

**Reformulación Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Quito Primera
Línea de Metro**

(2882-OC-EC y 2882-OC-EC-1)

Nota técnica

**PRÁCTICAS, ACTIVIDADES E INICIATIVAS EN FAVOR DE LA IGUALDAD DE
GÉNERO EN EL TRANSPORTE URBANO EN QUITO**

TABLA DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	3
2. DIAGNÓSTICO	3
3. METRO DE QUITO CON ENFOQUE DE GÉNERO	4
4. CAMPAÑA QUIERO ANDAR TRANQUILA, CALLES SIN ACOSO	5
5. INICIATIVA CABINAS CUÉNTAME	6
6. INICIATIVA BÁJALE AL ACOSO	7
7. FUENTES.....	9

1. INTRODUCCIÓN

La situación de violencia de género¹ experimentada en espacios públicos y medios de transporte en la ciudad de Quito ha llamado la atención a distintas autoridades de la ciudad. En este sentido, las diferentes instancias de la Municipalidad han generado un número de iniciativas en favor de la igualdad género y la reducción de la violencia contra la mujer en medios de transporte, todas ellas relevantes en el contexto de operación Reformulación Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Quito Primera Línea de Metro. El presente documento muestra un diagnóstico de la situación de violencia de género en la ciudad y describe las iniciativas relacionadas al respecto.

2. DIAGNÓSTICO

Según la Encuesta de Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las Mujeres, realizada por el INEC en el 2011 con el apoyo de la Comisión de Transición hacia el Consejo de las Mujeres y la Igualdad de Género y el Ministerio del Interior, seis de cada diez mujeres refiere haber sufrido algún tipo de violencia de género y una de cada cuatro ha sufrido algún tipo de violencia sexual a lo largo de su vida, siendo Pichincha la tercera provincia del país, con un mayor porcentaje de violencia de género después de Morona de Santiago y Tungurahua.

De acuerdo a la “Línea de Base sobre Violencia Sexual contra las Mujeres y las Niñas en el Espacio Público”, realizada en el 2012 en el sur de Quito, en el marco del Programa Global de ONU Mujeres “Ciudades Seguras Libres de Violencia contra las Mujeres y las Niñas”², el transporte público ha sido identificado como uno de los espacios inseguros donde se produce violencia de género. Según el estudio la percepción de que tienen las mujeres respecto al transporte público es durante las horas de la noche y en horas pico donde el 60% de la oferta de transporte público tiene un índice de ocupación que oscila en promedio de 8 pasajeros/m²³.

Un 40% de mujeres adolescentes y adultas de la zona sur de Quito reportaron haber sufrido situaciones de acoso sexual en el transporte público⁴. Estos datos corroboran los resultados obtenidos por el Municipio de Quito y la Secretaría de Inclusión Social en el 2011, en el “Diagnóstico rápido sobre Percepciones de la Violencia Sexual contra las Mujeres en el Sistema de Transporte Público Trolebús” que evidenció que la violencia sexual en el sistema de transporte Trolebús es un problema estructural, normativo y cultural en Quito, y demuestra que las mujeres son las más vulnerables a sufrir este tipo de ataques y que son las adolescentes quienes más sufren agresiones sexuales.

Con base a esta situación, en 2013 se construye el Plan de “Quito, Ciudad Segura para las Mujeres y las Niñas”, un proyecto participativo que involucra actores gubernamentales, no

¹ La Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer “Convención Belem do Pará”.(1994) define violencia contra la mujer en su Artículo 1 como “cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito privado como en el público”

² Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y ONU Mujeres, Protocolo de actuación en casos de violencia sexual en el sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito, Quito, 2014

³ Condiciones de alta calidad y eficiencia, Pág. 67, Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025.

⁴ Fuente: Viteri, María Amelia, Michelle Artieda López, Katalina Barreiro, Juan Pineda y Alicia de la Torre Rojas. 2012. Percepciones de seguridad en el sur de Quito. Quito: Patronato Municipal San José.

gubernamentales y de la sociedad civil que plantea como una de sus cuatro líneas de acción, lograr un transporte seguro y libre de acoso sexual contra las mujeres y niñas.⁵

De manera adicional, desde de 2017, Quito hace parte del *Transport GenderLab* (ATN/OC-15847-RG), una iniciativa del BID que promueve la incorporación de la perspectiva de género en el transporte público de seis ciudades latinoamericanas a través de la cooperación y búsqueda de soluciones conjuntas. Las ciudades participantes (Quito, Buenos Aires, Ciudad de México, Guadalajara, Santiago y Bogotá) se benefician de la generación de conocimiento sobre el diseño, implementación y monitoreo de actividades en favor de la igualdad de género en el sector de transporte, a través de un diálogo técnico basado en el trabajo en red y el intercambio de experiencias.

