y minería artesanal en Perú (2009-2013)." Quito : FLACSO Sede Ecuador.

- <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/8732>.
- Sun, Xiaoqian, y Sebastian Wandelt. 2021. "Transportation Mode Choice Behavior with Recommender Systems: A Case Study on Beijing." *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 11 (September):100408. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100408>.
- TRANSPORT GENDER LAB. 2018. "The Fight against Sexual Harassment Runs Smoothly in Ecuador," 2018. <https://tglab.iadb.org/en/la-lucha-contra-el-acoso-sexual-marcha-sobre-ruedas-en-ecuador>.
- Valente, Virginia Vargas. 2000. "Una reflexion feminista de la ciudadanía." *Revista Estudios Feministas* 8 (2): 170–170. <https://doi.org/10.1590/%x>.
- Vázquez Nájera, Laura, Ma. de los Ángeles Martínez Ortega, and Martha Jiménez García. 2021. "La administración del transporte urbano: alternativa de uso sustentada en la Educación Sostenible." *RIDE Revista Iberoamericana Para La Investigación y El Desarrollo Educativo* 11 (22): 239. <https://doi.org/10.23913/ride.v11i22.957>.