

2



Ciudades Seguras

Transporte seguro

 **ONU** 
MUJERES



Ciudades Seguras

Transporte seguro



Colección Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros. Experiencia Ecuador

Ciudades Seguras: Transporte seguro.

ONU Mujeres. 2022

ONU Mujeres Ecuador.

Ana Elena Badilla G.

Representante

ONU Mujeres Ecuador

Vía Nayón s/n y Av. Simón Bolívar

Complejo EkoPark, Torre 4, piso 2.

onumujeres.ecuador@unwomen.org

Coordinación de la publicación

Ma. Alejandra Guerrón M. - Especialista en eliminación de violencia contra las mujeres.

Isabel Ma. Iturralde N. - Asociada de comunicación.

Rocío Vaca - Asistente eliminación de violencia contra las mujeres.

Sofía Rengifo - Asistente de comunicación.

Revisión documental y elaboración de textos:

Cristina Mancero

Con el apoyo de:



Diseño, diagramación, ilustración e impresión:

Manthra Comunicación: info@manthra.ec

Quito - Ecuador

ONU Mujeres es la entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres.

La iniciativa “Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros” descansa en nuestro programa mundial “Ciudades Seguras Libres de Violencia contra las Mujeres” que fuera lanzado en noviembre de 2010 con destacadas organizaciones de mujeres, organismos de Naciones Unidas y más de 70 aliados del ámbito mundial y local. Se ejecuta desde 2011 con sus programas inaugurales de Quito, Ecuador; El Cairo, Egipto; Nueva Delhi, India; Port Moresby, Papua Nueva Guinea; y Kigali, Rwanda, en la actualidad se extiende a más de 20 ciudades en el mundo.

La iniciativa mundial de ONU Mujeres Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros continúa generando múltiples resultados innovadores a través de las alianzas establecidas con alcaldías, gobiernos nacionales, grupos de mujeres y otros aliados comunitarios.

Ciudades Seguras en Ecuador ha contado con el financiamiento de la Agencia Española para la Cooperación Internacional para el Desarrollo, AECID; y el apoyo y participación de autoridades y funcionarias/os municipales en las tres ciudades, organizaciones de la sociedad civil y mujeres y hombres que han hecho posibles los avances alcanzados durante estos años.

INDICE

Quito y un transporte seguro	5
Tipos de violencia en el transporte público	6
Los problemas	7
Las soluciones	9
Antes del programa	12
Después del programa	12
Algunas cifras de cambio	14
Cuenca: ciudad y espacios seguros para mujeres y niñas	15
Resultados esperados	20
Guayaquil y un transporte libre de acoso y violencia	22



Quito y un transporte seguro

En 2010, el Observatorio de Seguridad Ciudadana de Quito realizó una encuesta a actores de seguridad. Esta arrojó resultados que revelaron la percepción de inseguridad en dos zonas puntuales de Quito: el 60% de actores definió a Quitumbe y el 80% a Eloy Alfaro como zonas poco seguras. Las estadísticas demográficas dieron cuenta de que, en esta zona, en términos generales, la población era joven, con una mayoría de mujeres (51% del total).

Para poder hacer un diagnóstico de los problemas y de las necesidades de la zona, se llevó a cabo una evaluación mediante el uso de diferentes herramientas, como encuestas, grupos focales, entrevistas semiestructuradas y método de mapeo. Los instrumentos se aplicaron a 791 personas: funcionarias y funcionarios del gobierno de la ciudad, organizaciones de mujeres, niñas y niños, representantes, dueños de transporte local, lideresas, población beneficiaria, etc.

El estudio de línea base señaló que el 84% de las mujeres de las dos administraciones zonales del sur de Quito calificaban al **transporte público municipal** como inseguro, tanto por la experiencia propia de violencia sexual como por la amenaza de que esta sucediera. Por otro lado, el 38% de las mujeres encuestadas en Eloy Alfaro y el 29% en Quitumbe manifestaron haber sido víctimas de violencia sexual en el transporte público municipal, y que la mayoría de los incidentes sucedieron en el Trolebús.

El sistema de transporte en Quito mueve a más de un millón de personas. De acuerdo con un estudio realizado en 2018, las mujeres constituyen el mayor grupo poblacional usuario del Sistema Integrado de Transporte: 82% de las mujeres lo utilizan.