3. METRO DE QUITO CON ENFOQUE DE GÉNERO

3. 1. Antecedentes relevantes

En el año 2010 se designó a Metro de Madrid como encargado del desarrollo del proyecto Metro de Quito. En mayo del 2011, el Concejo Municipal, instituye la Unidad Metro de Quito a cargo de contratar los estudios de factibilidad de la Primera Línea del Metro, los estudios de Ingeniería que comprenden los trabajos técnicos de soporte y los diseños definitivos. Su construcción inició oficialmente en el año 2013.

3. 2. Descripción general y objetivos específicos

Consiste en incorporar la perspectiva de género de manera integral en la construcción del Metro de Quito, para hacer que la obra -por si misma- genere oportunidades laborales y de empoderamiento para hombres y mujeres por igual, garantice el acceso libre y seguro al medio de transporte y sea un espacio que cumpla con los estándares internacionales de inclusión. Esta iniciativa se respalda en tres instrumentos legales: la ordenanza Metropolitana 235, la Resolución Metropolitana 009 y la Declaratoria del Sistema de Transporte en emergencia del 2014. El principal objetivo de esta iniciativa es incorporar el enfoque de género de manera integral en la construcción de la primera línea de Metro de Quito para contar con un sistema de transporte seguro y libre de violencia de género.

3. 3. Detalles del proceso de implementación

A través del financiamiento del Banco Mundial, se contratarán dos consultorías para conseguir los productos esperados. Actualmente, la primera consultoría se encuentra en el proceso precontractual e iniciará su implementación en el primer trimestre del 2018.

Sin embargo, el Municipio de Quito a través de la Unidad Patronato Municipal San José, con apoyo metodológico de ONU mujeres y operativo de la Empresa Metro de Quito, ya ha impulsado acciones para socializar la iniciativa y trabajar con el público que actualmente construye esta mega obra de movilidad.

En este contexto se ha capacitado a los obreros del Metro de Quito en la prevención de la violencia en el espacio público. Los obreros son contratados por ACCIONA (principal empresa encargada de la construcción del Metro) y otras empresas privadas. Las capacitaciones se realizan durante 30 minutos, antes de la jornada de trabajo. Actualmente se han llevado a cabo en más de 20 frentes

⁵ Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y ONU Mujeres, Protocolo de actuación en casos de violencia sexual en el sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito, Quito, 2014

de obra y se realizan con apoyo de los Centros de Equidad y Justicia quienes son los encargados de dictar la capacitación.

También se ha incluido mensajes sobre igualdad de género, respeto y convivencia, en la publicidad general de construcción del Metro.

3. 4. Resultados de la iniciativa

Respecto a las capacitaciones, 1.236 obreros del metro de Quito han sido capacitados, sensibilizados y comprometidos con la erradicación y prevención de la violencia sexual en el espacio público durante el año 2017.

3. 5. Lecciones aprendidas y Recomendaciones

Para la primera etapa -liderada por la Unidad Patronato Municipal San José- ha sido clave el compromiso del Empresa Metro de Quito. El compromiso de los hombres que han sido empleados como obreros para la construcción del Metro de Quito, puede ser un paso fundamental para desnaturalizar la discriminación y violencia de género dentro del sector transporte.

4. CAMPAÑA QUIERO ANDAR TRANQUILA, CALLES SIN ACOSO

4. 1. Antecedentes relevantes:

La campaña se lanza durante en el periodo de la alcaldía de Augusto Barrera (2009-2014), después de la aprobación de la ordenanza 0235 con el liderazgo del concejal Norma Wray, en 2012. Esta ordenanza para la erradicación de la violencia de género tenía como objetivo transformar políticas municipales en planes y programas concretos; y, proporcionar definiciones más precisas y adecuadas para el acoso en el ámbito público y privado. De igual manera, de esta ordenanza se derivan instrumentos operativos como protocolos de atención a víctimas y actuación en entidades como la policía metropolitana y las empresas de pasajeros. Finalmente, la ordenanza proporciona el marco legal para el plan de Ciudades Seguras para mujeres y niñas, el cual se implementa actualmente a través del Patronato San José.

4. 2. Descripción general y Objetivos específicos

La campaña, constaba de cinco ejes principales:

- (i). Campaña de prevención y atención de violencia sexual en el espacio público y sistemas de transporte (específicamente en el Trolebús).
- (ii). Implementación de procesos de sensibilización y capacitación continua a funcionarios y funcionarias que trabajan en este servicio, y a estudiantes de colegios.
- (iii). Desarrollo e implementación de un protocolo de atención para que los funcionarios públicos sepan cómo responder ante una situación de violencia. Inicialmente se aplicará en el Trolebús y, progresivamente, en la Ecovía y Corredor Sur-Oriental.
- (iv). Investigación sobre la situación de la violencia sexual en el sistema de transporte público en coordinación con el proyecto Ciudades Seguras.
- (v). Implementación del Plan de Seguridad en el transporte público.

Esta campaña aterrizó en diferentes proyectos e intervenciones en el espacio público. Su objetivo principal fue la generación de conciencia ciudadana respecto al acoso sexual que viven diariamente niñas y mujeres en los espacios públicos de la ciudad y respecto al hecho de discriminación inadmisibles que atenta contra los derechos de las mujeres.

4. 3. Detalles del proceso de implementación

La campaña es una iniciativa municipal a través de la Comisión del Concejo Municipal de Equidad Social y Género, que juntamente con la Secretaría de Inclusión Social y la de Seguridad y Gobernabilidad coordinó e implementó las estrategias mencionadas anteriormente. Debido a que la comunicación y el mensaje de esta campaña fue dirigido directamente a los hombres, es un hito ya que la mayoría de campañas realizadas anteriormente no apuntaban directamente a quienes causan el acoso. Los mensajes de esta campaña eran imperativos, joviales y claros, por lo que apuntaba a grupos de edad joven para modificar un cambio de comportamiento y visión respecto al acoso.

4. 4. Resultados de la iniciativa

En esta campaña se capacitó a 500 funcionarios municipales de la EPMTTP y de la Policía Metropolitana con la finalidad de responder efectivamente a los casos de acoso y violencia contra las mujeres (Garzón, 2015). La iniciativa logró la creación de una ordenanza como paraguas para la transversalización de la política de género, la inclusión en temas operativos de las consideraciones seguridad de las mujeres en el transporte público, y la creación de protocolos de atención y respuesta para la Policía Metropolitana.

4. 5. Lecciones aprendidas y Recomendaciones

Esta campaña tiene un valor importante que es el lenguaje joven, mensaje dirigido a los hombres que señala exactamente a quienes reproducen la violencia en el espacio público. Se debe tener campañas que reconozcan el perfil de los agresores y que estén dirigidas correctamente en sus objetivos y mensajes.

5. INICIATIVA CABINAS CUÉNTAME

5. 1. Antecedentes relevantes:

Es una iniciativa que tiene como actor relevante a Patronato San José, ONU-Mujeres y a la concejala Daniela Chacón como promotora del proyecto. La coordinación con la empresa de pasajeros y otras entidades del municipio fue una de las claves para el éxito de la iniciativa.

5. 2. Descripción general y objetivos específicos:

Las cabinas Cuéntame son un esfuerzo de la gestión de la Ex vicealcaldesa Daniela Chacón (2014-2016) y en coordinación con el Patronato San José y otras instancias municipales. Se implementaron cinco cabinas ubicadas en estaciones de transferencia de pasajeros para que las mujeres denuncien el acoso sexual en el transporte público. Este proyecto contaba con una unidad especializada dentro de la EPMTTPQ y también se realizaron campañas de comunicación para la difusión del programa. Esta iniciativa se enmarca en el programa de ONU-Mujeres “Ciudades Seguras para mujeres y niñas”.

Los objetivos específicos de la iniciativa incluyen: (i) Proveer un espacio especializado para las víctimas de acoso sexual en el sistema de transporte municipal; (ii) Erradicar el acoso en el sistema de transporte municipal; (iii) Facilitar el proceso de denuncia y acompañamiento a la víctima de acoso; y (iv) Visibilizar el problema del acoso en el transporte público.

5. 3. Detalles del proceso de implementación

El programa se implementó el 16 de diciembre del año 2014, con charlas de capacitación, en coordinación con la CAF y el Patronato San José. Este programa que incluía la instalación de las cabinas también estuvo relacionado con el protocolo de actuación de violencia sexual en el sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito. En este protocolo se delinean y se designan las responsabilidades de las diferentes entidades en los casos de violencia sexual.

La función de las cabinas y su instalación es visibilizar y proveer un espacio, discreto, anónimo y adecuado para abordar en la primera línea la contención psicológica que requieren las personas víctimas de violencia sexual.

5. 4. Resultados de la iniciativa

Tras diez meses desde su implementación, las cabinas habían recibido un total de 274 denuncias de las cuales se generaron dos sentencias, que fueron las primeras de su tipo en el sistema judicial de la ciudad y el país (La República, 2015). Para febrero de 2016 se registraron 500 denuncias y 11 sentencias de diferentes tipos de agresión sexual (Alfonso, Del Pozo y Ramirez, 2016). Adicionalmente el uso y aplicación del protocolo de actuación para todas las entidades ha supuesto un hito importante ya que la municipalidad de Quito tiene estándares y responsabilidades asignadas. De esta manera se puede dar seguimiento a las iniciativas e identificar claramente a las instituciones involucradas

5. 5. Lecciones aprendidas y Recomendaciones

La iniciativa fue la primera en la ciudad que dio resultados concretos y generó oportunidades reales para que la violencia en el transporte público sea tratada de forma seria. Se debería analizar a fondo las debilidades de esta iniciativa y analizar la potencialidad de ser replicada en otras ciudades del país.