Estas cifras y las problemáticas derivadas de ellas fueron una de las razones por las que el programa decidió convertir en un eje de trabajo el transporte público municipal libre de acoso sexual.

Tipos de violencia en el transporte público

Muchas mujeres han experimentado **los siguientes tipos de violencia sexual en el transporte público:**

80%

Ha sufrido **empujones**

40%

Le han **dicho frases o comentarios relativos a su imagen, su cuerpo o su aspecto físico**

39%

Le han **tocado su cuerpo** sin razón aparente alguna

7%

Le han **mostrado los genitales**

18%

Le han **manoseado su cuerpo**

26%

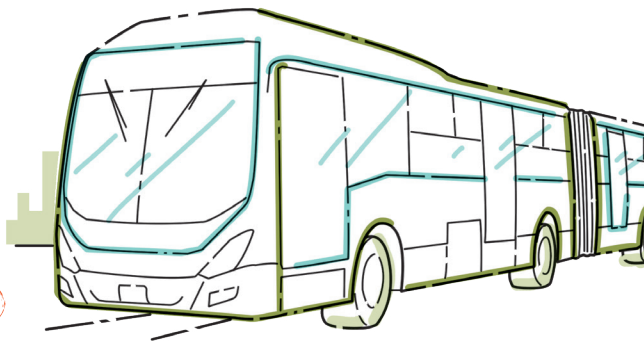
Le han **dirigido gestos de carácter sexual**

36%

Se han **recargado sobre su cuerpo** con intenciones

26%

Le han **dirigido miradas de carácter sexual**



Los problemas

A través de información obtenida en los diversos grupos focales, el transporte público municipal fue identificado como escenario de violencia sexual contra niñas, mujeres y contra la población LGBTIQ+, particularmente contra la comunidad transgénero. Por ejemplo, los funcionarios públicos entrevistados en 2012 mencionaron que en el sector de la Ferroviaria había por lo menos seis violaciones al año. Asimismo, señalaron que la congestión en el transporte público municipal en horas pico obligaba a que se diera el roce corporal, lo cual permitía a su vez que los hombres abusaran de las mujeres. En esa misma línea, el grupo focal con mujeres de entre 14 y 18 años manifestó que las adolescentes “recibían caricias indebidas” de agresores en los buses, y que el acoso por parte de choferes y cobradores era generalizado.



Las personas entrevistadas revelaron desconocimiento acerca de los mecanismos para denunciar violencia sexual contra mujeres y niñas en el transporte público municipal. Es decir, sabían de un número telefónico para quejas, pero este atendía quejas centradas en el incumplimiento de rutas y paradas obligatorias y no contemplaba casos de violencia sexual. Si entraba una llamada que denunciaba un caso de violencia sexual, no existía conocimiento sobre a qué instancias se direccionaba la denuncia una vez hecha. Algo importante de señalar es que entre las respuestas se evidenció, además, desconfianza. El hecho de que las personas entrevistadas advirtieran que los mismos agresores formaran parte del sistema institucional de transporte público (conductores y cobradores) generaba incredulidad en los mecanismos de denuncia.



Las soluciones

Como parte de las soluciones a la problemática de la violencia sexual contra mujeres y niñas en el transporte público municipal, en Quito recibieron capacitación seiscientos funcionarias y funcionarios de la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros en temas de respuesta al acoso y otras formas de violencia sexual y en la aplicación de protocolos eficientes.

Al hacer el estudio y el análisis de cómo mejorar el espacio del transporte público municipal con un enfoque de género y considerando las necesidades de mujeres y niñas, se remodelaron más de cuarenta paradas del Trolebús con pasillos de cristal transparente para que las áreas de espera y transferencia de pasajeros fueran seguras. De modo simultáneo, se llevó a cabo el mejoramiento de la infraestructura con cambios y adecuaciones en postes de alumbrado, jardinerías, árboles y otros elementos del espacio público. Estos espacios amigables han sido señalizados de forma adecuada, y orientan a la población en la prevención de acoso sexual y violencia.



Desde la Secretaría de Movilidad se creó un plan de mejoramiento del sistema de transporte público municipal con el fin de erradicar la violencia y el acoso sexual en este medio. ONU Mujeres y la Unidad Patronato Municipal San José crearon **un protocolo de atención** en casos de violencia de género en el transporte público.



Se desarrolló la estrategia **“Bájale al acoso”**, liderada por la Unidad Patronato Municipal San José, que incluyó dos grandes ejes:



a. la atención integral, basada en una herramienta digital (app) de denuncia: **a través de mensajería escrita**, y un protocolo de atención en caso de actos de violencia dentro del sistema de transporte;

b. un eje preventivo a través de la sensibilización y generación de sanción social. Como parte de la estrategia, en cinco estaciones principales de transporte metropolitano se colocaron cabinas de atención a las usuarias para recoger denuncias y brindar apoyo a las sobrevivientes.



Cuando se recibe un mensaje de denuncia, suena la alarma y los conductores cierran las puertas de inmediato.

Para atacar los problemas estructurales profundos y transformar las actitudes de la población en lo que respecta a los derechos de las mujeres y las niñas a disfrutar de espacios públicos sin temor a la violencia sexual, se realizaron **campañas de prevención** que se implementaron en espacios públicos y en el sistema de transporte.

Estas campañas promueven la participación activa de la ciudadanía para cambiar patrones culturales que permitan alcanzar una ciudad libre de acoso y violencia sexual.



#YO CAMBIO POR ELLAS


patronato@sanjose.gob.ec @patronatosj @patronatosj












PATRONATO SAN JOSÉ





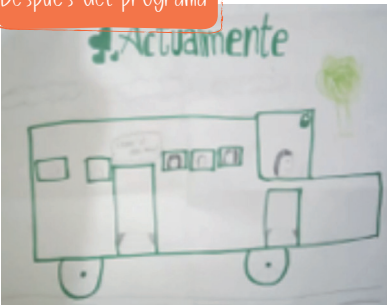
En el caso de la infancia, gracias a la implementación del programa, niñas y niños reconocen el cambio que ha generado un sentimiento de confianza y seguridad en el transporte público municipal.

Antes del programa



Los buses antes no tenían cámaras de seguridad, había más acoso, los hombres mayores no respetaban, pasaban tocando a las mujeres, no había seguridad, los conductores no hacían nada y tampoco respetaban a las adultas mayores.

Después del programa



Actualmente, los buses tienen cámaras, la Policía está presente y, si pasa algún caso de acoso, el chofer cierra las puertas. Ahora los buses son más seguros para las mujeres, hay menos acoso, los niños y niñas tienen más seguridad.

Uno de los grandes resultados fue la apropiación del programa por parte del Gobierno Municipal, pues ello ha asegurado la posibilidad de darle continuidad y la potencialidad de réplica. Tal es el caso del nuevo Metro de Quito, que incorpora en su diseño un enfoque de género, integra a mujeres en la ejecución de la obra y brinda capacitación en temas de prevención de violencia y acoso a mujeres y niñas. Ciertamente, en la actualidad **existe voluntad política** para integrar la estrategia “Bájale al acoso” a este nuevo sistema de transporte.

Cabe destacar, además, que la experiencia del programa en Quito está siendo compartida en diferentes foros internacionales, especialmente en lo referido a los logros alcanzados en el transporte público. En ese sentido, Quito se ha convertido en un modelo para otras ciudades de Ecuador y de otros países de la región.

● Dicha voluntad por parte de las máximas autoridades facilitó la generación de política pública local reflejada en la Ordenanza 0235, un instrumento legal fundamental para combatir el acoso sexual y la violencia contra mujeres y niñas en el espacio público y, específicamente, en el transporte público municipal.



Algunas cifras de cambio

El transporte público municipal es el eje de intervención que más logros ha alcanzado en términos de estructura, de organización, de involucramiento y de impacto positivo.

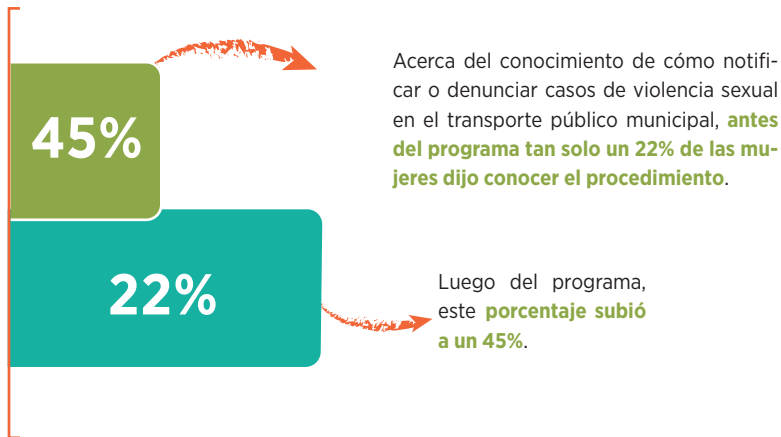


Los porcentajes mencionados se enlazan con los de la autodefensa (la acción de defenderse por medio de gritos, golpes o silbidos ante un episodio de violencia sexual o acoso): **del 67% reportado antes del programa**

se pasó a un **35,4% luego de implementado este.**

67%

35,4%



De forma general, **antes del programa el 84%** de las mujeres identificó el **transporte público municipal como inseguro,**

pero **esta percepción de inseguridad disminuyó en un 6%** luego de implementado.

84%

6%

El éxito del programa ha aumentado el interés de autoridades municipales y de la sociedad civil, debido al reconocimiento público de la magnitud de la problemática del acoso y la violencia sexual contra mujeres y niñas en los espacios públicos, y debido también a los beneficios que generan las mejoras institucionalizadas en el sector del transporte público municipal.



Cuenca: ciudad y espacios seguros para mujeres y niñas

La violencia deja marcada la vida, el alma y es difícil salir cuando una es víctima de ciertas situaciones de violencia... sexual, física, psicológica, de palabras...
(entrevista a lideresa de la parroquia Gil Ramírez Dávalos)

En el bus estuvimos viajando con mi hermana, y un mayor le estaba mostrando hasta los genitales. Nos levantamos. La mayoría de la gente no reacciona, se quedan callados...
(entrevista a lideresa comunitaria)

En 2015, la ciudad de Cuenca decidió aunar esfuerzos para reducir la violencia sexual contra mujeres y niñas en el cantón. Así fue como se adhirió al programa “Ciudades y espacios seguros para mujeres y niñas”, propuesto por ONU Mujeres y apoyado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID). El primer paso del programa fue hacer un diagnóstico de la percepción acerca de la seguridad y violencia sexual en el espacio público en los ámbitos urbano y rural. Un siguiente paso fue elaborar una estructura de manera participativa, junto con el gobierno central, el gobierno local, la sociedad civil y las organizaciones de mujeres feministas, de tal forma que pudieran evidenciarse las necesidades y las problemáticas de las mujeres del cantón Cuenca.



Antes de realizar el estudio preliminar en 2016, Cuenca contaba ya con estadísticas preocupantes arrojadas por la Encuesta Nacional de Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las Mujeres (ENVIGMU, 2011). Esta mostró que Azuay era una de las provincias que mayor violencia registraba, con el 68,8%, cifra que superaba al porcentaje nacional de 60,6%.

El estudio llevado a cabo en el marco del programa Ciudades Seguras buscaba evidenciar cuál era la percepción de la población sobre el uso, el acceso y el aprovechamiento del espacio público de las mujeres en Cuenca. Para obtener esta información, se realizaron encuestas, entrevistas a profundidad, grupos focales, mapeo de actores y observación no participante. Se consultó a 904 personas para la obtención de información, de las cuales el 52% eran mujeres.

En el área urbana, el estudio reveló que la percepción sobre la afectación de la violencia a mujeres y niñas en el espacio público era alta: equivalía a 90% y 80%, respectivamente. Asimismo, se evidenció que el 26% de mujeres y niñas experimentaban violencia en los buses, siendo estos el espacio y el servicio donde ocurría mayormente la violencia sexual contra mujeres y niñas.



Por su parte, en el área rural, el estudio evidenció que la percepción sobre la violencia contra mujeres y niñas las afectaba en un 64% y 53%, respectivamente. De forma específica, estos eran los espacios en los que las mujeres del área rural experimentaban acoso sexual: buses 40%, calle 30%, orillas de los ríos y llanos 28%, colegio 24%, parques y plazas 15%. Los buses en un 32% y la calle en un 30% eran los lugares en que las mujeres reconocían haber sido víctimas de

acoso sexual.

¿Qué se considera acoso sexual?

- comentarios sexuales sobre el cuerpo, partes del cuerpo o la apariencia
- los silbidos mientras una mujer o una niña pasa por la calle
- demandas de favores sexuales
- miradas sexualmente sugestivas
- seguir, acechar
- exponer los órganos sexuales
- frotarse deliberadamente contra alguien en la calle o en el transporte público
- agarrones, pellizcos, nalgadas

Según las encuestas, **el 71%** de adolescentes y mujeres **vivieron acoso sexual en el espacio público** en el último año. **El 36%** de las adolescentes y mujeres **vivieron violencia en el transporte público** (bus, taxi o camioneta). En definitiva, **el estudio confirmó que 63% de mujeres sentían temor de hacer uso del transporte público en el día y 87%, en la noche.**

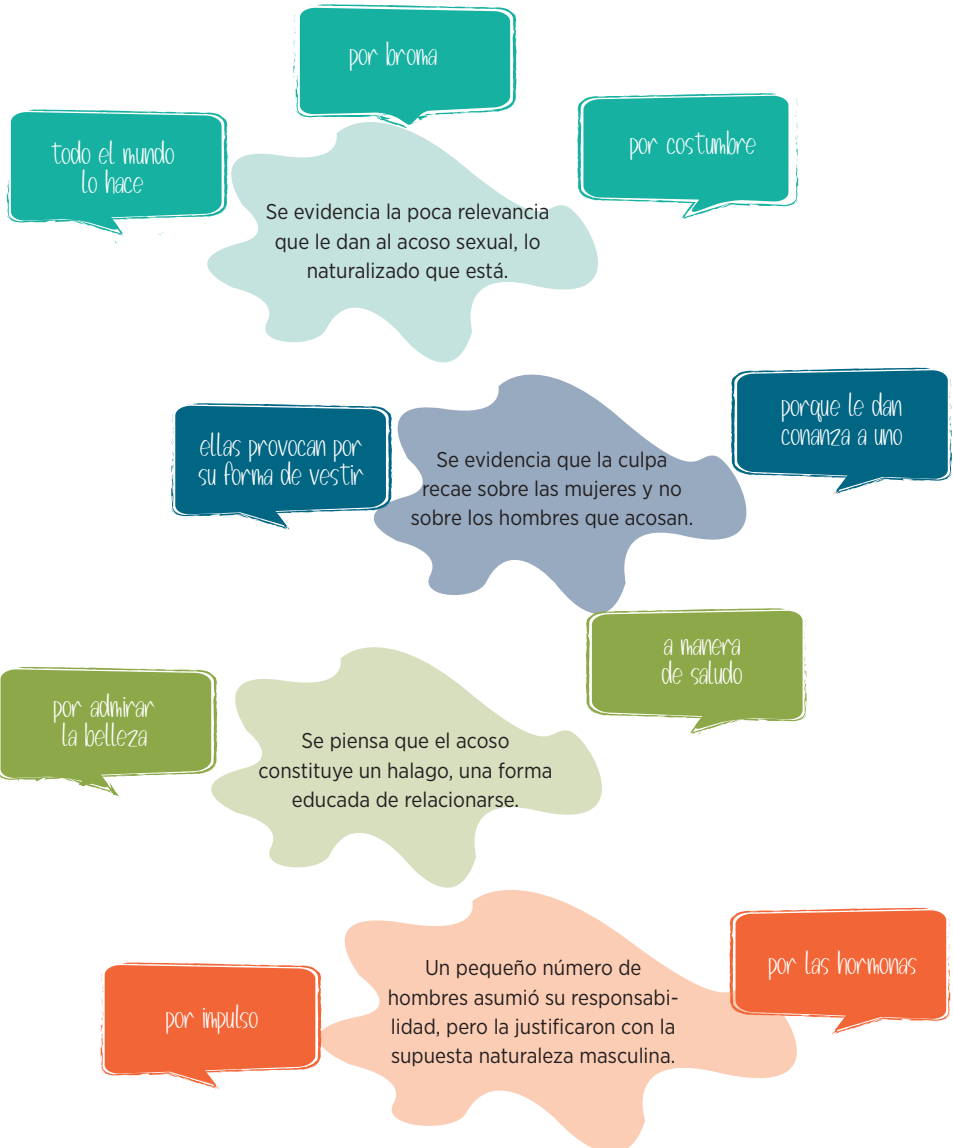
Dentro de los **tipos de violencia en el espacio y el transporte público** que se indagaron, **la violencia psicológica** (insultos, humillaciones y amenazas) **obtuvo un 31%**, seguido de **la violencia sexual** (las formas de acoso sexual con contacto físico) **con un 22%**. Las más altas tasas de **incidencia de violencia las tenían las mujeres de entre 20 y 39 años.**



En términos generales, las mujeres urbanas y rurales viajaban menos en transporte público durante la noche o la madrugada por miedo a que las asaltaran, las violaran o las secuestraran. Había, en general, una percepción de mayor riesgo a esas horas. El temor de usar el espacio y el transporte público debido a la inseguridad traía consigo efectos negativos en el ejercicio de derechos de mujeres, adolescentes y niñas. Así, el 97% de las mujeres y adolescentes encuestadas había limitado sus actividades por percepción de inseguridad y temor.

En lo que respecta a los hombres, un 33% reconoció acosar a mujeres, adolescentes y niñas en el espacio y transporte público, y fue mayor el porcentaje de hombres de las áreas rurales que reconocieron acosar.

Los hombres acosan porque:



Con relación a los responsables del acoso sexual, en el 42% de los casos se trató de un hombre adulto, en el 27%, de un grupo de hombres, y en el 16%, de un hombre joven.

En el restante 14% de los casos, no se respondió a esta pregunta.



Resultados esperados

Considerando estas cifras, el proyecto en Cuenca desarrolló sus objetivos con miras a conseguir resultados en el transporte público: mejorar las actitudes y prácticas de las personas, así como la respuesta de las instituciones en relación con los derechos de las mujeres y las niñas a disfrutar del transporte público en forma segura; legislar y desarrollar políticas sobre prevención y respuesta a la violencia y acoso sexual en el transporte público.

Se seleccionaron seis parroquias para implementar el proyecto: las parroquias urbanas de El Sagrario, Gil Ramírez Dávalos y Sucre; y las parroquias rurales de Chiquintad, Quingeo y Sinincay.

Hasta finales de 2022, el programa plantea completar las siguientes acciones para lograr un transporte público libre de violencia sexual y acoso contra mujeres y niñas:

- **Diseño y realización de campañas**

de prevención de la violencia y acoso en el espacio público de Cuenca, que incluyan mensajes relacionados con la corresponsabilidad ciudadana en la erradicación de la violencia y acoso en el espacio y transporte público, la sanción social a agresores y el impulso de nuevas masculinidades.

Se desarrolló, por ejemplo, la campaña “24/7 sin acoso sexual”, cuyo objetivo es informar a la ciudadanía sobre lo que constituye el acoso sexual y cómo este afecta el ejercicio de los derechos de las mujeres en Cuenca. Si bien los mensajes están dirigidos a la ciudadanía en general, se desarrollaron mensajes dirigidos a los hombres como actores de cambio y transformación.

- **Implementación de acciones** de activismo en espacios identificados como seguros y en rutas de transporte público que atraviesan la zona de intervención.
- **Capacitación a hombres**, jóvenes y niños en nuevas masculinidades, en la deconstrucción de la violencia y acoso a mujeres y niñas en el espacio y transporte público como una forma de halago y conquista, y en el reconocimiento de estas prácticas como formas de violencia que atentan contra los derechos de las mujeres.
- **Capacitación a organizaciones** sociales y de mujeres de Cuenca en control social y seguimiento a la gestión pública relacionada con la prevención y erradicación de la violencia y acoso sexual contra mujeres y niñas en el espacio y transporte público.





Guayaquil y un transporte libre de acoso y violencia

Guayaquil es la tercera ciudad que se adhiere al programa Ciudades Seguras, y lo hace a través de la rectoría del plan estratégico de acción y apoyo a la mujer, denominado **AMIGA, YA NO ESTÁS SOLA (AYNES)**, cuyo objetivo es enfrentar la problemática de la violencia de la mujer de una manera transversal e integral.

La Encuesta Nacional sobre Relaciones Familiares y Violencia de Género (ENVIGMU, 2019) evidenció que, a escala nacional, el 31,6% de mujeres ha experimentado algún tipo de violencia en los últimos doce meses, mientras que en la provincia de Guayas este porcentaje corresponde al 32,9% de mujeres. Asimismo, en Guayas, el 10,8% de las mujeres ha sufrido violencia sexual en los últimos doce meses en el ámbito social.



Por su parte, los testimonios y la información documental que se recopilaron para el estudio exploratorio preliminar en Guayaquil pusieron en evidencia que entre los lugares en los que las mujeres son agredidas se encuentran, principalmente, sus hogares, las calles y el transporte público. Estos actos de violencia afectan a todas las mujeres sin distinción de estrato social, etnia o edad.

Una vez analizada la problemática general en la ciudad de Guayaquil, se determinó que el área de intervención será el sector S-81, que incluye los barrios de Las Peñas, Cerro El Carmen, Roca, Pedro Carbo y Rocafuerte. Esta zona ubicada en el centro de la ciudad tiene una intensa actividad comercial y de prestación de servicios vinculados a la administración de justicia y gestión del Estado central y local en el horario de ocho de la mañana a seis de la tarde. Pasada esa hora, predominan actividades vinculadas a los servicios turísticos y de recreación.



A fin de establecer una articulación con el área de intervención, en 2021 se llevó a cabo la encuesta de caracterización demográfica Ciudades Seguras en el sector S-81 de Guayaquil, y esta identificó que el **18% de las mujeres** encuestadas habían sido violentadas en el espacio público durante los últimos doce meses. Por otro lado, la mitad de las mujeres había experimentado agresiones verbales, principalmente **palabras obscenas**, y al **6,8%** le mostraron los genitales.

! Algunas palabras ofensivas que escuchan a diario las mujeres en la ciudad de Guayaquil: “perra”, “acuéstate conmigo”, “puta”, “quiero pasar mi lengua en tu coquita”, “mamacita, estás rica”, “estás como para comerte”, entre otras (El Universo, edición digital del 1 de agosto de 2021).



El estudio mostró también que, en términos generales, había una sensación de alerta y miedo cada vez que las mujeres y niñas hacían uso del transporte público. Las mujeres que participaron en los grupos focales manifestaron que están expuestas tanto a violencia psicológica y sexual como al acoso en los espacios en los que se desenvuelven cotidianamente (la casa, el trabajo, la calle, el barrio) y al trasladarse en transporte público.

Varios aspectos se identificaron como causas que perpetúan la problemática en el transporte, entre ellos: el transporte público provee las condiciones para facilitar prácticas de violencia sexual en contra de las mujeres, niñas y comunidad LGBTIQ+; la naturalización de la violencia en los espacios públicos, y el hecho de que los medios de comunicación reproducen estos patrones.



Para mejorar las condiciones dentro del transporte público que aporten a la disminución de la violencia sexual contra mujeres y niñas –lo cual les permitiría acceder al transporte como un mecanismo seguro para llegar y salir de sector S-81– y con el propósito de que los medios de comunicación sean capacitados y sensibilizados en la reducción de la reproducción de patrones de violencia en contra de mujeres y niñas, el proyecto “Guayaquil, ciudad segura para las mujeres y las niñas” propone diseñar los insumos principales de forma participativa. El tiempo planificado para la ejecución del proyecto es de cuatro años, dentro de los cuales, en el primer semestre, se ejecutarán actividades de socialización dentro del Municipio de Guayaquil, planificación y asignación de presupuestos, mesas de trabajo de diseño de actividades y otras acciones que corresponden a una fase de planificación antes de dar paso a la implementación que está prevista desde 2022 en adelante. En lo concerniente al transporte público específicamente, las beneficiarias directas serán mujeres y niñas de la parroquia Pedro-Carbo-Concepción, usuarias de la Metrovía y la Aerovía.