6. INICIATIVA BÁJALE AL ACOSO

6. 1. Antecedentes relevantes:

Esta iniciativa se desarrolla como parte del programa “Ciudades seguras para mujeres y niñas”. Es un vuelco al proyecto de la implementación de cabinas “Cuéntame”. “Bájale al acoso” es una estrategia integral para prevenir y atender efectivamente los casos de acoso sexual en el transporte público, a través de herramientas de fácil acceso para los ciudadanos” (Bájale al acoso, 2017). El proyecto cuenta con la articulación y protocolos creados anteriormente por lo que las sentencias por acoso sexual en el transporte público siguen siendo ejecutoriadas.

6. 2. Descripción general y objetivos específicos

El proyecto consiste en un sistema de denuncia y alerta cuando hay casos de acoso en el sistema de transporte público municipal. El sistema funciona básicamente con un mensaje de texto que es enviado a la central dónde una operadora recibe el mensaje de texto y procede a llamar a la víctima. Paralelamente se dispara una alarma dentro de los nuevos buses bi-articuladas que tienen instalado una alarma, en la siguiente imagen está el proceso de denuncia.

El objetivo específico de la iniciativa consiste en “visibilizar los casos de acoso sexual que se han visto relegados o silenciados por sus propias víctimas por distintos factores como: falta de tiempo

para hacer el reporte, falta de herramientas simples y cercanas, o vergüenza o miedo de hablar de esa situación frente a extraños” (Bájale al acoso, 2017).

Figura 1 Procedimiento del sistema bájale al acoso



A la par de este sistema tecnológico se encuentran equipos motorizados de la policía metropolitana que proceden a detener al agresor al momento de bajarse de la unidad y entregar a las autoridades competentes en caso de que la víctima quiera realizar la denuncia. Esta iniciativa fue una coordinación entre la Empresa de Pasajeros de Quito y la unidad Patronato San José.

6. 3. Detalles del proceso de implementación

El proceso de implementación es relativamente sencillo, ya que consta de la preparación de un espacio en el centro de operaciones de transporte público ubicado en el sector de La Magdalena, la adaptación de la plataforma tecnológica, y las alarmas en los buses.

6. 4. Resultados de la iniciativa

Para diciembre del año 2017, la iniciativa presentó un total de 560 casos de mujeres que reportaron ser víctimas de acoso sexual en el sistema de transporte público municipal. De estos 20 casos fueron enviados a la Fiscalía y en total se cuenta cuatro sentencias ejecutoriadas (Jácome, 2017).

6. 5. Lecciones aprendidas y Recomendaciones

Se consideró valiosa la evaluación la pertinencia de expandir el sistema a escala ciudad y que pueda integrarse con otras iniciativas exitosas como las "Cabinas Cuéntame". Como riesgos asociados a la iniciativa también se tomaron en consideración: (i) el hecho de que la visibilización de los acosos, sea causa de rechazo o incomodidad para otros pasajeros que viajan en la unidad que se detiene o sufre el retraso por causa del acoso; (ii) la posible confrontación de las víctimas con el agresor de

manera poco adecuada hasta que lleguen las autoridades a los agresores; y (iii) el mal uso del sistema que causaría la pérdida de tiempo por parte de los operadores

7. FUENTES

- Alfonso, L. M., del Pozo, N. Q., & Ramírez, G. (2016). Acoso sexual en lugares públicos de Quito: retos para una “ciudad segura”. URVIO-Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad, (19), 21-36.
- Diario La República, (2015). Quito estrenó primeras sentencias contra acosadores sexuales en buses. Avilante at:
<http://www.larepublica.ec/blog/sociedad/2015/09/28/quito-estreno-primeras-sentencias-contra-acosadores-sexuales-en-buses/>
- Encuesta de Movilidad de Quito, EDM (2011). Informe de resultados de la Encuesta de movilidad realizado por Metro Madrid. Quito.
- Garzón Macías, G. F. (2015). Análisis comunicacional de los impactos de la campaña quiero andar tranquila, calles sin acoso en el trolebús, período octubre–diciembre 2011 (Tesis de grado).
- Jácome, E. (2017). Bájale al acoso' registró 560 casos de acoso sexual en cinco meses en el sistema de transporte municipal. El Comercio. Recuperado de:
<http://www.elcomercio.com/actualidad/bajalealacoso-buses-transportemunicipal-violencia-mujeres.html>
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2014). DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO PARA EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO TERRITORIAL (PMOT). Secretaría de Movilidad.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y ONU Mujeres (2014). Protocolo de actuación en casos de violencia sexual en el sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito.