



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

**“ESTUDIO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN
LA CIUDAD DE RIOBAMBA CON ENFOQUE DE GÉNERO”**

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

LICENCIADA EN GESTIÓN DEL TRANSPORTE

AUTORA:

JAMELY ABIGAIL CARDOZO CABEZAS

Riobamba-Ecuador

2021



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

**“ESTUDIO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN
LA CIUDAD DE RIOBAMBA CON ENFOQUE DE GÉNERO”**

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

LICENCIADA EN GESTIÓN DEL TRANSPORTE

AUTORA: JAMELY ABIGAIL CARDOZO CABEZAS

DIRECTOR: ING. GUSTAVO JAVIER AGUILAR MIRANDA

Riobamba-Ecuador

2021

©2021, Jamely Abigail Cardozo Cabezas

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento incluyendo la cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozca el Derecho de Autor.

Yo, Jamely Abigail Cardozo Cabezas, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y que los resultados del mismo son auténticos. Los textos constantes en el documento que provienen de otras fuentes están debidamente citados y referenciados.

Como autora, asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación. El patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 14 de julio del 2021

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jamely Cardozo', with a stylized flourish extending to the right.

Jamely Abigail Cardozo Cabezas

C.I. 0604267427

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

El tribunal del trabajo de titulación certifica que. El trabajo de titulación: Tipo: Proyecto de Investigación “ESTUDIO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA CON ENFOQUE DE GÉNERO”, realizado por la señorita. **JAMELY ABIGAIL CARDOZO CABEZAS**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del trabajo de titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
<p>Ing. Ruffo Neptali Villa Uvidia PRESIDENTE DEL TRIBUNAL</p>	<p>RUFFO NEPTALI VILLA UVIDIA  Firmado digitalmente por RUFFO NEPTALI VILLA UVIDIA</p>	<p>2021/07/14</p>
<p>Ing. Gustavo Javier Aguilar Miranda DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN</p>	<p>GUSTAVO JAVIER AGUILAR MIRANDA  Firmado digitalmente por GUSTAVO JAVIERAGUILAR MIRANDA</p>	<p>2021/07/14</p>
<p>Ing. Patricio Xavier Moreno Vallejo MIEMBRO TRIBUNAL</p>	<p> Digitally signed by Patricio Xavier Moreno Vallejo DN: cn=Patricio Xavier Moreno Vallejo c=EC l=RIOBAMBA o=ESPOCH DTIC ou=AUTORIDAD DE CERTIFICACION ESPOCH DTIC</p>	<p>2021/07/14</p>

DEDICATORIA

El presente trabajo va dedicado a todos los jóvenes que buscan generar con su accionar cambios en la sociedad, a aquellos soñadores y luchadores que persiguen el anhelo de mejores días, pero sobre todo a aquellos que sin miedo o con él se atreven y dejan huellas que trascienden en el tiempo.

Jamely

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi equipo de trabajo la Srta Joselyn Vinueza con quien pudimos plasmar la idea original de la que es consecuente este, mi trabajo de titulación.

A la Escuela de Gestión de Transporte que tiene docentes que han compartido sus conocimientos en mi formación profesional, al equipo técnico del servicio de transporte público de la dirección de movilidad, tránsito y transporte del GADM Riobamba por la apertura en la recolección de información, a la abogada Daniela Chacón miembro de fundación TANDEM y Mujeres en movimiento quién fue mentora de nuestra idea inicial, pero sobre todo al Ing. Gustavo Javier Aguilar Miranda y al Ing. Patricio Xavier Moreno Vallejo, que con sus enseñanzas, guías y conocimientos, colaboraron con el presente trabajo de investigación para que pueda ser realizado de manera correcta.

Jamely

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS.....	x
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xiii
ÍNDICE DE ANEXOS	xv
RESUMEN	xvi
ABSTRACT.....	xvii
INTRODUCCIÓN	1

CAPÍTULO I

1	MARCO TEORICO-CONCEPTUAL	6
1.1	Antecedentes investigativos.....	6
1.2	Fundamentación Teórica.....	7
1.2.1	<i>Transporte público.....</i>	<i>7</i>
1.2.2	<i>Tipos de transporte público</i>	<i>7</i>
1.2.2.1	<i>Transporte público intracantonal / urbano.....</i>	<i>8</i>
1.2.2.2	<i>Transporte público intraprovincial.....</i>	<i>8</i>
1.2.2.3	<i>Transporte público interprovincial</i>	<i>8</i>
1.2.2.4	<i>Transporte público internacional.....</i>	<i>8</i>
1.2.3	<i>Transporte público urbano en la ciudad de Riobamba</i>	<i>8</i>
1.2.3.1	<i>Sistema de transporte de buses</i>	<i>8</i>
1.2.3.2	<i>Operadoras del Sistema de Transporte de buses urbanos.....</i>	<i>9</i>
1.2.4	<i>Sistema de transporte público de taxis.....</i>	<i>10</i>
1.2.5	<i>Recolección de información de uso del transporte público urbano en la ciudad de Riobamba.</i>	<i>10</i>
1.2.6	<i>Enfoque de Género</i>	<i>10</i>
1.2.6.1	<i>Género</i>	<i>10</i>
1.2.6.2	<i>Patrones de movilidad diferidos por género.....</i>	<i>11</i>
1.2.6.3	<i>Movilidad del cuidado</i>	<i>13</i>
1.2.6.4	<i>Género y elección modal.....</i>	<i>14</i>
1.2.7	<i>Transporte público y mujeres</i>	<i>15</i>
1.2.7.1	<i>Seguridad.....</i>	<i>16</i>
1.2.8	<i>Consideraciones para el levantamiento de información con segregación de género. .</i>	<i>17</i>

1.3	Marco Conceptual.....	18
1.3.1	<i>Accesibilidad.....</i>	18
1.3.2	<i>Cuidado.....</i>	18
1.3.3	<i>Género.....</i>	19
1.3.4	<i>Movilidad.....</i>	19
1.3.5	<i>Patrones de Movilidad.....</i>	19
1.3.6	<i>Seguridad.....</i>	19
1.3.7	<i>Transporte público.....</i>	19
1.3.8	<i>Transversalización de género.....</i>	19
1.3.9	<i>Viajes encadenados.....</i>	20
1.4	Variables de estudio.....	20
1.4.1	<i>Independiente.....</i>	20
1.4.2	<i>Dependiente.....</i>	20
1.5	Hipótesis	20

CAPÍTULO II

2	MARCO METODOLÓGICO.....	21
2.1	Enfoque de investigación	21
2.2	Tipo de estudio	21
2.3	Población y Muestra	21
2.3.1	<i>Población.....</i>	21
2.3.2	<i>Muestra</i>	22
2.4	Métodos, técnicas e instrumentos de investigación.....	23
2.4.1	<i>Método.....</i>	23
2.4.2	<i>Técnicas.....</i>	23
2.4.2.1	<i>Encuesta</i>	23
2.4.2.2	<i>Entrevistas</i>	23
2.4.3	<i>Instrumentos</i>	23

CAPITULO III

3	MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	24
3.1	Resultados y discusión de resultados	24
3.1.1	<i>Encuesta.....</i>	24
3.1.2	<i>Entrevista.....</i>	41
3.2	Propuesta.....	44
3.2.1	<i>Título.....</i>	44

3.2.2	<i>Contenido de la propuesta</i>	44
3.2.3	<i>FASE I: Diagnóstico de la situación actual del transporte público urbano de la ciudad de Riobamba</i>	44
3.2.3.1	<i>Transporte público según géneros</i>	46
3.2.4	<i>FASE II: Evaluación del comportamiento de movilidad de las mujeres en relación al uso del transporte público urbano</i>	48
3.2.5	<i>FASE III: Pautas entorno al enfoque de género partiendo del comportamiento evaluado para la mejora del transporte público urbano</i>	57
	CONCLUSIONES	59
	RECOMENDACIONES	61
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-1:	Listado de operadoras de transporte urbano en la ciudad de Riobamba.....	9
Tabla 2-1:	Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres	12
Tabla 3-1:	Movilidad con fines productivos versus movilidad del cuidado	13
Tabla 1-3:	Datos generales del encuestado según su género	24
Tabla 2-3:	Datos generales del encuestado según rangos de edad.....	25
Tabla 3-3:	Datos generales del encuestado según su actividad económica	26
Tabla 4-3:	Número de desplazamientos realizados por día.....	27
Tabla 5-3:	Condiciones en las que se efectúa el viaje	28
Tabla 6-3:	Número de medios de transporte usados para los viajes diarios	29
Tabla 7-3:	Medio de transporte de uso preferencial	30
Tabla 8-3:	Principal motivo de desplazamiento diario	31
Tabla 9-3:	Tiempo empleado en el desplazamiento diario	32
Tabla 10-3:	Gasto promedio en movilidad diaria.....	33
Tabla 11-3:	Valoración de la importancia de la seguridad en el transporte público	34
Tabla 12-3:	Valoración de la importancia de la comodidad en el transporte público	35
Tabla 13-3:	Valoración de la importancia de la accesibilidad en el transporte público	36
Tabla 14-3:	Valoración de la importancia de la buena atención en el transporte público.....	37
Tabla 15-3:	Valoración de la importancia de los horarios en el transporte público.....	38
Tabla 16-3:	Casos de acoso dentro del transporte público	39
Tabla 17-3:	Casos de robo o sustracción dentro del transporte público.....	40
Tabla 18-3:	Tabulación de la entrevista	41
Tabla 19-3:	Comportamiento de uso de transporte en Riobamba según géneros	46
Tabla 20-3:	Principal motivo de desplazamiento del género femenino en relación al medio de transporte de uso preferencial.....	49
Tabla 21-3:	Principal motivo de desplazamiento del género masculino en relación al medio de transporte de uso preferencial.....	50
Tabla 22-3:	Casos de acoso al género femenino en el medio de transporte de su preferencia	51
Tabla 23-3:	Casos de acoso al género masculino en el medio de transporte de su preferencia	51
Tabla 24-3:	Casos de robo al género femenino en el medio de transporte de su preferencia.	53
Tabla 25-3:	Casos de robo al género masculino en el medio de transporte de su preferencia	53
Tabla 26-3:	Gasto promedio diario y número de desplazamientos diarios realizados por el género femenino.....	55
Tabla 27-3:	Gasto promedio diario y número de desplazamientos diarios realizados por el género masculino	56

Tabla 28-3: Lineamientos entorno al enfoque de género direccionados a la mejora del transporte público urbano para las mujeres.....	57
--	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1:	Bus tipo de la ciudad de Riobamba.....	9
Figura 2-1:	Tipos de viajes que realizan las mujeres y hombres	13
Figura 3-1:	Buses atestados son comunes en muchos sistemas de transporte masivo. Situación incómoda, especialmente para mujeres	16
Figura 1-3:	Mapa de parroquias urbanas de la ciudad de Riobamba.....	45
Figura 2-3:	Rutas del transporte urbano en la ciudad de Riobamba.....	45

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-1:	Viajes realizados, según sexo, por modo de transporte en Ciudad de México 2017 (porcentajes).....	14
Gráfico 2-1:	Distribución porcentual de la movilidad en la Gran área Metropolitana de San José por género, 2016 (en porcentaje)	15
Gráfico 1-3:	Datos generales del encuestado según su género	24
Gráfico 2-3:	Datos generales del encuestado según rangos de edad.....	25
Gráfico 3-3:	Datos generales del encuestado según su actividad económica.....	26
Gráfico 4-3:	Número de desplazamientos realizados por día	27
Gráfico 5-3:	Condiciones en las que se efectúa el viaje	28
Gráfico 6-3:	Número de medios de transporte usados para los viajes diarios.....	29
Gráfico 7-3:	Medio de transporte de uso preferencial	30
Gráfico 8-3:	Principal motivo de desplazamiento diario	31
Gráfico 9-3:	Tiempo empleado en el desplazamiento diario	32
Gráfico 10-3:	Gasto promedio en movilidad diaria	33
Gráfico 11-3:	Valoración de la importancia de la seguridad en el transporte público	34
Gráfico 12-3:	Valoración de la importancia de la comodidad en el transporte público	35
Gráfico 13-3:	Valoración de la importancia de la accesibilidad en el transporte público	36
Gráfico 14-3:	Valoración de la importancia de la buena atención en el transporte público ...	37
Gráfico 15-3:	Valoración de la importancia de los horarios en el transporte público	38
Gráfico 16-3:	Casos de acoso dentro del transporte público	39
Gráfico 17-3:	Casos de robo o sustracción dentro del transporte público.....	40
Gráfico 18-3:	Comportamiento de uso de transporte en Riobamba según géneros	47
Gráfico 19-3:	Principal motivo de desplazamiento del género femenino en relación al medio de transporte de uso preferencial	49
Gráfico 20-3:	Principal motivo de desplazamiento del género masculino en relación al medio de transporte de uso preferencial	50
Gráfico 21-3:	Casos de acoso al género femenino en el medio de transporte de su preferencia	51
Gráfico 22-3:	Casos de acoso al género masculino en el medio de transporte de su preferencia	52
Gráfico 23-3:	Casos de robo al género femenino en el medio de transporte de su preferencia	53
Gráfico 24-3:	Casos de robo al género masculino en el medio de transporte de su preferencia	54

Gráfico 25-3:	Gasto promedio diario y número de desplazamientos diarios realizados por el género femenino.....	55
Gráfico 26-3:	Gasto promedio diario y número de desplazamientos diarios realizados por el género masculino	56

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A: ENCUESTA DE MOVILIDAD CON ENFOQUE DE GÉNERO, DIRIGIDA A LA MUESTRA POBLACIONAL RIOBAMBEÑA URBANA CON RESPECTO AL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ANEXO A: GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS TÉCNICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA DE LA DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE

ANEXO C: LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN EN CAMPO.

RESUMEN

El presente trabajo de titulación denominado “Estudio del uso del transporte público urbano en la ciudad de Riobamba con enfoque de género” tiene como finalidad generar la data inexistente que contempla los patrones de movilidad de las mujeres dentro de la ciudad de Riobamba así como identificar las necesidades específicas de seguridad por las cuales las mujeres se ven vulneradas.

El estudio se realizó, iniciando con la revisión bibliográfica y aplicación de entrevistas a los técnicos encargados del transporte público urbano de la ciudad para conocer la situación actual, la aplicación de encuestas de movilidad con parámetros de segregación en género dirigida a la población riobambeña.

Como resultados de la investigación se obtuvo que el transporte público urbano de la ciudad de Riobamba es atendido tanto por buses convencionales y taxis, para el levantamiento de la información se aplica encuestas de origen-destino, calidad de servicio, elección modal y aforismos de pasajeros pero estos no cuentan con consideraciones de enfoque de género ni tampoco un análisis de resultados entorno a este factor. Luego del levantamiento de información y análisis de resultados proporcionados por las encuestas, se obtuvo que el principal motivo de viaje del este género femenino es el atender necesidades del hogar lo cual está dado por el 86% del total de mujeres encuestadas, de la misma forma, mostrándose en un 68% y 56% son quienes tienen mayor vulnerabilidad de sufrir acoso y robo, respectivamente, dentro de las unidades que prestan el servicio de transporte público urbano. Es entonces que se determinan pautas en torno al enfoque de género para el mejoramiento del transporte público urbano y se recomienda aplicar el estudio realizado para atender completamente las necesidades principales que aquejan a este sector vulnerable de la sociedad.

Palabras clave: < CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS>, < ESTUDIO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO>, <MOVILIDAD>, <ENFOQUE DE GÉNERO>, < RIOBAMBA (CANTÓN)>.



Firmado: 2021-08-26 10:00:00 por:
JHONATAN RODRIGO
FARREÑO UQUILLAS



26-08-2021

1660-DBRA-UTP-2021

ABSTRACT

The thesis entitled "Study about the use of urban public transportation in Riobamba city with a gender approach" was intended to generate the non-existent data that contemplates mobility patterns of women in Riobamba city as well as identify specific security needs for which they are violated. The study began with a bibliographic review and the application of interviews to technicians in charge of urban public transport in the city in order to verify the current situation of this sector. The application of mobility surveys with gender segregation parameters directed to the population of Riobamba city allowed to know the use of this means of transportation in relation to the gender approach. As results, it was verified that the urban public transportation in Riobamba city is provided by both conventional buses and taxis. To collect the information, surveys about departures and destination were applied, quality of service, modal choice and passenger aphorisms although these lack of a gender approach or even an analysis of results around this factor. After collecting the information and the analysis of results provided by the surveys, it was verified that the main reason women use the public transportation system is due to household needs with 86% of the women surveyed, showing that 68% and 56% are more vulnerable to suffer harassment and robbery in vehicles that provide urban public transport service. In this way, some guidelines are established around the gender approach to improve the urban public transportation service, therefore, it is recommended to apply this study in order to satisfy the main needs that afflict this vulnerable sector of a society.

Keywords: <ECONOMIC AND ADMINISTRATIVE SCIENCES>, <USE OF PUBLIC TRANSPORTATION>, <MOBILITY>, <GENDER APPROACH>, <RIOBAMBA (CANTON)>

**LUIS
FERNANDO
BARRIGA
FRAY**

Firmado
digitalmente por
LUIS FERNANDO
BARRIGA FRAY
Fecha: 2021.09.08
13:31:48 -05'00'

INTRODUCCIÓN

El transporte público urbano de la ciudad de Riobamba brinda su servicio mediante el uso de buses convencionales, atendidos por 7 operadoras de transporte que cubren 16 rutas dentro del cantón, y mediante taxis, los estudios realizados del mismo los pone en marcha la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte de la ciudad mismo ente que es el encargado de su planificación.

El presente trabajo de titulación pretende buscar pautas de mejoramiento del transporte público urbano de la ciudad analizando y aplicando metodologías con respecto al enfoque de género para el empleo de instrumentos con segregación de información por género que permitan considerar los patrones de movilidad con el que se desenvuelven las mujeres que residen en la ciudad de Riobamba.

En primera instancia se encuentra el planteamiento del problema donde se lo describe de manera concisa, la formulación del problema, delimitación, justificación y los objetivos tanto general como específicos que se desea lograr a lo largo de la investigación.

Capítulo I: Se compone de antecedentes investigativos, la fundamentación teórica en donde se desarrollan con amplitud los temas de relevancia e interés de la investigación.

Capítulo II: Contiene el marco metodológico, cual es el enfoque investigativo, el tipo de estudio de la investigación, la población y muestra con la que se trabajará, todos los métodos, técnicas e instrumentos que se aplicarán.

Capítulo III: Aquí se presentan los resultados y discusión de los resultados, mostrándose el análisis e interpretación de los datos obtenidos del levantamiento de información, la propuesta, la misma que contiene un título, el contenido y la atención a los objetivos del proyecto investigativo.

Planteamiento del problema

Desde una visión mundial en países desarrollados, los estudios de transporte presentan sesgos que infravaloran los viajes del cuidado; trabajo no remunerado realizado por adultos hacia niños o personas dependientes, pero principalmente al relacionado con el mantenimiento del hogar; por tal motivo las estadísticas no cuentan los viajes cortos a pie y tampoco reflejan bien los viajes encadenados, ambos típicamente femeninos (Zucchini, 2015, págs. 5-7). La causa principal que ha dado lugar a este tipo de situaciones es que desde hace mucho tiempo los sistemas de transporte de las ciudades, han sido pensados con el afán de prevalecer, por sobre todas las cosas, la eficiencia de los viajes relacionados con el empleo y la educación y en cierto modo se ha dejado casi imperceptible los viajes que tienen que ver con el trabajo no remunerado, en este caso puntual, el trabajo del cuidado que mayoritariamente viene asignado por género a las mujeres.

Países latinoamericanos muestran a la movilidad y el transporte, con dirección a tomar en consideración la actuación femenina, en donde se analizan patrones de movimientos e itinerarios de mujeres y se destaca lo indispensable que se convierte la infraestructura de transporte para facilitar y garantizar el acceso a servicios que satisfacen las necesidades de las familias. Además, señalan que la práctica de movilidad presenta diferencias por género y estrato socioeconómico ya que los hombres realizan viajes de forma lineal (en sentido lugar de residencia-lugar de trabajo); mientras que las mujeres llevan a cabo viajes concatenados, que no solo implica la realización de varios desplazamientos en un mismo día, sino que también implica la utilización de varios modos de transporte con el consiguiente incremento de inversión de dinero y tiempo (Redondo, 2017, pág. 175).

De allí se deriva otra de las causas que impide visibilizar claramente la realidad y necesidad del género femenino en el ámbito del transporte, está tiene que ver con que no se conoce abiertamente las experiencias al igual que las vivencias de las mujeres en cuanto a su movilidad por medio del uso del transporte público y de este modo puedan ser presentadas e incorporadas en la toma de decisiones entorno al sector del transporte.

En el caso de Ecuador los estudios realizados referentes a la problemática de movilidad de las mujeres son escasos, pero muestran la realidad que se vive en ciudades intermedias en cuanto al transporte público y la importancia de planificación manteniendo un enfoque de género. Tal es el caso del estudio denominado “Ella se Mueve Segura”: muestra como en muchas de las ciudades de la región, y especialmente en una de las principales de nuestro país, el uso del transporte público es evidentemente significativo en correspondencia al reparto modal de todos los viajes

hechos en la ciudad. Las mujeres lo usan en particular como principal modalidad de transporte en la realización de sus viajes, en comparación del uso que hacen del mismo los hombres.

En el caso de la ciudad de Riobamba no se ha levantado información desagregando el género y tomándolo como principal factor de análisis para evidenciar como esta dado el uso del transporte público por las mujeres. Por consecuencia las necesidades en cuanto a la movilidad del cuidado se refiere, no se visibilizan con amplitud y con la importancia que tienen en el logro del desarrollo sostenible de las ciudades como lo enmarca la CEPAL.

Uno de los efectos que se derivarían al no desarrollar este tipo de investigación, teniendo en cuenta que el transporte seguro y equitativo es de particular interés en la región donde el empoderamiento de las mujeres y reducción de la pobreza son temas prioritarios en las agendas políticas, es el que el género femenino continúe sin participar plenamente en muchas de las actividades económicas y de decisión que contribuyen al desarrollo de la urbe.

No se trata sólo de incorporar a más mujeres a los procesos y programas en materia de transporte sino de conseguir que con este tipo de estudios, las autoridades competentes en la toma de decisiones, piensen en la implementación de políticas públicas que aseguren la condición e intereses, al igual que atiendan a las necesidades de las mujeres en cuanto a su movilidad y uso del transporte, en el caso específico de estudio al de tipo público, para que este sea más seguro y eficiente.

Formulación del problema

¿De qué manera el enfoque de género aportará a que el transporte público urbano sea seguro y eficiente para las riobambeñas?

Delimitación del problema

- **Campo de acción:** Gestión de Transporte
- **Localización:** Riobamba, Chimborazo (zona urbana)
- **Tiempo:** Período octubre 2020- marzo 2021

Justificación

El interés por desarrollar el tema de investigación, surge con base en el temática “Movilidad con enfoque de género” tratada en el Webinar “Mujeres y Movilidad” expuesto en la semana mundial

de la movilidad del transporte año 2020, del que formó parte el Datatón ciudadano Ambato en coordinación de la Cooperación Técnica Alemana GIZ, Grupo Faro, EMPRENDEC y la Municipalidad de la ciudad de Ambato, en donde expertas, en el contexto de la movilidad sostenible en el marco del género, proporcionan iniciativas de solución y aplicación de estudios con esta dirección con el fin de contribuir a que las ciudades intermedias se desarrollen de mejor manera, priorizando el bienestar de la sociedad y supliendo sus necesidades; que en gran parte son atendidas por las tareas del cuidado que desenvuelven las mujeres.

La importancia del presente estudio radica en destacar lo indispensable que se convierten el estudio en cuanto al uso del transporte público urbano desde la perspectiva de género para facilitar y garantizar las necesidades de las familias al atender las necesidades de las mujeres, quienes desenvuelven roles que implican tareas del cuidado, y busca generar la data inexistente que contemplen los patrones de movilidad de las mujeres dentro de la ciudad de Riobamba, así mismo, que esta información se complementa con la percepción que este grupo en específico tiene en cuanto a la seguridad y comodidad que se les brinda en el entorno público urbano del transporte.

La razón por la que fue escogido el tema para desarrollarlo como trabajo de titulación, fue por el hecho que al residir en la ciudad de Riobamba, que es en donde es propuesto el caso de estudio, se facilita la recolección de los datos, por ende al palpar directamente la realidad en la que se enmarca la investigación, posibilita aún más su realización.

Para la realización del proyecto investigativo se cuenta con amplia bibliografía en el tema como: guías y publicaciones por parte de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), tesis doctorales como la de Inés Sánchez de Madariaga así como estudios realizados por CAF (Banco de Desarrollo de América Latina); se posee el tiempo necesario para su desarrollo en cuanto tiene que ver recolección, análisis e interpretación de datos como también se tienen los recursos económicos necesarios para la continuidad del trabajo.

Los beneficiarios directos dentro del contexto investigativo es la población de la ciudad de Riobamba pero puntualmente, las mujeres riobambeñas; los beneficiarios indirectos se comprenden a las autoridades, planificadores y técnicos del transporte.

El aporte que como estudiante se realiza es la posibilidad de dar pautas a las características que pueden incluirse dentro de encuestas O-D y movilidad en cuanto al enfoque de género para la generación de una base de datos amplia y segregada.

Finalmente hay que mencionar que el tipo de estudio que se propone tiene como característica principal la originalidad, es una investigación innovadora en cuanto al transporte público urbano de la ciudad así como creativa y de gran aporte para el mejoramiento e impulso del desarrollo sostenible de la urbe.

Objetivo General

- Estudiar el uso del transporte público urbano en la ciudad de Riobamba con enfoque de género.

Objetivos Específicos

- Diagnosticar la situación actual de movilidad del transporte público urbano del cantón Riobamba mediante la revisión bibliográfica y la aplicación de entrevistas a los técnicos del transporte de la ciudad.
- Evaluar el comportamiento de movilidad de las mujeres que residen en la ciudad, en relación al uso del transporte público urbano mediante la aplicación de encuestas de movilidad con parámetros de segregación en género.
- Proponer pautas entorno al enfoque de género partiendo del comportamiento evaluado para la mejora del transporte público urbano.

CAPÍTULO I

1 MARCO TEORICO-CONCEPTUAL

1.1 Antecedentes investigativos

En noviembre de 2016, El Banco Interamericano de Desarrollo a través de la Nota Técnica N° IDB-TN-1124 “El transporte desde una perspectiva de género” elaborada por Galiani, Sebastián & Jaitman, Laura se desarrolla con el fin de:

Identificar y determinar las condiciones así como las apreciaciones en torno a la seguridad que se brinda en el transporte público de dos ciudades latinoamericanas, como son las capitales de Paraguay y Perú, de tal modo que se perciba con claridad las causas que inciden a que ocurran cambios en las decisiones de las mujeres de como movilizarse y por ende que medio de transporte usar dentro de estas urbes, para de este modo poner en manifiesto políticas que mejoren esta condición. El estudio se concibe como una investigación de campo que aplica una encuesta; proporcionando información de tipo socioeconómico, de asiduidad de viajes en transporte público, la seguridad del mismo así como la accesibilidad; a más de 1200 mujeres cabezas de hogar o esposas de la cabeza de hogar en las dos ciudades. En donde el 75% de mujeres conciben que el transporte público en las dos ciudades es inseguro así mismo más del 50 % ha sido víctima de acoso verbal, físico o gestico dentro de las unidades. El análisis de los resultados ayuda a determinar que las condiciones y apreciaciones de inseguridad de las mujeres en el transporte público de las dos urbes contribuyen a posicionar el nivel de victimización del mismo entre los más altos en América Latina, una mujer es más propensa a ser víctima de algún acto de acoso o delito mientras mayor sea el tiempo de su viaje en la unidad y también mientras más joven sea, estas características influyen en su decisión de elección del medio de transporte más óptimo y en consecuencia afecta su movilidad causando mayor empleo de tiempo y dinero. Este estudio ayudo a plantear directrices enfocadas a políticas de prevención de violencia y delitos en el transporte público entre ellas la motivación a hacer uso de las TIC con el fin de recopilar y reportar casos de violencia e inseguridad, evitar la aglomeración al usar o establecer vagones, rutas y horarios para mujeres y que atiendan sus necesidades así mismo el robustecer la presencia de personal de seguridad a bordo de medios de transporte masivos.

En el estudio de (Puga, Andrade, Ruales, Cárdenas, & Allen, 2018) denominado “Ella se mueve segura” sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina (Chile, Argentina, Ecuador) se identifica:

Que las tres ciudades elegidas para el estudio cuentan con diferentes sistemas de transporte público y perfiles que son lo suficientemente parecidos para compararse, pero lo suficientemente diferentes para que valga la pena investigarlas. Los resultados combinados de las tres ciudades se triangularon con tendencias e información a nivel global y regional. El estudio tuvo un enfoque multidisciplinario, los equipos incluyeron expertos en áreas distintas al transporte y la metodología incluyó enfoques cuantitativos y cualitativos.

El transporte seguro y equitativo es de particular interés en la región de América Latina, donde el empoderamiento de las mujeres y la reducción de la pobreza son temas prioritarios en las agendas políticas. Aún hay relativamente poca evidencia y conocimiento sobre género y transporte, especialmente sobre los impactos del transporte urbano en la movilidad de las mujeres. Es bien conocido, y está documentado, que las mujeres y hombres utilizan el transporte público de maneras diferentes los hombres tienden a hacer viajes más largos en horarios específicos mientras que las mujeres hacen un mayor número de viajes más cortos durante el día. En general, las mujeres usan el transporte público más que los hombres, y esto se confirmó en el estudio.

En conclusión, las mujeres no están participando plenamente en muchas actividades económicas porque no tienen acceso a un transporte seguro.

1.2 Fundamentación Teórica

1.2.1 *Transporte público*

Partiendo de la concepción dentro del entorno nacional según (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014), el transporte público se define como aquel servicio brindado por el Estado el mismo que asegura su accesibilidad, seguridad, eficiencia, universalidad y calidad para lo cual hace se necesita del uso de elementos infraestructurales y equipos complementarios para la prestación óptima del servicio.

1.2.2 *Tipos de transporte público*

El transporte público en nuestro país opera generalmente en los siguientes ámbitos del transporte:

1.2.2.1 Transporte público intracantonal / urbano

Es aquel que opera dentro de los límites cantonales. La celebración de los contratos y/o permisos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia. (Asamblea Nacional Constituyente, 2014)

1.2.2.2 Transporte público intraprovincial

Es aquel que opera dentro de los límites provinciales. La celebración de los contratos de operación, será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales o de la Agencia Nacional, en aquellas provincias que no formaren parte de una región. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

1.2.2.3 Transporte público interprovincial

Es aquel que opera, bajo cualquier tipo, dentro de los límites del territorio nacional (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014), en este sentido podemos decir que el transporte de tipo interprovincial enlaza a una población de una provincia con otra.

1.2.2.4 Transporte público internacional

Es aquel que opera, bajo cualquier modalidad, fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014).

1.2.3 Transporte público urbano en la ciudad de Riobamba

En la ciudad de Riobamba el transporte público se maneja de dos maneras:

Mediante el uso de buses convencionales y taxis.

1.2.3.1 Sistema de transporte de buses

El servicio de transporte que brindan los buses convencionales logra cubrir la gran parte de zonas urbanas de la ciudad con la operación de 16 rutas, sin embargo, su funcionamiento en cuanto a la frecuencia del servicio no se cumple correctamente.

Además la operación de este sistema de transporte, en ciertas líneas de buses, se limita en el horario nocturno debido a la escasa demanda de usuarios dando como resultado que la necesidad de movilizarse en estas horas sea atendida por otro sistema de transporte alternativo como son los taxis.

1.2.3.2 Operadoras del Sistema de Transporte de buses urbanos

Según el registro oficial municipal de la ciudad de Riobamba el servicio de transporte público urbano es atendido por las siguientes operadoras de transporte:

Tabla 1-1:Listado de operadoras de transporte urbano en la ciudad de Riobamba

Nº	Modalidad urbano	Operadora
1	Colectivo urbano	BUSTRAP S.A
2	Colectivo urbano	ECOTURISA S.A
3	Colectivo urbano	EL SAGRARIO
4	Colectivo urbano	LIRIBAMBA
5	Colectivo urbano	PURUHA
6	Colectivo urbano	UNITRASEEP S.A
7	Colectivo urbano	URBESP S.A

Fuente: Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte del Municipio de Riobamba (2019).

Elaborado por: Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte del Municipio de Riobamba (2019).

La característica de las unidades de transporte urbano recae en el detalle de poseer hasta cuarenta asientos y entre dos a tres puertas de acceso, se las otorga la denominación de “buses tipo”.



Figura 1-1:Bus tipo de la ciudad de Riobamba

Elaborado por: A&V Consultores.

1.2.4 Sistema de transporte público de taxis

El servicio de taxis con el que cuenta actualmente la ciudad de Riobamba posee flexibilidad de rutas, brinda mayor comodidad en comparación con el servicio de transporte de buses urbano y además su velocidad es relativamente mayor debido a que su operación no se rige a paradas establecidas. Pese a ello el costo de movilizarse usando este medio de transporte es mayor al de usar un bus urbano, esto se deriva del hecho de que su capacidad es mucho menor pero el uso del espacio público dentro de la ciudad es mayor.

1.2.5 Recolección de información de uso del transporte público urbano en la ciudad de Riobamba.

La obtención de información referente al transporte público en la ciudad de Riobamba se lo realiza mediante la aplicación de encuestas de tipo origen y destino en las que se busca adquirir características del viaje que se realiza como: el tiempo, su costo o transbordos de unidad, de la misma forma el lugar de origen y destino del mismo.

Los resultados de aplicar esta encuesta arrojan, a manera general, los costos promedio de viaje del usuario así mismo el tiempo de su duración promedio. Pero no se evidencia un registro específico; en los estudios realizados por parte de la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte del Municipio de Riobamba; de esta información por género que muestre y permita realizar comparaciones en cuanto al comportamiento de viaje y preferencias tanto de hombres como de mujeres en específico.

Para el levantamiento de datos es importante mencionar que se lo realiza con la colaboración de talento humano capacitado e identificado correctamente.

1.2.6 Enfoque de Género

1.2.6.1 Género

El género es la representación de caracteres que se creen adecuados tanto para hombres como para mujeres, partiendo de las percepciones que tiene una sociedad en referencia a sus funciones, conductas y acciones (Organización Mundial de la Salud, 2020).

Más allá de ser la característica condicionante de roles y oportunidades, el género se constituye como la parte medular de una sociedad que interactúa directamente con otros rasgos como la

etnia, educación, idiosincrasia y la ubicación geográfica. La conducta y comportamiento de hombres y mujeres también influye en la forma en cómo se desplacen en su entorno y por ende esto afecta a los patrones de viajes que realicen.

1.2.6.2 Patrones de movilidad diferidos por género

La inevitable condición de movilizarse, que posee un individuo, dentro de un entorno se origina desde la necesidad de realizar y cumplir con sus actividades diarias. A esta serie de hechos de desplazamiento se los identifica como los llamados patrones de movilidad e incluyen aspectos como:

- Los motivos por los que se traslada una persona.
- El tipo de viajes que realizan
- Los horarios en los que se trasladan
- Los modos de transporte que emplean (SEMOVI, 2019)

La sociedad fija roles específicos tanto para hombres como para mujeres en este contexto los movimientos que estos realizan dentro de la ciudad, difieren según las actividades que cumplen. Por ejemplo los desplazamientos que ejecutan los hombres son de tipo lineal o pendular, la causa que índice en esta realidad es que por lo general los traslados los hacen desde un único punto de origen a uno de finalización y estos mayoritariamente coinciden con su domicilio y trabajo.

En su diferencia, las mujeres denotan un tipo de desplazamiento contrario al de los hombres identificado como de tipo poligonal es decir que ejercen múltiples viajes con objetivos diferentes entre trayectos (Pérez, 2019).

Tabla 2-1: Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres

	Mujeres	Hombres
Motivos de viaje	Diversos en función de sus tareas laborales, sociales y relacionadas con las tareas del hogar.	Principalmente laborales
Distancia	Trayectos concentrados, de corta a mediana distancia, frecuentemente cerca del hogar.	Distancias medias a largas.
Paradas	Múltiples paradas durante el trayecto.	Limitadas relacionadas generalmente, con las responsabilidades laborales.
Origen-destino	Fragmentado, viajes en zigzag.	Trayectos directos de ida y vuelta por razones laborales.
Horario	Variables	Durante las horas de mayor congestión.
Viajes acompañados	Frecuentemente, acompañadas de niños y personas mayores y de movilidad reducida.	Menos que las mujeres.
Carga	Coches de bebé, bultos o compras.	Sin carga particular.

Fuente: Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017

Elaborado por: Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017

Como se puede observar las labores que tienen que ver con el cuidado del hogar al igual que el de la familia se han fijado, a lo largo de la historia, hacia las mujeres quienes han duplicado el tiempo que emplean los hombres a las labores del cuidado. El gráfico muestra la característica de los viajes tanto de hombres y mujeres, cuya diferencia principal es que las mujeres por lo general realizan sus desplazamientos con personas dependientes (niños, adultos mayores, personas con capacidades especiales) mientras que los hombres en su mayoría los realizan solos. Así mismo, se detallan los motivos de viaje más representativos de las mujeres en donde también se ubican los desplazamientos derivados que de los mismos en donde, sobresale el dejar o recoger a los niños de la escuela/ colegio mientras acuden a su trabajo, como también el realizar compras mientras se dirigen a su hogar. En contraste, los hombres realizan viajes cuyos motivos representativos se encuentran el dirigirse a tu trabajo, realizar compras y retornar al hogar.

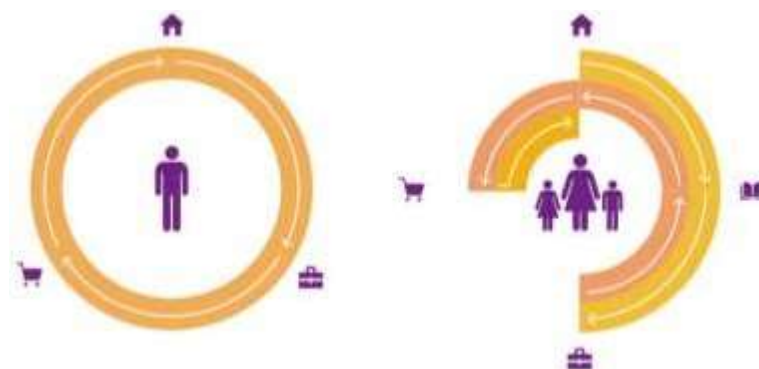


Figura 2-1: Tipos de viajes que realizan las mujeres y hombres
Fuente: Adaptado de ITPD (2018)

1.2.6.3 Movilidad del cuidado

Como se vio anteriormente las asignaciones sociales de actividades a las mujeres entorno al hogar, tareas domésticas y familiares; tales como el acompañamiento a niños, personas con capacidades especiales, ancianas, realizar compras alimenticias o desplazamientos con motivos para la atención de salud; teniendo en consideración el motivo que los genera, se les denomina “viajes de cuidado” o “movilidad de cuidado”. (Steer, 2018).

Estos patrones de viaje obligan a las mujeres a realizar viajes concatenados es decir viajes cortos relacionados entre sí con la utilización de varios tiempos y mayor cantidad.

Tabla 3-1: Movilidad con fines productivos versus movilidad del cuidado

Movilidad con fines productivos	Movilidad del cuidado
Anteriormente realizados por hombres y cada vez más por las mujeres.	Viajes realizados principalmente por mujeres
De casa al trabajado y de trabajo a casa	Viajes más variados (destinos dispersos o cadena de viaje)
Viajes largos en tiempo y distancia	Viajes cortos en tiempo y distancia
Se realizan en su mayoría, en transporte público o en automóvil.	Mayoritariamente caminando o en transporte público y en automóvil (según nivel socioeconómico)
	Suelen involucrar a más de una persona.
	Se cargan más cosas (bolsas, herramientas para el cuidado, etc.)

Fuente: C40 Cities Finance Facility (CFF), 2018

Elaborado por: CEPAL 2019

1.2.6.4 Género y elección modal

En el momento en el que se hace un análisis comparando los desplazamientos de las mujeres con los desplazamientos hombres, es claro diferenciar que las féminas realizan más viajes y estos tienen la característica de ser encadenados, debido a que suelen tener el objetivo de cumplir varios fines y destinos con un solo viaje, por consiguiente resultan relativamente más costosos en cuanto a la inversión de tiempo y dinero.

El género es el conjunto de características, que muchas veces llega a poner condicionantes a la elección del o de los modos de transporte que se desean utilizar para efectuar un viaje, de la misma forma lo hace con los horarios en los que se lleva a cabo y el trayecto.

Por estas situaciones, el género femenino tiene una tendencia de uso frecuente del transporte público, suelen realizar más caminata en relación al género opuesto y prefieren usar el vehículo privado con personas que estén dentro de su círculo de confianza. (GIZ y SUTP, 2018).

En contraste, los hombres en su gran mayoría tienen preferencia de uso del vehículo privado como su medio de transporte principal (Stock, 2012).

Estudios latino americanos muestran claramente la realidad de América Latina y el Caribe en cuanto a la preferencia modal de transporte que tienen tanto hombres como mujeres, en México por ejemplo se evidencia de la siguiente manera:

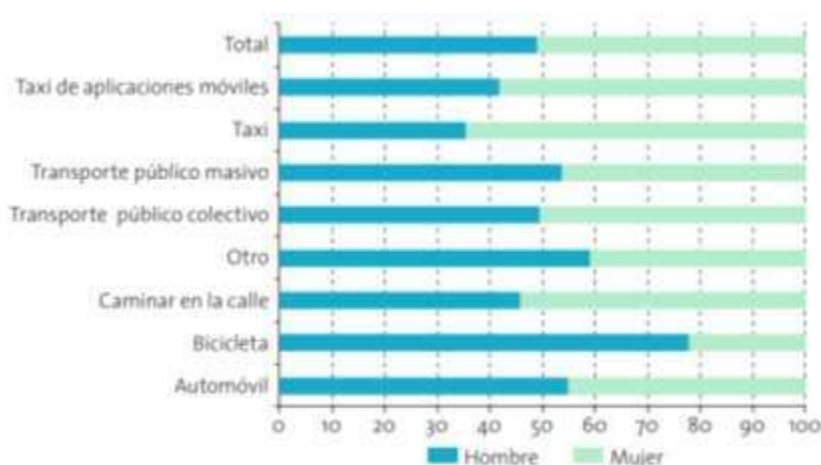


Gráfico 1-1: Viajes realizados, según sexo, por modo de transporte en Ciudad de México 2017 (porcentajes)

Fuente: CEPAL con base en la Encuesta de Origen Destino del Valle de México 2017

En donde un poco más del 50% de las mujeres prefieren viajar haciendo uso del transporte público colectivo así como realizar caminata, mientras que los hombres dentro del mismo porcentaje usan más el auto y la bicicleta.

Así mismo, el Área Metropolitana de San José de Costa Rica evidencia la siguiente distribución porcentual en cuanto a la movilidad por género.



Gráfico 2-1: Distribución porcentual de la movilidad en la Gran área Metropolitana de San José por género, 2016 (en porcentaje)

Fuente: Análisis de Género del sector Transporte en Costa Rica, 2018

Evidentemente la preferencia de uso del bus, por parte de las mujeres es altamente representativa en un 60% en relación al de los hombres, de igual forma la inclinación de uso del automóvil particular es inferior con un 19,9 % al del género masculino.

1.2.7 Transporte público y mujeres

Luego de la caminata, el segundo modo de transportarse dentro de una ciudad, preferentemente de hombres y mujeres, es haciendo uso del transporte público masivo y colectivo. Este comprende autobuses, minibuses, BRT y formas complementarias e innovadoras de taxis.

Latinoamérica se caracteriza por el uso preponderante de autobuses grandes, para dar atención al transporte público de ámbito urbano.

Las mujeres prefieren un servicio de transporte flexible, puesto que viajan la mayor parte de su tiempo en las denominadas horas valle, sumado a esto buscan esta característica debido a que presentan dificultades en cuanto a ascender o descender de las unidades ya sea por motivo que no viajan solas; llevan consigo personas dependientes como adultos mayores, niños; portan bultos

de cualquier tipo o debido a que las características físicas del bus especialmente de sus escalones no brindan la suficiente seguridad o comodidad en estos casos. (Kunieda & Gauthier, 2014)

Por otra parte la multitud de gente abordo en los buses representa, en ambos géneros, incomodidad pero este factor es más fuerte en las mujeres puesto que es un escenario que da lugar a que ocurran acercamientos inadecuados por parte de otros usuarios, generando acoso físico a más del de tipo verbal que se convierte para una mujer en un acontecimiento de todos los días en su entorno más aún en países en desarrollo que mantienen aún paradigmas de trato con matices incultos, dentro de su cultura.



Figura 3-1: Buses atestados son comunes en muchos sistemas de transporte masivo. Situación incómoda, especialmente para mujeres.

Fuente: Pardo Carlos 2014

1.2.7.1 *Seguridad*

La vivencia de mujeres entorno a la movilización que realizan en su localidad, muchas veces es afectada por violencia sexual y agresiones de todo tipo, dando como resultado una condición de inseguridad tanto en el transporte como en el espacio público (SEMOVI, 2019).

Esta condición genera que se opte por dejar de usar el transporte público sino se garantiza y percibe seguridad, porque hoy por hoy las mujeres buscan salvaguardar aún más por sobre todas las cosas su integridad.

La consecuencia de no contar con un sistema de transporte en cuyas prioridades se encuentre la seguridad, evitando todo tipo de violencia hacia cualquier género pero aún más hacia el femenino, es que se incida en la movilidad de las mujeres limitándola de tal forma que su desplazamiento quede fuera de las características de derecho como es: un desplazamiento autónomo, seguro y cómodo.

Adicional a todo ello hay que tener claro que la seguridad permite su participación en ámbitos sociales, culturales y económicos; tal es el caso que se ha demostrado que las mujeres muchas de las veces se privan de las oportunidades de mejores trabajos o educación al distinguir condiciones de inseguridad en las conexiones y servicio de transporte (Heather Allen, 2018).

1.2.8 Consideraciones para el levantamiento de información con segregación de género.

Por la diversidad de la población, la movilidad tiene diferencias de géneros y si se toma en consideración las necesidades de movilidad de cada grupo éstas varían según algunas características como la cultura, edad, nivel de instrucción académica, ingresos económicos, entre algunas más.

En los últimos años varios estudios de transporte acerca de la movilidad de la población han denotado cambios importantes en los instrumentos de levantamiento de información, con el fin de no solo mostrar las diferencias existentes en los patrones de movilidad por género sino también para tomar en cuenta las apreciaciones y emociones que crean la relación, principalmente de las mujeres con la ciudad.

Para lograr una movilidad sostenible dentro del aspecto de género se debe iniciar recolectando datos disociados.

El Banco Mundial reconoce cuatro puntos en donde se puede diferenciar claramente las actitudes y comportamientos de los géneros, de las cuales los tomadores de decisiones en cuanto al transporte así como los planificadores y técnicos pueden sacar provecho:

- Acceso a los diferentes modos de transporte
- Costo de transporte
- Características de los viajes (modo, frecuencia, duración, motivación); y,
- Calidad del servicio de transporte.

Cabe recalcar que no solo la incorporación de estas preguntas en los instrumentos de levantamiento de información ayudará a realizar una buena observación a la movilidad y género, dentro del estudio. Para lograr un completo análisis en este contexto se necesita datos adicionales, los mismos que permiten una mejor toma de decisiones en cuanto a movilidad y principalmente a todas ellas que se relacionan con la movilidad del cuidado que realizan la mayor parte de mujeres de una población. Así muestran:

- Información relativa a la estructura familiar, incluyendo la presencia de hijos/as y otros/as dependientes en el hogar o si el hogar tiene jefe o jefa a cargo.
- Incluir los viajes que generan los niños y niñas para entender adecuadamente las dinámicas al interior de las familias.
- Dentro de los motivos del viaje, incluir las categorías de trabajo remunerado, estudio, personal, social, compras, salud y esparcimiento.
- Incluir consultas sobre los tiempos que se destinan a la movilidad del cuidado, ya que estos viajes pueden revelar patrones de viajes significativos o necesidades especiales, que de otra forma podrían quedar ocultos dentro de los viajes laborales.
- Ampliar la información sobre las características y tipología de los viajes: el viaje se realizó solo o en compañía de alguien a su cuidado, identificar los viajes intermedios, modos utilizados en tramos multidespacho, etc.
- Normalmente estos instrumentos consideran que un viaje tiene un origen, un destino, un modo de viaje y un propósito específico. Sin embargo, esto omite los viajes multipropósito o encadenados, que son característicos de las mujeres. (Pérez, 2019)

1.3 Marco Conceptual

1.3.1 Accesibilidad

En el contexto de transporte es la posibilidad y facilidad de las personas en hacer uso de bienes y servicios para realizar sus desplazamientos (viajes).

Comodidad: óptimas condiciones en cuanto a entorno y prestación del servicio que se complementan para asegurar eficiencia a la hora de atender a las necesidades específicas de la gente.

1.3.2 Cuidado

Acciones y recursos que asisten las necesidades que tienen las personas en cuanto a la alimentación, vivienda, salud, educación y armonía con el entorno. Abarca tanto al cuidado

material que implica un trabajo, al cuidado económico que implica un costo y al cuidado psicológico que implica un vínculo afectivo (Batthyany, 2004).

1.3.3 Género

Características físicas, fisiológicas, psicológicas y hormonales que distinguen a hombres y mujeres. También constituyen aquellas diferencias en cuanto a su identidad relacionado con roles, acciones, responsabilidad social y económica que se les son determinados por la sociedad.

1.3.4 Movilidad

La capacidad de las personas de trasladarse de un punto a otro dentro de un entorno físico para cumplir diferentes actividades de tipo económico, social y ocio aportando al desarrollo sostenible de la sociedad y su persona.

1.3.5 Patrones de Movilidad

Conjunto de variables que identifican al viaje que realiza un individuo para poder trasladarse de un lugar a otro, donde están inmersas algunas características importantes como: el tiempo del viaje, costo, el medio usado, la relación con otros viajes así como el motivo de los mismos.

1.3.6 Seguridad

Condición de las personas, objetos o bienes de estar exceptos de amenaza o peligro, en el ámbito de transporte la característica que se deriva del hecho de viajar sin temor a recibir algún tipo de agresión, cualquiera que sea esta su naturaleza.

1.3.7 Transporte público

Transporte colectivo o individual que se realiza mediante el empleo de un vehículo motorizado o no que tiene la finalidad el brindar el servicio de movilización para las personas, dentro de una ciudad a cambio de un redito económico.

1.3.8 Transversalización de género

Estrategia que busca unir las necesidades y situaciones tanto de hombres y mujeres buscando un espacio de beneficio político, económico y social apartando las posibles desigualdades.

1.3.9 Viajes encadenados

Desplazamientos que conllevan más desplazamientos “internos” que se relacionan entre sí, se realizan uno a continuación de otro, se derivan de un propósito de viaje macro, es decir no poseen un único punto de origen como destino y tienen que ver por lo general con movimientos vinculados al hogar o trabajo.

1.4 Variables de estudio

1.4.1 Independiente

Enfoque de género

1.4.2 Dependiente

Transporte público

1.5 Hipótesis

El enfoque de género incide en el uso del transporte público urbano realizado por mujeres para la prestación de un servicio seguro y eficiente.

- Se requiere del diagnóstico actual del uso del transporte público urbano para identificar la actuación que tiene la población en el mismo en cuanto al género.
- El proponer pautas con perspectiva de género en el transporte público urbano hace posible la atención de necesidades de las mujeres en el sector y la prestación de un servicio que coopere a la movilidad sostenible.

CAPÍTULO II

2 MARCO METODOLÓGICO

2.1 Enfoque de investigación

Se enmarca en una modalidad de tipo mixto (cuantitativo y cualitativo)

El método cuantitativo o método tradicional se fundamenta en la medición de las características de los fenómenos sociales; este método tiende a generalizar y normalizar resultados. (Navarro Chávez, 2015)

El método cualitativo o no tradicional, se orienta a profundizar casos específicos y no a generalizar. Su preocupación no es medir, sino cualificar y describir el fenómeno social a partir de rasgos determinantes. (Navarro Chávez, 2015)

2.2 Tipo de estudio

Este proyecto de investigación es del tipo exploratorio porque se pretende recopilar información para obtener el diagnóstico de la situación en referencia al uso del transporte público urbano y la movilidad urbana de las mujeres en la ciudad de Riobamba para esto se utilizará varias técnicas de investigación. Además, la investigación de campo permitirá la recopilación de datos por medio de la aplicación de encuestas directamente en la zona de investigación, con el fin de obtener datos confiables y reales para el respectivo análisis.

La aplicación de estas encuestas puede realizarse de manera electrónica.

2.3 Población y Muestra

2.3.1 Población

El universo poblacional de la presente investigación está constituido por 92591 habitantes (4342 hombres y 49171 mujeres) del sector urbano comprendidos entre las edades de 15 a 59 años,

población potencialmente activa e ideal para la aplicación de instrumentos investigativos, que corresponde al 48% de la población urbana total del cantón Riobamba (194324 habitantes), cifra que fue publicada en el censo realizado por el INEC en el años 2010.

2.3.2 Muestra

La muestra constituye un subgrupo de la población total de estudio con la finalidad de optimizar recursos materiales, tecnológicos y económicos, para lo cual se requiere de la población así como definir la unidad de muestreo y análisis.

$$n = \frac{Z^2 * p * q * N}{e^2(N - 1) + Z^2 * p * q}$$

En donde:

N: Tamaño de la población

n: Tamaño de la muestra

Z: Nivel de confianza

p: Probabilidad de éxito

q: Probabilidad de fracaso

e: Precisión (error máximo admisible en términos de proporción)

Detalle de datos del objeto de estudio de la investigación:

N= 92591

Z= 95% = 1,96

p= 0,5

q= 0,5

e= 0,05

$$n = \frac{(1.96)^2 * (0,5) * (0,5) * (92591)}{(0.05)^2(92591 - 1) + (1,96)^2 * (0,5) * (0,5)}$$

n = 381, 376 ≈ **381** encuestas

La muestra para el objeto de estudio en esta investigación es de 381 encuestas

2.4 Métodos, técnicas e instrumentos de investigación

2.4.1 Método

El método a utilizar en la presente investigación es el método deductivo, ya que consiste en obtener conclusiones particulares a partir de una proposición general. En la investigación se aplicará el método al analizar el transporte público urbano de manera general y hacer énfasis en el comportamiento específico de la población urbana femenina de la ciudad. (Navarro Chávez, 2015)

2.4.2 Técnicas

2.4.2.1 Encuesta

Se realizará encuestas de movilidad con parámetros segregados por género dirigidas a una muestra de la población urbana de la ciudad de Riobamba.

2.4.2.2 Entrevistas

Serán aplicadas a los técnicos de transporte de la ciudad para conocer los lineamientos que siguen para el actual levantamiento de la información.

2.4.3 Instrumentos

- Cuestionario
- Guía de Entrevista.

CAPITULO III

3 MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1 Resultados y discusión de resultados

3.1.1 Encuesta

Este instrumento investigativo es dirigido hacia la población de la zona urbana del cantón Riobamba, la recolección de la información se lo realizó mediante la ayuda tecnológica de los formularios de Google debido las condiciones sanitarias que afectan a todo el país por el COVID-19.

Tabla 4-3: Datos generales del encuestado según su género

Género	Frecuencia	% Género
Femenino	224	59%
Masculino	157	41%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

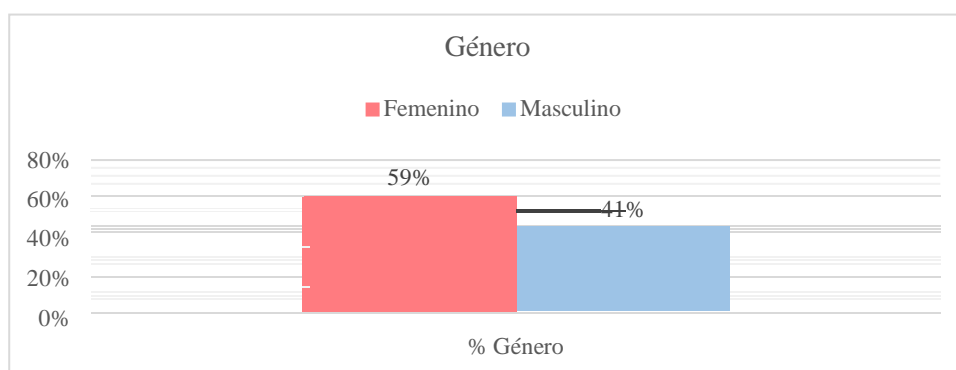


Gráfico 3-3: Datos generales del encuestado según su género

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De acuerdo a la muestra, se ha Recuperado que el 59% es decir 224 de las personas encuestadas corresponden al sexo femenino, mientras que el 41% que corresponden a 157 personas se atribuyen al sexo masculino.

Interpretación: Los datos que se exhiben en la tabla e imagen dan cuenta que la gran mayoría de los investigados pertenecen al género femenino.

Tabla 5-3: Datos generales del encuestado según rangos de edad

Rangos de edad	Frecuencia	% Edad
15 a 25 años	150	39%
26 a 35 años	94	25%
36 a 45 años	69	18%
46 a 55 años	46	12%
Mayor a 56 años	22	6%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

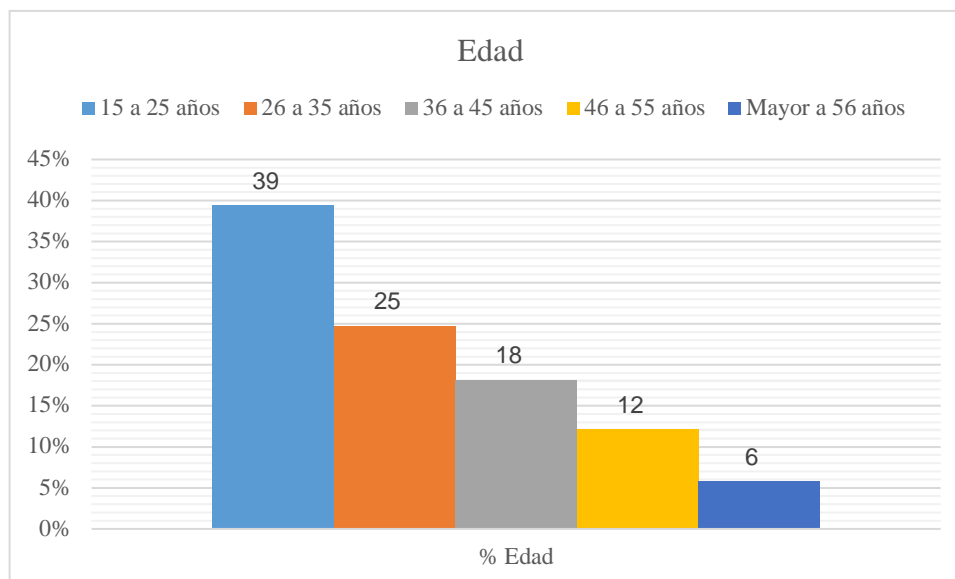


Gráfico 4-3: Datos generales del encuestado según rangos de edad

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De la muestra encuestada, se puede observar que el 39% que corresponde al rango de edad de 15 a 25 años, el 25% al rango de 26 a 35 años, el 18% al rango de 36 a 45 años, el 12% al rango de 46 a 55 años mientras que el 6% al rango de edades de mayor a 56 años.

Interpretación: De las 381 personas encuestadas, la mayoría de personas se encuentran en entre las edades de 15 a 25 años así como de entre 26 a 35 años.

Tabla 6-3: Datos generales del encuestado según su actividad económica

Actividad	Frecuencia	% Actividad económica
Comercio	21	6%
Cuidado de niños o adultos mayores	10	3%
Desempleado/a	28	7%
Estudiante	99	26%
Jubilado/a	13	3%
Quehacer del hogar	50	13%
Trabajador/a domestico/a	9	2%
Trabajador/ra privada	91	24%
Trabajador/ra público	60	16%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

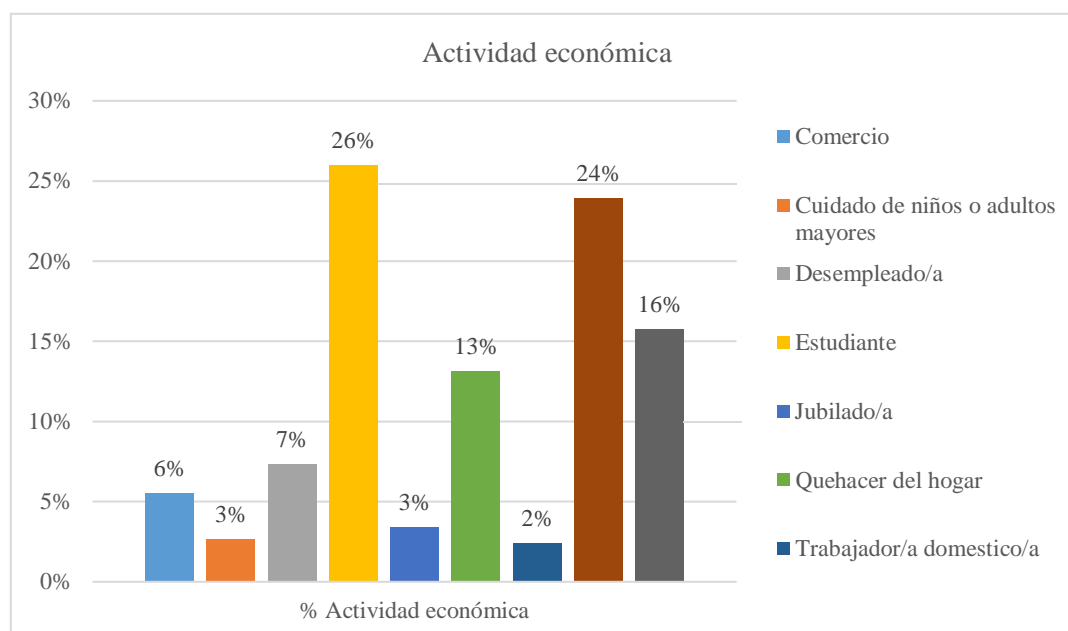


Gráfico 5-3: Datos generales del encuestado según su actividad económica

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 26% son estudiantes, el 24% son trabajadores/as privados, el 16 % son trabajadores/ras públicos, 13% son se dedican al que hacer del hogar, 7% está desempleado, el 6% es comerciante, 3% cuida niños o adultos mayores al igual que son jubilados mientras que el 2% se dedica al trabajo doméstico.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte las personas encuestadas en el estudio representan en gran parte a personas que se dedican a estudiar y a las labores del sector público.

Tabla 7-3: Número de desplazamientos realizados por día

Etiquetas de fila	Frecuencia	% Número de desplazamientos
1 a 5 desplazamientos	311	82%
6 a 10 desplazamientos	62	16%
Más de 10 desplazamientos	8	2%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

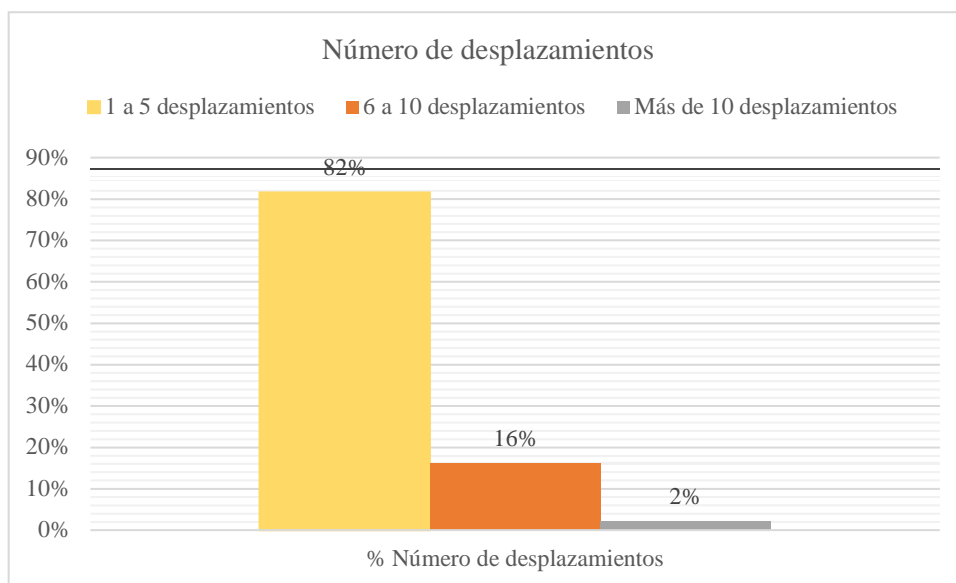


Gráfico 6-3: Número de desplazamientos realizados por día

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 82% realizan de 1 a 5 desplazamientos diarios, 16% realizan de 6 a 10 desplazamientos mientras que el 2% realizan más de 10 desplazamientos.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población en estudio realiza de 1 a 5 desplazamientos de esta forma los ciudadanos dan cumplimiento a sus actividades diarias.

Tabla 8-3: Condiciones en las que se efectúa el viaje

Condiciones	Frecuencia	% Condiciones de viaje
El viaje lo realiza solo/a	307	81%
En compañía de alguien a su cuidado	74	19%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

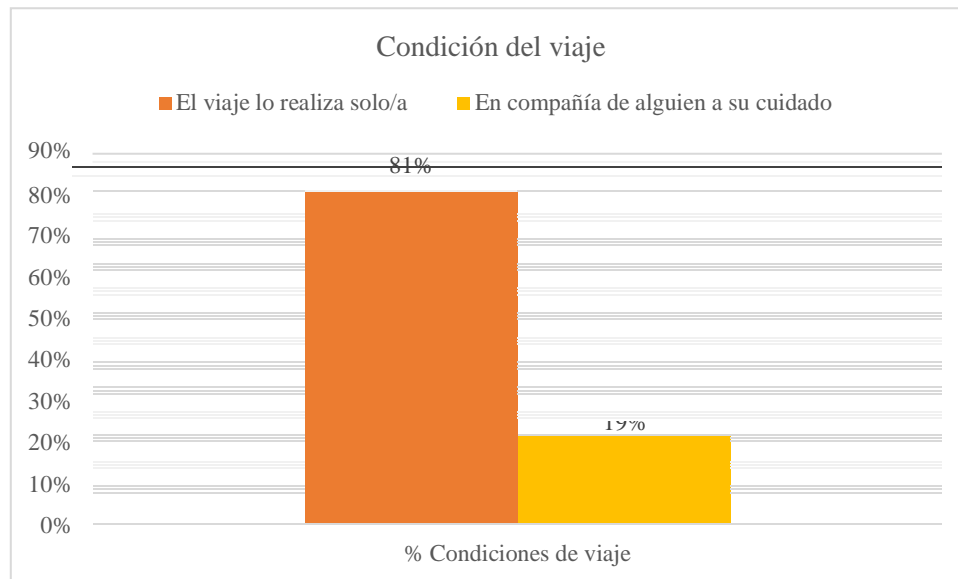


Gráfico 7-3: Condiciones en las que se efectúa el viaje

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 81% de las personas realizan sus viajes sin compañía de alguien a su cuidado mientras que el 19% restante lo hace en compañía de alguien a su cuidado.

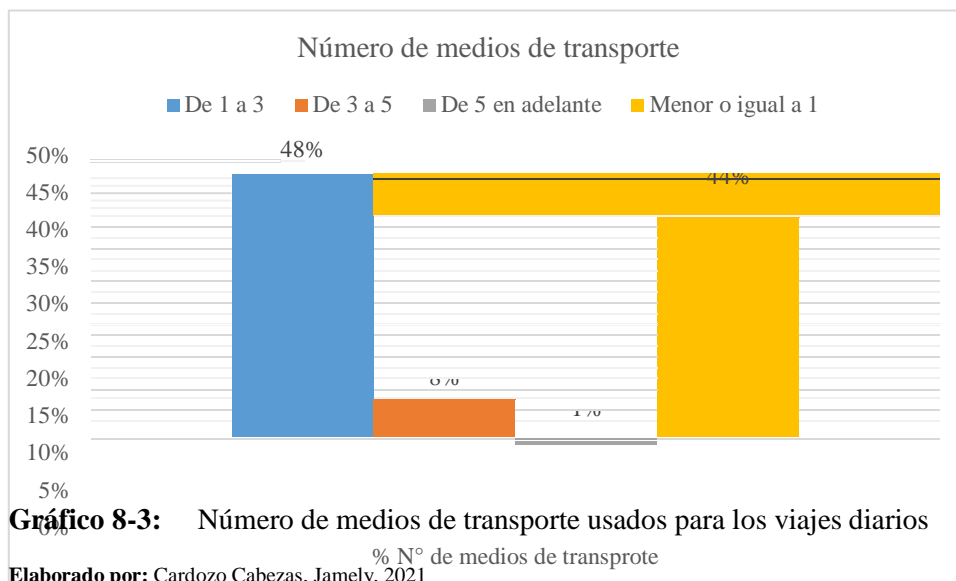
Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población riobambeña prefiere no realizar sus viajes acompañados por alguien a su cuidado, esto puede deberse a la premura con la que hoy en día se necesita cumplirlas.

Tabla 9-3: Número de medios de transporte usados para los viajes diarios

N° de medios de transporte	Frecuencia	% N° de medios de transporte
De 1 a 3	181	48%
De 3 a 5	29	8%
De 5 en adelante	3	1%
Menor o igual a 1	168	44%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021



Análisis: De los 381 encuestados el 48% de las personas utilizan de 1 a 3 medios de transporte, el 44% usan únicamente 1 medio de transporte, el 8% utilizan de 3 a 5 medios de transporte mientras únicamente el 1% 5 o más medios de transporte.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de los encuestados usan de 1 a 3 medios de transporte, hoy en día la disponibilidad de servicios de transporte en la ciudad es variada por lo mismo muchos ciudadanos prefieren hacer uso de ellos de distintas formas buscando la mejor opción según sus necesidades.

Tabla 10-3: Medio de transporte de uso preferencial

Tipos de transporte	Frecuencia	% Transporte de preferencia
A pie	18	5%
Auto	97	25%
Bicicleta	13	3%
Motocicleta	10	3%
Taxi	47	12%
Transporte Público	196	51%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

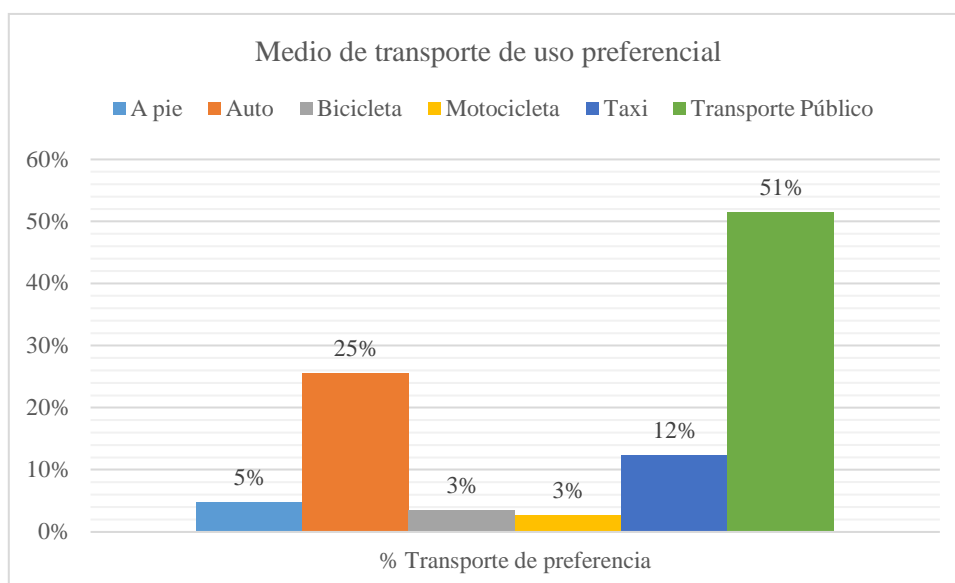


Gráfico 9-3: Medio de transporte de uso preferencial

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 51% que corresponden a 196 personas prefieren usar transporte público, el 25% que son 97 personas prefieren usar auto, el 12% que vienen siendo 47 personas utilizan taxi, el 5% que corresponden a 18 personas prefieren caminar mientras que únicamente el 3% que corresponden a 10 y 13 personas prefieren usar motocicleta o bicicleta respectivamente.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población prefiere usar diariamente el transporte público, en la actualidad la disponibilidad de este servicio en la ciudad de Riobamba se encuentra abierto para todo el público y son las mejoras que continuamente se hacen en él las que hacen que las personas se inclinen por preferir usarlo.

Tabla 11-3: Principal motivo de desplazamiento diario

Motivo	Frecuencia	% Principal motivo
Asunto personal	102	27%
Estudios	32	8%
Hogar (compras, pagos de servicios básicos)	102	27%
Ocio/ deporte	8	2%
Trabajo	137	36%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

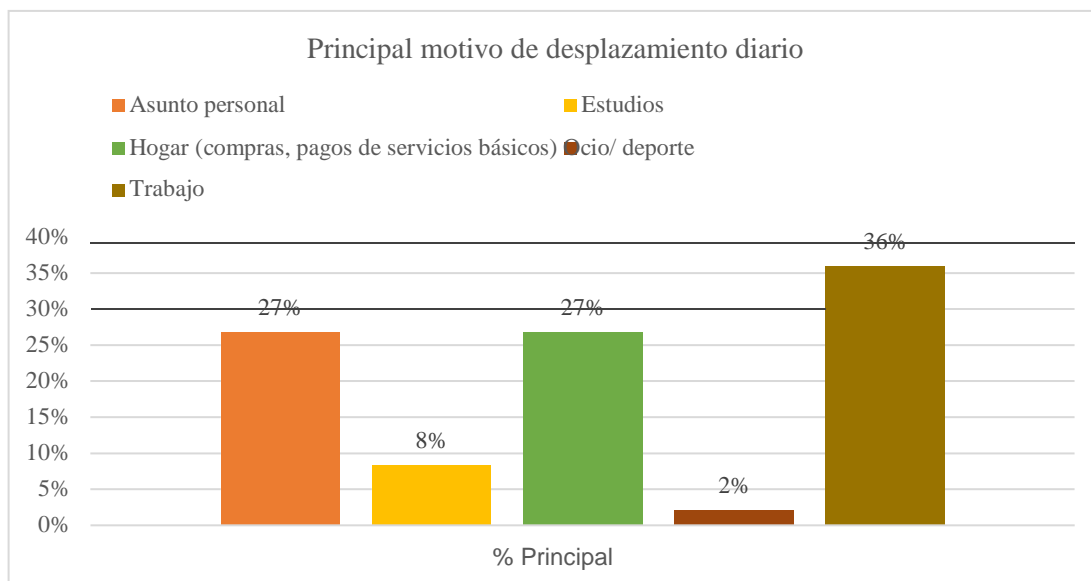


Gráfico 10-3: Principal motivo de desplazamiento diario

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 36% que corresponden a 137 personas aseguran que el principal motivo de sus desplazamientos se hace para cumplir con su trabajo, el 27% que se refiere a 102 personas lo hacen por cumplir con algún asunto personal o por satisfacer las necesidades el hogar como compras o pagos de servicios básicos; por otra parte el 8% que son 32 personas mencionan que lo hacen por estudios mientras que el 2% que corresponden a 8 personas aseguran que lo hacen por ocio o deporte.

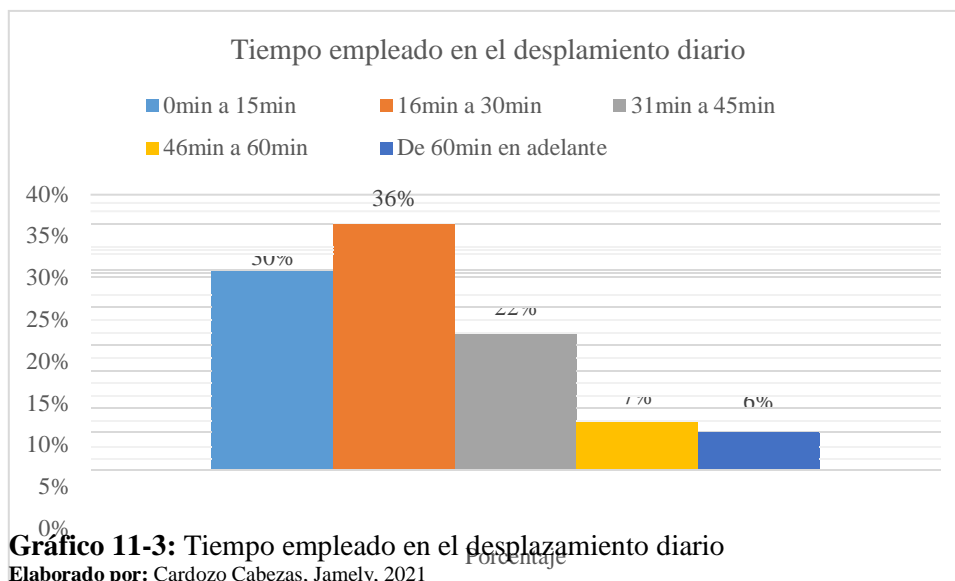
Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que en gran parte de las personas encuestadas el principal motivo de los desplazamientos que realizan diariamente lo hacen por cumplir con responsabilidades de trabajo al igual que por asuntos personales como realizar compras para el hogar y pagos de servicios básicos, lo que muestra que las actividades diarias de la población circundan en responsabilidad laboral como de hogar.

Tabla 12-3: Tiempo empleado en el desplazamiento diario

Rango de tiempo	Frecuencia	Porcentaje
0min a 15min	113	30%
16min a 30min	139	36%
31min a 45min	82	22%
46min a 60min	25	7%
De 60min en adelante	22	6%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021



Análisis: De los 381 encuestados el 36% que corresponde a 139 personas ocupan un tiempo de entre 16 min a 30 min, 30% que son 113 personas utilizan hasta 15 min en su movilización, el 22% que son 82 personas de 31 min a 45 min, el 7% que corresponden a 25 personas en cambio de 46 min a 60 min mientras que el 6% que corresponden a 22 personas utilizan de 60 min en adelante para cumplir con sus desplazamientos diarios.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población utiliza un tiempo de 16 min con 30 min para desplazarse a realizar las diferentes ocupaciones que debe cumplir.

Tabla 13-3: Gasto promedio en movilidad diaria

Rangos de gasto	Frecuencia	Porcentaje
\$1,21 a \$2,10	98	26%
\$2,11 a \$3,00	72	19%
\$3,01 a \$4,00	27	7%
0.30 ctvs a \$1,20	119	31%
Más de \$4,00	13	3%
No gasta en transporte	52	14%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

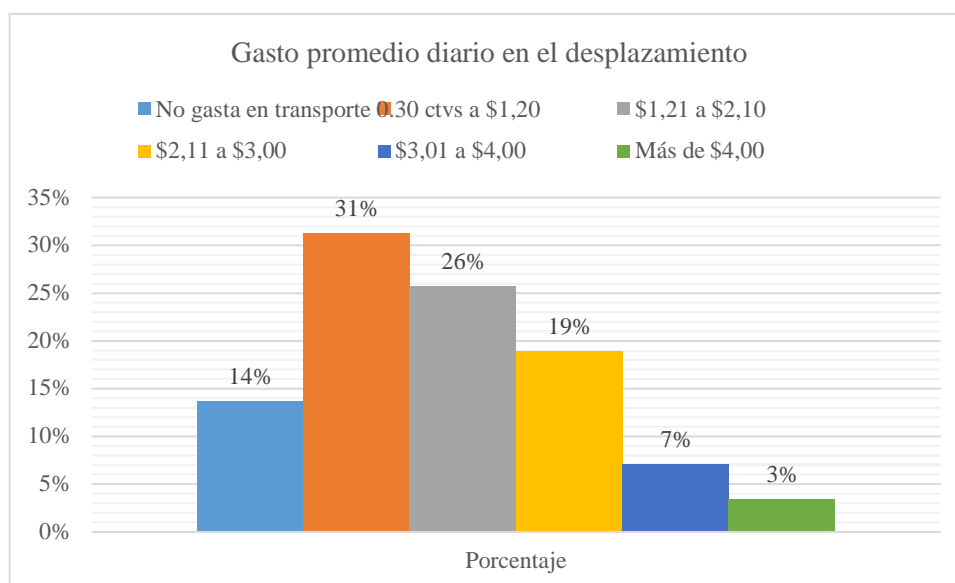


Gráfico 12-3: Gasto promedio en movilidad diaria

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 31% que corresponde a 119 personas gasta diariamente en su movilidad entre 0.30 ctvs. a \$1,20, 26% que son 98 personas invierten \$1,21 a \$2,10, el 19% que corresponde a 72 personas usa de \$2,11 a \$3,00 para su movilización, el 14% que son 52 personas no gasta en transporte, el 7% que son 27 personas mientras que el 3% que son 13 personas gasta más de \$4,00 en su movilización diaria.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población tiene un gasto promedio diario de entre 0,30 ctvs. a \$1,20 como también de \$1,21 a \$2,10; la forma de moverse dentro de la ciudad se ve afectado por varios factores que implica que se invierta en transportarse según las necesidades de las personas.

Tabla 14-3: Valoración de la importancia de la seguridad en el transporte público

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Importante	99	26%
Insignificante	52	14%
Muy importante	163	43%
Poco importante	67	18%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

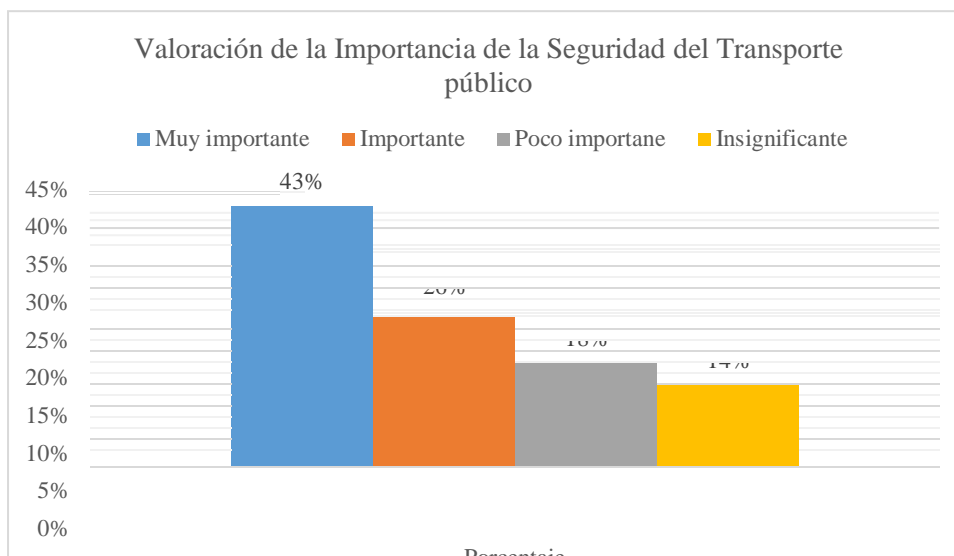


Gráfico 13-3: Valoración de la importancia de la seguridad en el transporte público

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 43% que corresponden a 163 personas mencionan que la seguridad es un factor muy importante para que hagan uso del transporte público de la ciudad, el 26% que son 99 personas indican que es importante, el 18% que son 63 personas aluden que la seguridad es un factor poco importante mientras que el 14% que son 52 personas manifiestan que la seguridad dentro del transporte público es un factor insignificante.

Interpretación: Los datos que se exponen en la tabla e imagen dan cuenta que en gran parte de la población riobambeña, la seguridad es un factor que incide en la decisión de uso del transporte público esto puede deberse al temor que siente la ciudadanía a ser víctimas de algún tipo de acción dentro de las unidades que atente contra la integridad de su persona al igual que de sus pertenencias.

Tabla 15-3: Valoración de la importancia de la comodidad en el transporte público

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Importante	147	39%
Insignificante	49	13%
Muy importante	81	21%
Poco importante	104	27%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

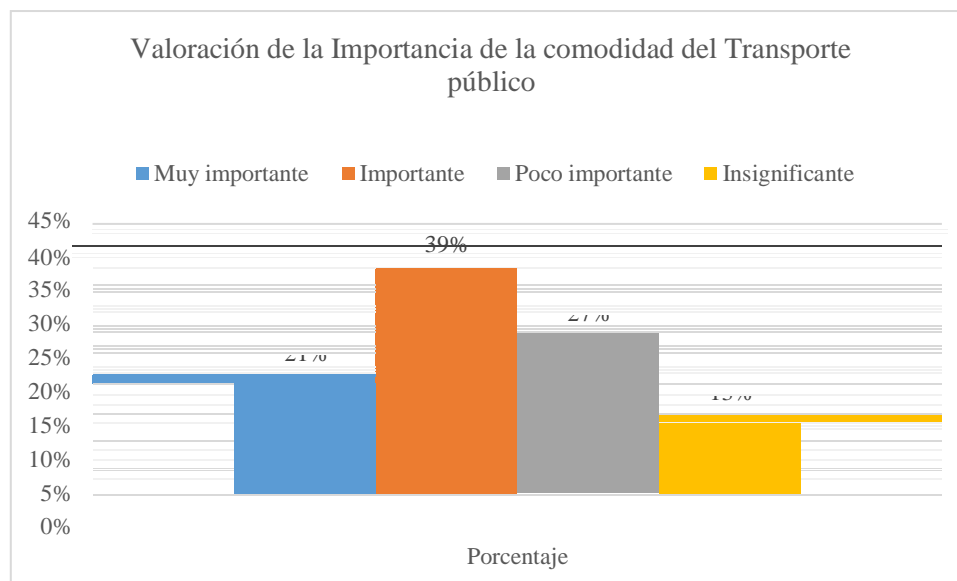


Gráfico 14-3: Valoración de la importancia de la comodidad en el transporte público

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 39% que corresponden a 147 personas mencionan que la comodidad es un factor importante para que hagan uso del transporte público de la ciudad, el 27% que son 104 personas indican que es poco importante, el 21% que son 81 personas señalan que la comodidad es un factor muy importante mientras que el 13% que son 49 personas manifiestan que la seguridad dentro del transporte público es un factor insignificante.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población manifiesta que la comodidad es un factor importante a tomar en consideración para hacer uso del transporte público y por esta razón muchas de las ocasiones optarían por tomar medios de transporte alternativos que cumplan con sus necesidades y les permitan tener una mejor experiencia durante su viaje.

Tabla 16-3: Valoración de la importancia de la accesibilidad en el transporte público

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Importante	156	41%
Insignificante	37	10%
Muy importante	103	27%
Poco importante	85	22%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

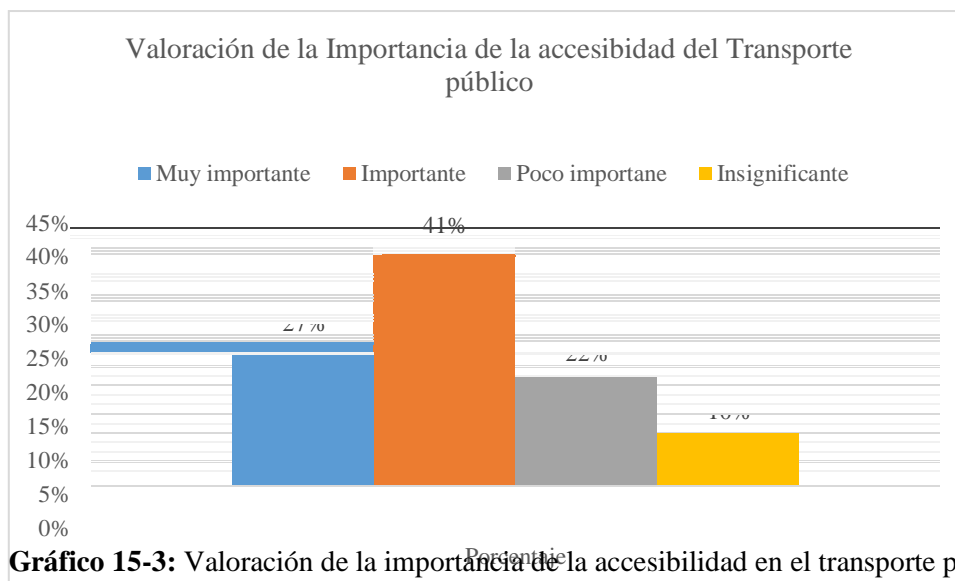


Gráfico 15-3: Valoración de la importancia de la accesibilidad en el transporte público

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 41% que corresponden a 156 personas mencionan que la accesibilidad es un factor importante para que hagan uso del transporte público de la ciudad, el 27% que son 103 personas consideran que es muy importante, el 22% que son 85 personas señalan que la accesibilidad es un factor poco importante mientras que el 10% que son 37 personas manifiestan que la accesibilidad al transporte público es un factor insignificante.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población considera a la accesibilidad como un factor importante en el transporte público y de este dependerá también del que hagan uso o no del servicio.

Tabla 17-3: Valoración de la importancia de la buena atención en el transporte público

Valoración	Frecuencias	Porcentaje
Importante	123	32%
Insignificante	49	13%
Muy importante	114	30%
Poco importante	95	25%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

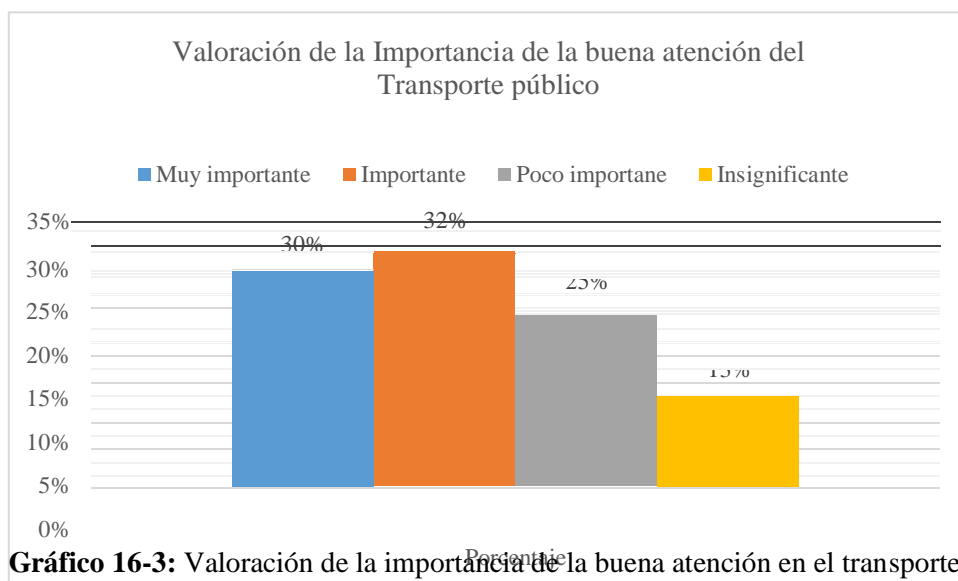


Gráfico 16-3: Valoración de la importancia de la buena atención en el transporte público

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 32% que corresponden a 123 personas mencionan que la buena atención es un factor importante para que hagan uso del transporte público de la ciudad, el 30% que son 114 personas consideran que es muy importante, el 25% que son 95 personas señalan que la buena atención es un factor poco importante mientras que el 13% que son 49 personas manifiestan que la buena atención dentro del transporte público es un factor insignificante.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población riobambeña toma en consideración la buena atención como un factor importante para usar o preferir usar el servicio de transporte público de la ciudad, por lo que se denota que las personas buscan no solo suplir la necesidad de transportarse sino llevarse una buena experiencia del viaje que realicen a bordo de las unidades.

Tabla 18-3: Valoración de la importancia de los horarios en el transporte público

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Importante	119	31%
Insignificante	29	8%
Muy importante	106	28%
Poco importante	127	33%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

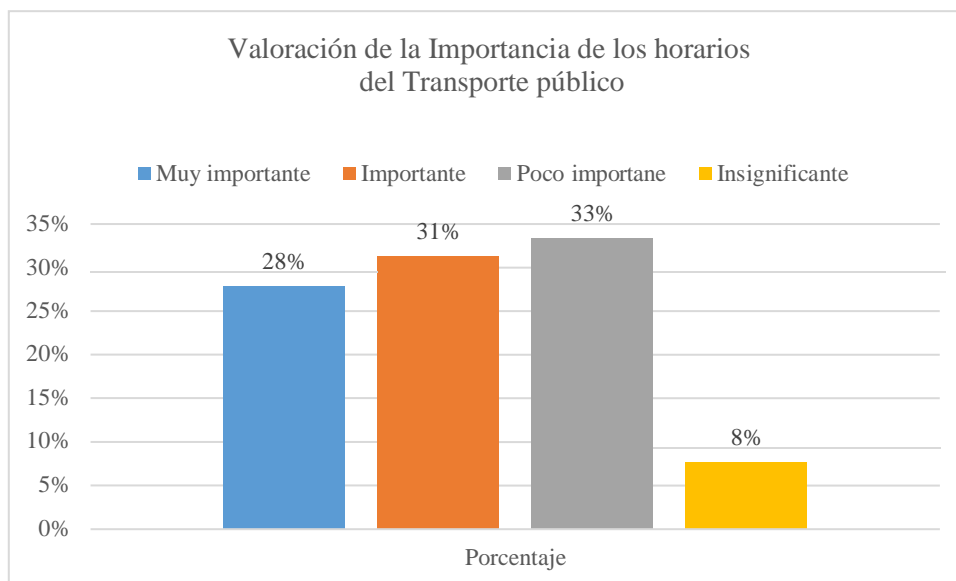


Gráfico 17-3: Valoración de la importancia de los horarios en el transporte público

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 33% que corresponden a 127 personas mencionan los horarios de atención es un factor poco importante para que hagan uso del transporte público de la ciudad, el 31% que son 119 personas consideran que es importante, el 28% que son 106 personas señalan que los horarios de atención es un factor muy importante mientras que el 8% que son 29 personas manifiestan que los horarios de atención del transporte público es un factor insignificante.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta para gran parte de la población riobambeña los horarios de atención es un factor poco importante a tomar en consideración para elegir o no hacer uso del transporte público de la ciudad, lo que demuestra la satisfacción de los usuarios ante la situación actual entorno a los horarios que se manejan.

Tabla 19-3: Casos de acoso dentro del transporte público

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
No	212	56%
Sí	169	44%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

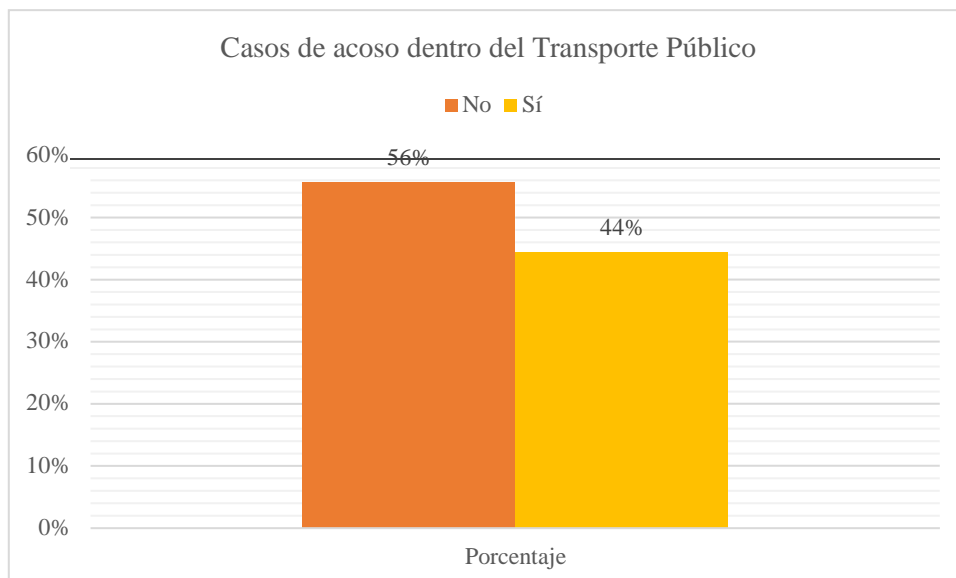


Gráfico 18-3: Casos de acoso dentro del transporte público

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 56% que corresponde a 212 personas mencionan que han sufrido algún tipo de acoso dentro del transporte público mientras que el 44% que son 169 personas mencionan por otro lado que sí han sufrido algún tipo de acoso.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población entre hombres y mujeres no ha sufrido ningún tipo de acoso dentro del transporte público pero de la misma forma hay un número considerable que manifiesta lo contrario, si bien es cierto hoy en día el transporte público brinda un sin número de facilidades hay que atender y salvaguardar en todo sentido la integridad y seguridad de todos los usuarios pese a que la gran mayoría menciona que no ha sufrido este tipo de agresiones.

Tabla 20-3: Casos de robo o sustracción dentro del transporte público

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
No	178	47%
Sí	203	53%
Total general	381	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

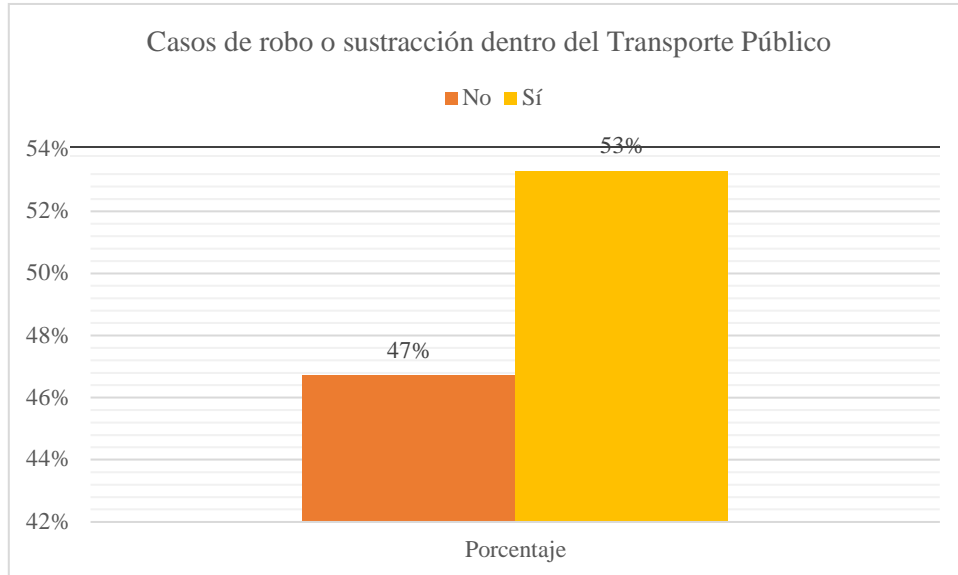


Gráfico 19-3: Casos de robo o sustracción dentro del transporte público

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Análisis: De los 381 encuestados el 53% que corresponde que equivalen a 203 personas indican que han sido víctimas de algún tipo de robo o sustracción dentro de las unidades del transporte público mientras que por el contrario el 47% que son 178 personas mencionan todo lo contrario.

Interpretación: Los datos que se ponen a la vista en la tabla e imagen dan cuenta que gran parte de la población riobambeña han sufrido algún tipo de acción delincuencia dentro del transporte público; lo cual demuestra que es de suma importancia que las autoridades y gestores de este sector del transporte tomen cartas en el asunto para de este modo se pueda asegurar la prestación de un servicio más seguro para todos sus usuarios indistintamente del género.

3.1.2 Entrevista

A continuación se presenta los resultados de la entrevista realizada a los principales técnicos del transporte público de la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte de la ciudad de Riobamba

Tabla 21-3: Tabulación de la entrevista

1. Según su juicio técnico, ¿En base a que metodología o criterios se planifica el transporte público urbano de la ciudad?	
Ingeniera Katherin Saigua	Los criterios principales a tomar para una planificación de transporte es prácticamente el estudio de oferta-demanda, realizando estudios en campo en donde se puede determinar las necesidades que actualmente se generan en el cantón porque al ser variante se debe estar constantemente realizando inspecciones y monitoreo de cómo funciona el transporte público en la ciudad.
Ingeniero Víctor Domínguez	Toco dar soluciones cuando las cosas ya estaban dadas, en la marcha; se toman más metodologías técnicas y científicas aplicándolas al conocimiento empírico que tenían los dirigentes de las diferentes operadoras de transporte y los transportistas en general. Transición entre lo empírico y lo técnico aplicando conocimientos de cátedras impartidas a nivel profesional (pre-grado y post-grado).
2. ¿Qué instrumentos se usan para el levantamiento de información acerca del transporte público urbano?	
Ingeniera Katherin Saigua	Tenemos un programa por el cual se puede verificar el cumplimiento de frecuencias de transporte urbano, así como los intervalos. De igual manera se puede contrastar la velocidad de circulación y el cumplimiento de las rutas que estos tienen. Instrumentos dirigidos al usuario son: Encuestas porque para obtener resultados igual trabajamos con conteo en las unidades. Tipo de encuestas: Encuestas sobre la calidad del servicio, encuesta sobre el uso TPU y encuestas sobre los medios que se utilizan para movilizarse en el cantón.

Ingeniero Víctor Domínguez	Encuestas O-D, encuestas sobre actividad de servicio para que califiquen el servicio ofertado, conteos vehiculares, fichas de aforo en las diferentes unidades de transporte, para conocer la demanda insatisfecha en el cantón y de esta manera conocer que mejorar.
3. ¿Qué datos, de los instrumentos de levantamiento de información, se toman en cuenta para decidir las rutas, horarios, paradas, etc del transporte público urbano?	
Ingeniera Katherin Saigua	Los resultados de los estudios levantados principalmente es conocer cuáles son las horas de mayor demanda; en realidad está mayormente enfocado a los lugares como puntos de atracción y las horas en las que la población decide movilizarse.
Ingeniero Víctor Domínguez	Primero los puntos atractores y generadores de viajes (líneas de deseo), también cuales son los motivos de movilización de las personas, la partición modal importante para saber qué porcentaje de habitantes están utilizando el TP y cómo podemos hacerlo más atractivo para la población.
4. ¿Cómo técnico del transporte de la ciudad, cree que la planeación del transporte público urbano tiene consideraciones de enfoque de género?	
Ingeniera Katherin Saigua	No considero, en Riobamba no se ha considerado un enfoque de género
Ingeniero Víctor Domínguez	No, aún no se ha tomado el enfoque de género en consideración.
5. ¿Existe data, en los estudios de movilidad de la ciudad, con segregación de género que identifique el uso del transporte público urbano?	
Ingeniera Katherin Saigua	Si tenemos datos de los usuarios que utilizan el transporte, el porcentaje de género masculino y femenino. Otros datos en específico no se tienen.
Ingeniero Víctor Domínguez	No existe.
6. ¿Conoce en que consiste la movilidad del ciudadano?	
Ingeniera Katherin Saigua	No tengo conocimiento.
Ingeniero Víctor Domínguez	No. O sea, se ha escuchado en diferentes ciudades ya del Ecuador como es en Quito, Guayaquil y Cuenca me parece que ya tienen aplicado sobre los vagones

exclusivos para mujeres en los que es el trolebús, metro vía (GYE) y el metro (Quito). En ciudades como México, existen vagones exclusivos para mujeres y para personas que no se consideran heterosexuales. Entonces para ir aplicando eso también tenemos que ir viendo el detalle de la población a la que vamos a manejar.

Vivencias de Cuenca indicios de movilidad por género, considero que sería de mucha importancia ya que debemos tomar en cuenta, primero que la equidad de género nos da los mismos derechos y deberes tanto al hombre o a la mujer y los otros subgéneros que ya se van dividiendo pero siempre va haber un poco más de respeto al género femenino ya que es un poco más sensible y susceptible a cualquier tipo de agresión ya sea física o psicológica se le debe dar un poco más de cuidado para que sea más amigable y atractivo para su uso.

7. ¿Considera que al estudio y planificación del transporte público urbano, de la ciudad se debe incluir el enfoque de género para fortalecer su seguridad y eficiencia?

Ingeniera Katherin Saigua

Si creo que es importante más que nada enfocándonos en la seguridad que se debe tener en los espacios públicos en todas las modalidades de transporte pero si es necesario la conciencia ciudadana sobre todo la mujer principalmente.

Ingeniero Víctor Domínguez

Si deberíamos fortalecer primero la seguridad en cuanto a infraestructura de transporte (paradas), ya que no tenemos paradas amigables para aplicar este tipo de enfoque de género. Hacer un trabajo de infraestructura totalmente para poder ir trabajando en lo que es ya unidades y también hacer un trabajo súper profundo en lo que es la cultura de la gente para que se más accesible el estudio.

Fuente: Investigación de campo en la Dirección de gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte de la ciudad de Riobamba 2020.

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

3.2 Propuesta

3.2.1 Título

PROPUESTA DE MEJORAMIENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA CON ENFOQUE DE GÉNERO.

3.2.2 Contenido de la propuesta

Con base a la información obtenida mediante la aplicación de instrumentos de investigación así como la revisión documental de estudios realizados por la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte de la ciudad se han creado pautas entorno al enfoque de género con el fin de fomentar la mejora del transporte público urbano teniendo como prioridad a la mujer. La propuesta se muestra en las siguientes fases:

- **Fase I:** Diagnosticar la situación actual de movilidad del transporte público urbano del cantón Riobamba
- **Fase II:** Evaluar el comportamiento de movilidad de las mujeres que residen en la ciudad, en relación al uso del transporte público urbano.
- **Fase III:** Proponer pautas entorno al enfoque de género partiendo del comportamiento evaluado para la mejora del transporte público urbano.

3.2.3 FASE I: Diagnóstico de la situación actual del transporte público urbano de la ciudad de Riobamba

Riobamba es la capital de la provincia de Chimborazo, el cantón se encuentra ubicado en el centro de la cordillera de los Andes exactamente a 2750 metros sobre el nivel del mar. Las principales actividades productivas de la provincia y la ciudad se mueven entorno a la agricultura, a los servicios, al comercio así como también actividades en el ámbito profesional.

La zona urbana de la capital de los chimboracenses se encuentra distribuida estratégicamente en cinco parroquias, como se muestra a continuación:

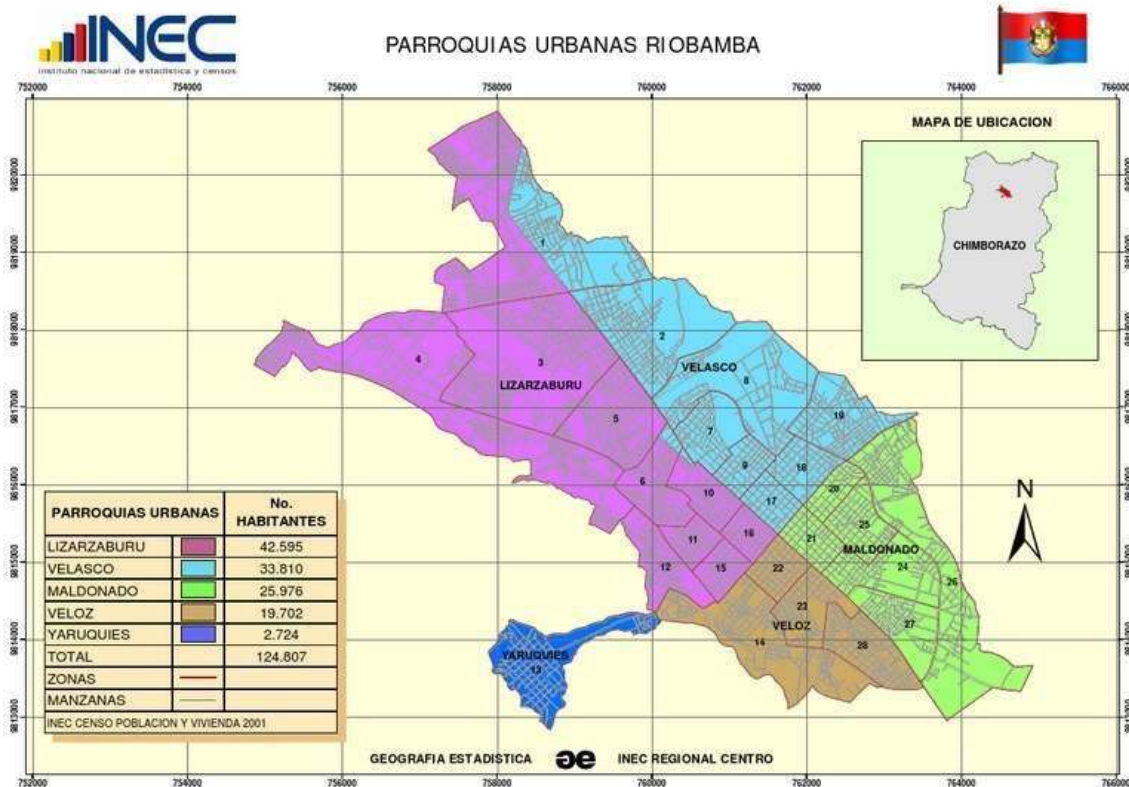


Figura 4-3: Mapa de parroquias urbanas de la ciudad de Riobamba
Fuente: Yubi Jeffrey 2013.

- El transporte público urbano de la ciudad de Riobamba brinda su servicio mediante el uso de buses convencionales, atendidos por 7 operadoras de transporte que cubren 16 rutas dentro de la zona urbana del cantón, tal como se muestra:

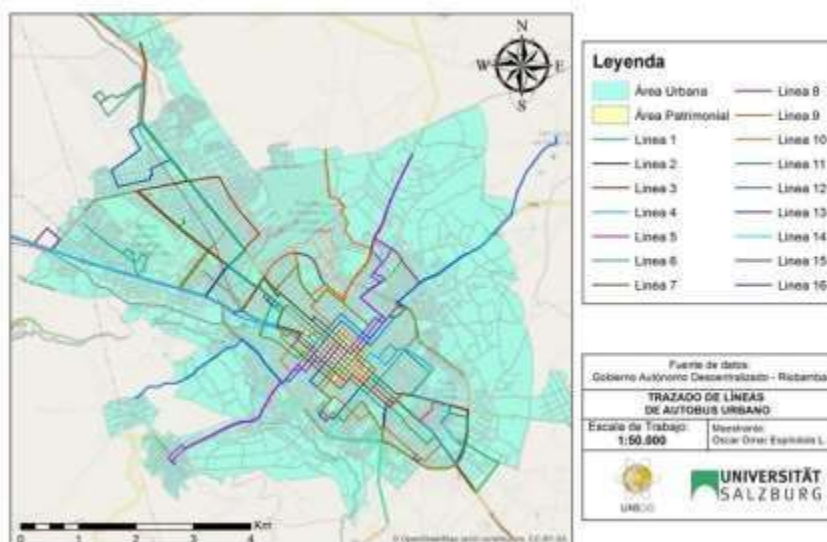


Figura 5-3: Rutas del transporte urbano en la ciudad de Riobamba
Fuente: Espíndola Oscar 2018.

y mediante taxis cuya comodidad y flexibilidad de rutas son mejores en comparación con el servicio de buses urbanos.

- La recolección de la información de uso del transporte público urbano de la ciudad de Riobamba se lo realiza mediante la aplicación de encuestas origen-destino, encuestas sobre el uso del TPU (transporte público urbano), encuestas sobre la calidad de servicio ofertado, encuestas sobre elección modal así como aforismos de pasajeros a bordo de las unidades.
- Los datos tomados en consideración de los instrumentos aplicados para decidir rutas, horarios, paradas, etc.; por el equipo técnico encargado del TPU de la ciudad; son la hora de máxima demanda del servicio, los puntos atractores de los viajes así como los motivos de desplazamiento de los usuarios.
- Los estudios y planeación en torno al transporte público urbano de la ciudad de Riobamba carecen de consideraciones de enfoque de género tanto en el levantamiento de la información como en el análisis de resultados. En consecuencia los estudios de movilidad no segregan el género lo cual impide identificar focalmente como se da el uso del servicio.

3.2.3.1 Transporte público según géneros

Tabla 22-3: Comportamiento de uso de transporte en Riobamba según géneros

Medio de transporte	Frecuencia		Porcentaje	
	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino
A pie	12	6	5%	4%
Auto	45	52	20%	33%
Bicicleta	7	6	3%	4%
Motocicleta	3	7	1%	4%
Taxi	26	21	12%	13%
Transporte Público	131	65	58%	41%
Total general	224	157	100%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

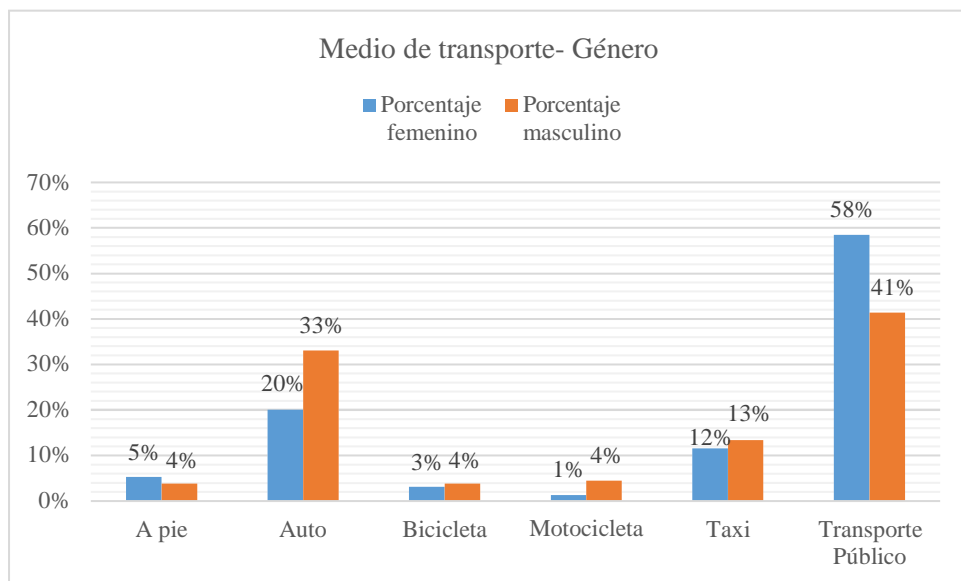


Gráfico 20-3: Comportamiento de uso de transporte en Riobamba según géneros
Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Circunstancia actual

- La población riobambeña encuestada que hace uso del transporte público es el 51%, como se mostró en el gráfico 9-3, pero si consideramos y analizamos la preferencia de uso de mujeres y hombres como se muestra en el gráfico 20-3, el género femenino lleva la delantera con el 58% 131 mujeres de las 224 encuestadas así pues los hombres quedan detrás con el 41 % que son 65 hombres de los 157 encuestados.
- De lo que podemos observar el porcentaje restante del género masculino tiene mayor participación en el uso de otros medios como el taxi pero principalmente el auto con un porcentaje muy sobre el de las mujeres, esto nos conduce a deducir y contrastar con el análisis de datos inicial, que se debe principalmente por el hecho de que son quienes se encargan de cumplir labores productivas tanto en el ámbito público y privado de nuestra ciudad y de allí parte su necesidad de poder transportarse de manera cómoda, rápida, fácil pero principalmente independiente. A esto podemos sumarle los intereses personales y familiares que se derivan de poseer un vehículo.
- Por el contrario el resto del porcentaje de mujeres tiene menor participación en el uso del taxi y el auto que en este último podríamos considerar el hecho que las mujeres que lo usan se encuentran también cumpliendo tareas productivas o por el mismo hecho de que el medio de transporte les brinda mayor seguridad para su persona y su familia es mucho más fácil movilizarse optan por la utilización de un vehículo propio.

Sin embargo se debe recalcar que tanto hombres como mujeres requieren seguridad, comodidad, ambos buscan suplir necesidades propias y conjuntas. Pero desde las actividades que realizan podemos ver que las mujeres en su mayoría están realizando actividades del hogar, personales y también productivas (trabajo) por lo que buscan la opción de transportarse por el medio que consideran más accesible, ya sea por no poseer vehículo propio o su economía, en este caso el transporte público pero lamentablemente el servicio en Riobamba aún no logra satisfacer por completo las expectativas de las usuarias y lo evidenciamos claramente en su perspectiva acerca de la seguridad y comodidad. En cuanto a los hombres su necesidad en específica depende del trabajo y también del hogar hacen uso del transporte público pero es poco relevante su expectativa de comodidad o seguridad sobre el servicio y por ello consideran más factible poseer un vehículo porque se centran en la rapidez.

Por eso es importante tener estas consideraciones para así adaptar el servicio de transporte público urbano que se brinda en la ciudad a las necesidades de cada género por una parte para mantener el porcentaje de mujeres que lo usan pero por sobre todo garantizar su seguridad y comodidad y por otra parte también mantener vigente el porcentaje de participación masculina en el servicio y de la misma forma lograr que aquel porcentaje que no hace uso se interese por el mismo porque responde a su principal interés de rapidez e independencia.

3.2.4 FASE II: Evaluación del comportamiento de movilidad de las mujeres en relación al uso del transporte público urbano.

Luego de haber realizado un adecuado levantamiento de información para el estudio, se procede a complementar el análisis de los datos, a través de tablas dinámicas, realizando la segregación de la información por género, tomando como principal factor de análisis al género femenino con respecto al uso del transporte público, los motivos de desplazamientos, el número de desplazamientos diarios, el gasto promedio invertido en la movilidad y la condición de haber sido o no víctima de acoso o robo al hacer uso del servicio.

Tabla 23-3: Principal motivo de desplazamiento del género femenino en relación al medio de transporte de uso preferencial

Medios de transporte	Frecuencia				Porcentaje			
	Asunto personal	Hogar (compras, pagos de servicios básicos)	Trabajo	Total general	Asunto personal	Hogar	Trabajo	Total
Auto	10	5	25	40	18%	6%	42%	21%
Taxi	11	6	9	26	20%	8%	15%	14%
Transporte Público	34	66	25	125	62%	86%	42%	65%
Total general	55	77	59	191	100%	100%	100%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

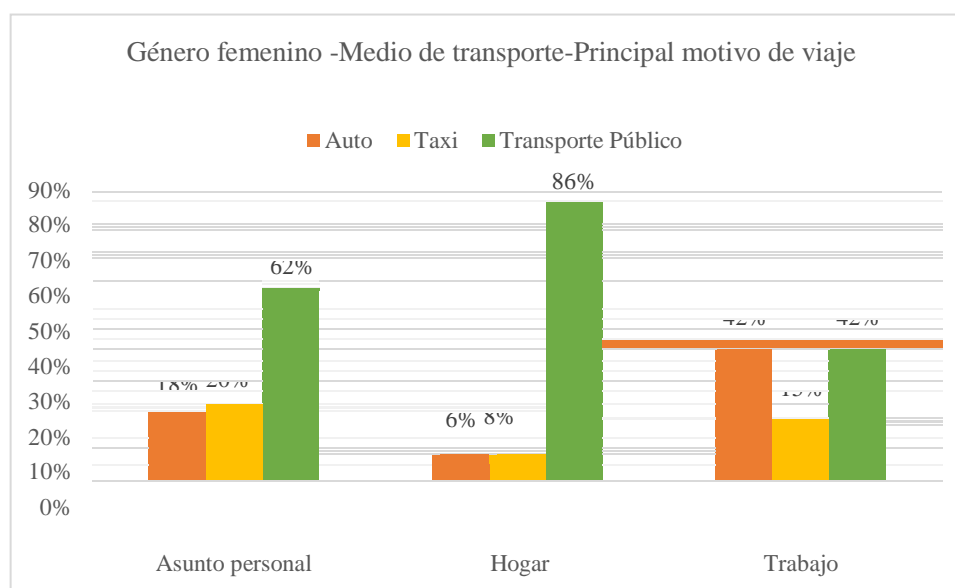


Gráfico 21-3: Principal motivo de desplazamiento del género femenino en relación al medio de transporte de uso preferencial

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Tabla 24-3: Principal motivo de desplazamiento del género masculino en relación al medio de transporte de uso preferencial

Medios de transporte	Frecuencia				Porcentaje			
	Asunto personal	Hogar (compras, pagos de servicios básicos)	Trabajo	Total general	Asunto personal	Hogar	Trabajo	Total
Auto	15	2	29	46	42%	15%	45%	40%
Taxi	5	5	7	17	14%	38%	11%	15%
Transporte Público	16	6	29	51	44%	46%	45%	45%
Total general	36	13	65	114	100%	100%	100%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

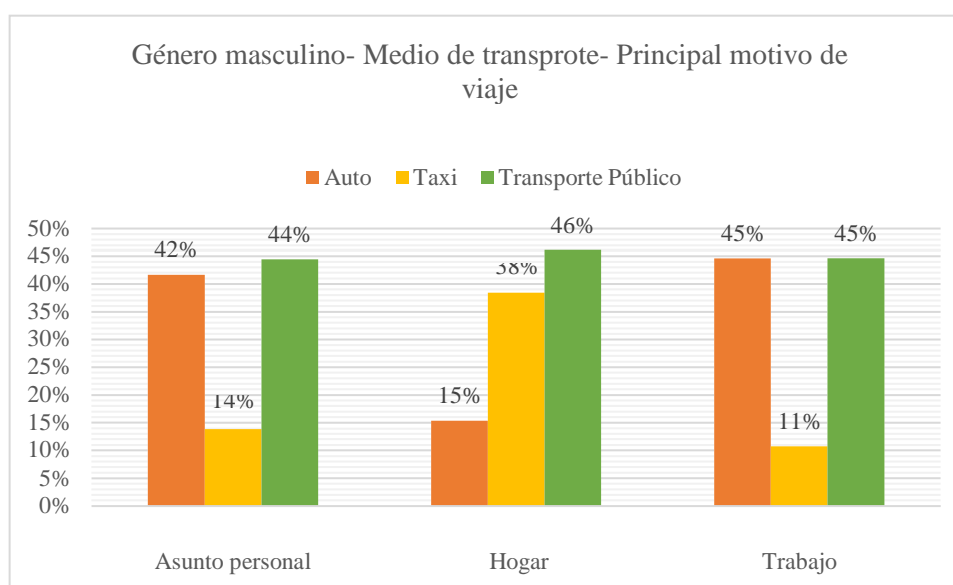


Gráfico 22-3: Principal motivo de desplazamiento del género masculino en relación al medio de transporte de uso preferencial

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Circunstancia actual: Los datos que se muestran en las tablas y gráficos dan cuenta que de los principales motivos de desplazamiento diario de la población que son: asunto personal, hogar, trabajo; en el género femenino los motivos preponderantes son los que tienen que ver con el hogar (compras, pagos de servicios básicos) mostrándose que la mayor parte de mujeres equivalente a un 86% (66 mujeres) del total (77 mujeres) de quienes cuyo motivo principal son los viajes relacionados con tareas del hogar, hacen uso del transporte público por esta razón.

En contraste con los datos del género masculino tenemos que únicamente el 46% (6 hombres) del total (13 hombres) que se movilizan por motivos de tareas de hogar lo hacen haciendo uso del transporte público de la ciudad.

Tabla 25-3: Casos de acoso al género femenino en el medio de transporte de su preferencia

Medios de transporte	Frecuencia			Porcentaje		
	No	Sí	Total general	No	Sí	Total
Auto	17	28	45	38%	62%	100%
Taxi	15	11	26	58%	42%	100%
Transporte Público	42	89	131	32%	68%	100%
Total general	74	128	202	37%	63%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

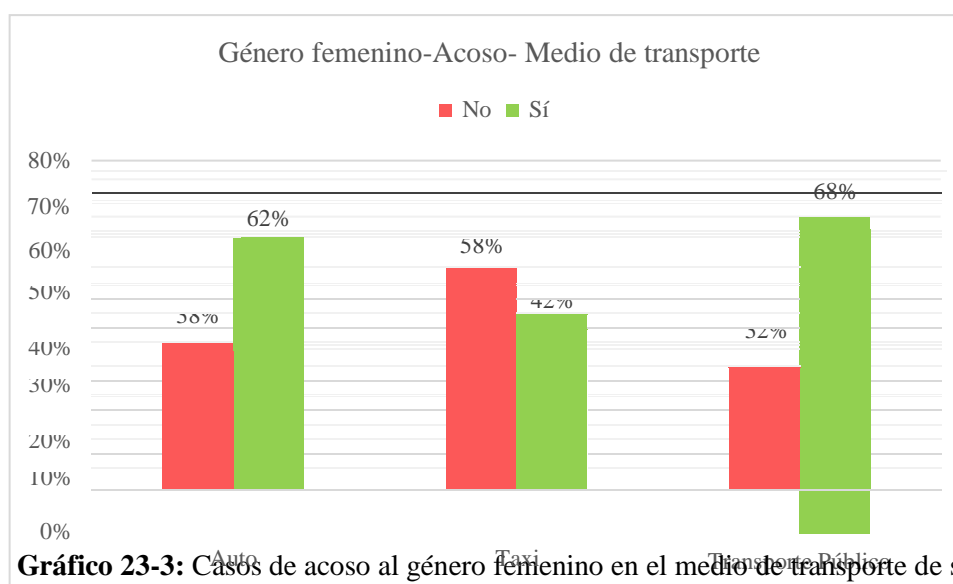


Gráfico 23-3: Casos de acoso al género femenino en el medio de transporte de su preferencia

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Tabla 26-3: Casos de acoso al género masculino en el medio de transporte de su preferencia

Medios de transporte	Frecuencia			Porcentaje		
	No	Sí	Total general	No	Sí	Total
Auto	42	10	52	81%	19%	100%
Taxi	18	3	21	86%	14%	100%
Transporte Público	54	11	65	83%	17%	100%
Total general	114	24	138	83%	17%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

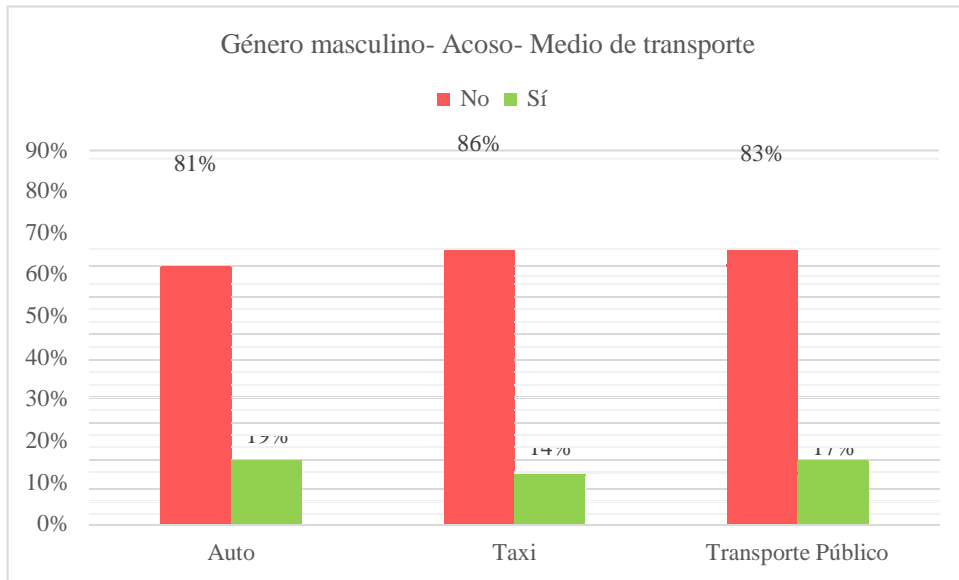


Gráfico 24-3: Casos de acoso al género masculino en el medio de transporte de su preferencia

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Circunstancia actual: Los datos que se muestran en las tablas y gráficos parten del análisis de datos expuestos con anterioridad en donde se expone que los medios de transporte con mayor preferencia de la población son: transporte público, taxi y auto. Así entonces se muestra que en el caso del género femenino del total de mujeres 131, que se movilizan haciendo uso del transporte público urbano el 68% que equivalen a 89 de ellas, han sido víctimas de acoso dentro de las unidades lo que nos da a entender que algunas de ellas han optado por hacer uso de medios de transporte alternativos, debido a la cifra nada despreciable de mujeres que se evidencia, que usan el auto o taxi debido a esta causa.

Por el contrario en el género masculino ocurre todo lo contrario pues del total de varones (65) que hacen uso preferencial por el transporte público únicamente el 17 % que equivale a 11 de ellos han sufrido acoso dentro del servicio de transporte público urbano. Con lo que se demuestra que las mujeres son quienes en este caso tienen la condición de vulnerabilidad ante actos de acoso que se suscitan dentro de las unidades que brindan el servicio.

Tabla 27-3: Casos de robo al género femenino en el medio de transporte de su preferencia

Medio de transporte	Frecuencia			Porcentaje		
	No	Sí	Total general	No	Sí	Total
Auto	28	17	45	62%	38%	100%
Taxi	9	17	26	35%	65%	100%
Transporte Público	57	74	131	44%	56%	100%
Total general	94	108	202	47%	53%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

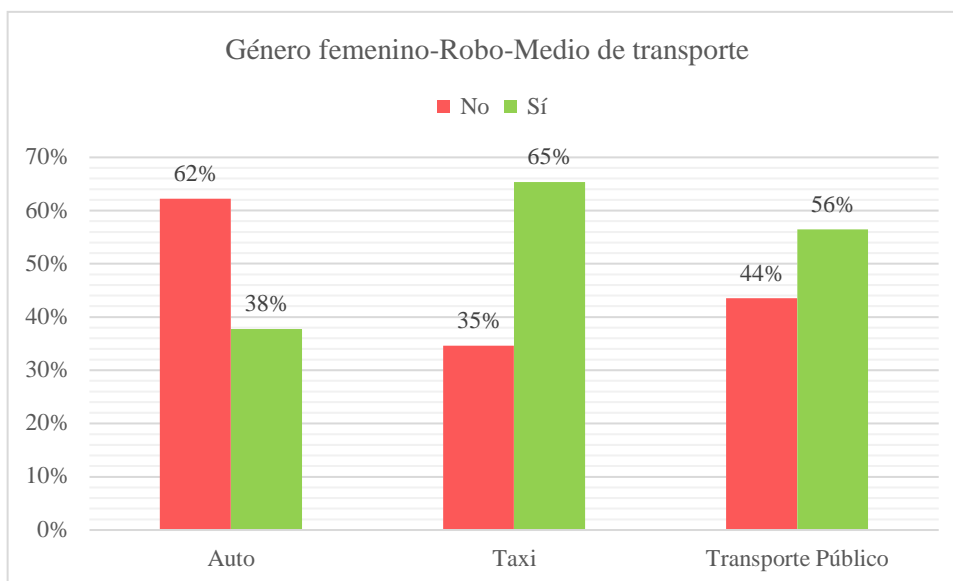


Gráfico 25-3: Casos de robo al género femenino en el medio de transporte de su preferencia

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Tabla 28-3: Casos de robo al género masculino en el medio de transporte de su preferencia

Medio de transporte	Frecuencia			Porcentaje		
	No	Sí	Total general	No	Sí	Total
Auto	30	22	52	58%	42%	100%
Taxi	10	11	21	48%	52%	100%
Transporte Público	28	37	65	43%	57%	100%
Total general	68	70	138	49%	51%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

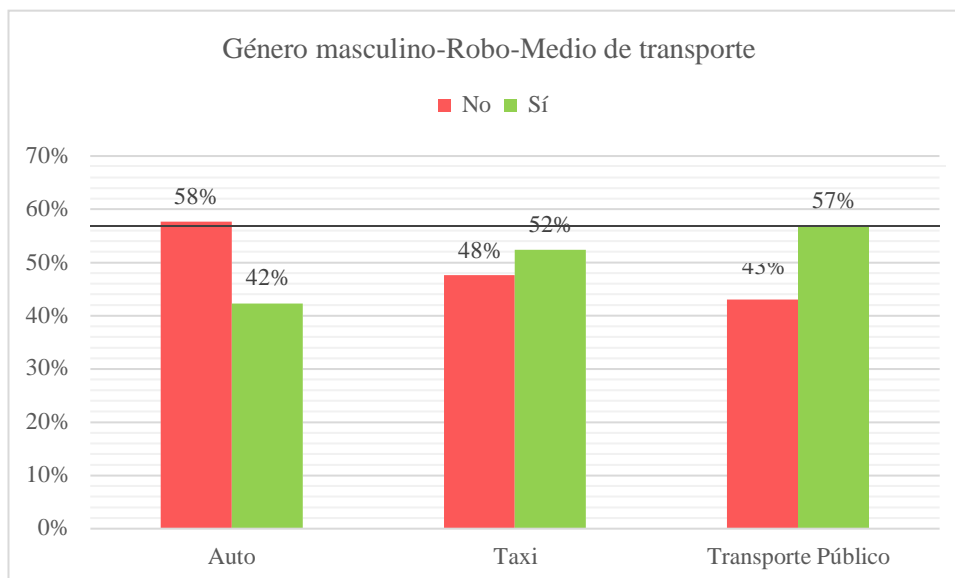


Gráfico 26-3: Casos de robo al género masculino en el medio de transporte de su preferencia

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Circunstancia actual: Los datos que se muestran en las tablas y gráficos parten del análisis de datos expuestos con anterioridad en donde se expone que los medios de transporte con mayor preferencia de la población son: transporte público, taxi y auto. Así entonces se muestra que en el caso del género femenino del total de mujeres 131, que se movilizan haciendo uso preferencial del transporte público urbano el 56% que equivale 74 de ellas mencionan que han sido víctimas de robo o sustracción dentro de las unidades que brindan el servicio motivo por el cual es también de preferencia hacer uso de medios alternativos como el taxi y auto, en donde se evidencia una participación de uso preferencial nada despreciable.

En el género masculino ocurre algo similar pues del total de varones (65) que hacen uso preferencial por el transporte público el 57 % que equivale a 37 de ellos han sufrido robo o sustracción dentro del servicio de transporte público urbano. Con lo que se demuestra que tanto para hombres y mujeres la condición de vulnerabilidad ante actos delictivos es latente pero de cierto modo con mayor representación, con base a las cifras estadísticas, para las mujeres.

Tabla 29-3: Gasto promedio diario y número de desplazamientos diarios realizados por el género femenino

Gasto promedio	Frecuencia			Porcentaje		Total
	1 a 5 desplazamientos	6 a 10 desplazamientos	Total general	1-5 desplazamientos	6-10 desplazamientos	
\$1,21 a \$2,10	58	8	66	43%	19%	38%
\$2,11 a \$3,00	25	29	54	19%	69%	31%
0.30 ctvs a \$1,20	51	5	56	38%	12%	32%
Total general	134	42	176	100%	100%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

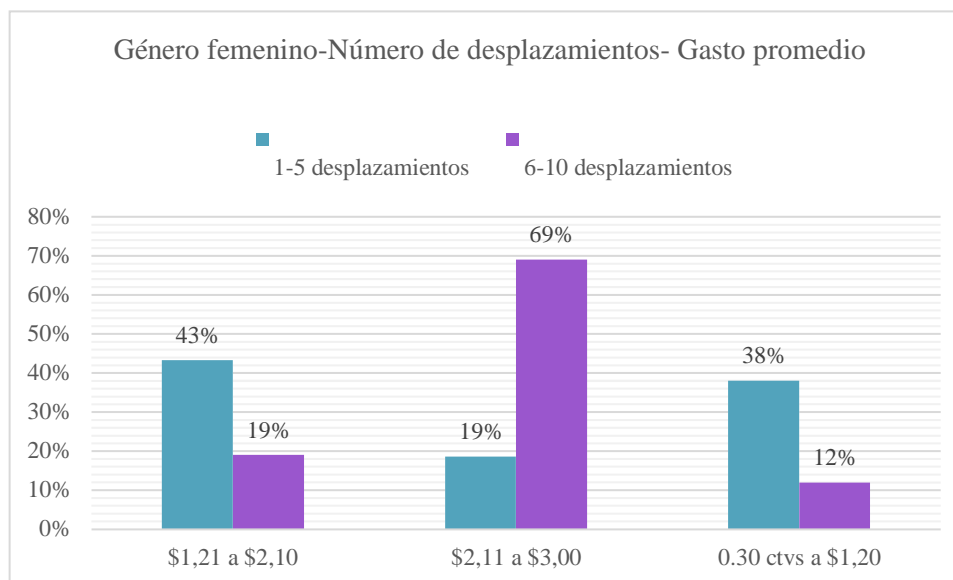


Gráfico 27-3: Gasto promedio diario y número de desplazamientos diarios realizados por el género femenino

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Tabla 30-3: Gasto promedio diario y número de desplazamientos diarios realizados por el género masculino

Gasto promedio	Frecuencia			Porcentaje		
	1 a 5 desplazamientos	6 a 10 desplazamientos	Total general	1-5 desplazamientos	6-10 desplazamientos	Total
\$1,21 a \$2,10	22	5	27	23%	50%	25%
\$2,11 a \$3,00	16	1	17	16%	10%	16%
0.30 ctvs a \$1,20	59	4	63	61%	40%	59%
Total general	97	10	107	100%	100%	100%

Fuente: Datos extraídos de la población riobambeña

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

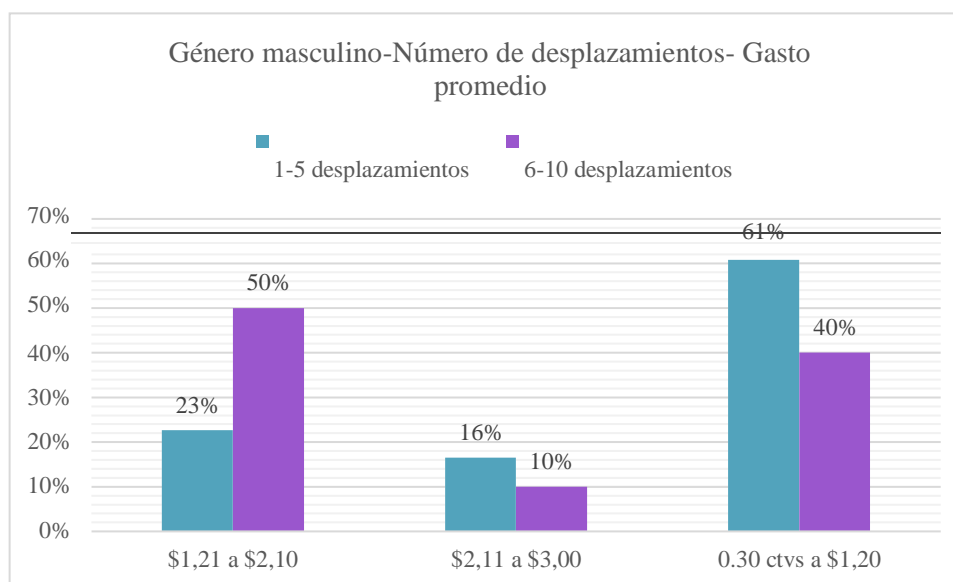


Gráfico 28-3: Gasto promedio diario y número de desplazamientos diarios realizados por el género masculino

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

Circunstancia actual: Los datos que se muestran en las tablas y gráficos parten del análisis de resultados expuestos con anterioridad en donde se evidencia que los rangos de desplazamientos con mayor cifras son: 1-5 desplazamientos y 6-10 desplazamientos; de igual forma el gasto promedio diario en la movilidad de la población está representado por los rangos: 0.30 ctvs. a \$1,20; \$1,21 a \$2,10 y \$2,11 a \$3,00. De esta forma en el caso del género femenino la mayor incidencia de desplazamientos se encuentra en el rango de 1 a 5 del total de mujeres 134 el 43% que equivale a 58 de ellas tienen un gasto promedio diario en su movilidad de \$1,21 a \$2,10.

Mientras que del total de mujeres (42) que realizan de 6 a 10 desplazamientos el 69% es decir 29 de ellas tienen un gasto promedio diario en su movilidad de \$2,11 a \$3,00.

En el caso del género masculino de igual forma el mayor rango de desplazamientos recae en el de 1 a 5 pero del total de hombres (97) que se evidencia, el 61 % es decir 59 de ellos tiene un gasto promedio en movilidad diaria de 0,30ctvs. A \$1,20. Mientras que del total de hombres (10) que realizan de 6-10 desplazamientos diarios el 50% que son 5 de ellos tienen un gasto promedio diario de \$1,21 a \$2,10.

Con lo que queda demostrado que tanto hombres como mujeres realizan varios desplazamientos en el día pero de cierta forma la mayor representación se encuentra en el género femenino al igual que el gasto promedio diario invertido esto se debe a que las mujeres suplen necesidades de comodidad, seguridad y accesibilidad haciendo uso de otros medios de transporte a más del servicio de transporte público urbano.

3.2.5 FASE III: Pautas entorno al enfoque de género partiendo del comportamiento evaluado para la mejora del transporte público urbano

Tabla 31-3: Lineamientos entorno al enfoque de género direccionados a la mejora del transporte público urbano para las mujeres.

CRITERIO	LINEAMIENTO
Planificación de la movilidad y el transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Participación ciudadana, interacción institución-ciudadanía para integrar conocimiento técnico con los aportes, experiencias y necesidades de las mujeres en todas las etapas de su construcción de la planificación de movilidad de una ciudad. • El enfoque de género debe ser considerado desde el inicio y debe ser transversal • Generar una cultura sobre el uso de bicicleta, desde sus usuarios (ciclistas) así como también de las personas que se movilizan en vehículos. Para una convivencia armoniosa y equilibrada entre los dos medios de transportes eliminando agresiones relacionadas con el género, entendiendo que el uso de los espacios es un derecho de todas y todos.
Políticas públicas y Gestión municipal	<ul style="list-style-type: none"> • La transversalización del enfoque de género debe aplicarse en la construcción de políticas y planes para que en el sector público se desarrollen condiciones que permitan consolidar procesos de planificación que tengan como objetivo y principio la equidad de género e inclusión.
Reconocimiento de la movilidad del cuidado	<ul style="list-style-type: none"> • Una de las propuestas planteadas a nivel internacional es el uso de una metodología que utiliza la movilidad del cuidado como categoría analítica: usando este concepto como punto de partida para un estudio más detallado de la forma de moverse de las

	<p>personas se creará una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad.</p>
<p>Recolección de datos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Crear instrumentos para recogida de datos sin sesgos de género porque una encuesta de movilidad sensible de género tiene que reconocer y contabilizar todos los viajes que hace la población, por tanto debe introducir los viajes de cuidado por ello describir de manera sensible las diferencias en la forma de moverse entre los distintos grupos sociales. • Sensibilizar a las personas sobre este tema, por ello se reconoce fundamentalmente la creación de instrucciones o apartados explicativos anexos a las encuestas, donde se defina lo que se entiende por trabajo de cuidado y se puntualicen todas las actividades relacionadas con ello.
<p>Diversidad en métodos de toma de decisiones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar procesos de participación social en planes y proyectos de transporte teniendo en cuenta la equidad de género y generación.
<p>Espacios Públicos y transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Programas alianza con organizaciones internacionales que impulsen ciudades seguras para mujeres y niñas. • Implementación de normativa y políticas para garantizar seguridad de mujeres en espacios públicos y TPU. • Implementación de enfoque de género en sistemas de movilidad a través de programas que atiendan la seguridad personal y acoso sexual. • Presencia de mujeres en la mesa de decisiones permite visibilizar las experiencias y atenderlas con soluciones que respondan a las necesidades de las mujeres.

Fuente: Análisis de datos de la aplicación de instrumentos investigativos y documentación bibliográfica.

Elaborado por: Cardozo Cabezas, Jamely, 2021

CONCLUSIONES

- Se determina que el transporte público urbano de la ciudad de Riobamba es atendido tanto por buses convencionales y taxis, para el levantamiento de la información; de estudios de movilidad y transporte del servicio que realiza la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte; se aplica encuestas de origen-destino, calidad de servicio, elección modal y aforismos de pasajeros pero estos no cuentan con consideraciones de enfoque de género ni tampoco un análisis de resultados entorno a este factor. Es por ello que principalmente dentro de las encuestas de movilidad y de origen-destino se debería incluir preguntas sobre la calidad de servicio en el caso del transporte público, las especificaciones en cuanto a las características por ejemplo considerar viajes solo o en compañía de dependientes, así mismo se debe fragmentar los motivos de viaje considerando las tareas del hogar como una opción en igual importancia que el trabajo y no caer en apartarlos en la categoría de otros, considerar rangos más diversos en cuanto al gasto del transporte y finalmente contemplar preguntas que permitan generar datos históricos y estadísticos de los casos que se presentan en cuanto al acoso y robo.
- El comportamiento de movilidad de las mujeres en relación con el transporte público urbano de la ciudad es representativo, puesto que se demuestra que son quienes tienen preferencia de uso del servicio para dar cumplimiento al principal motivo de viaje de este género que es el atender necesidades del hogar así lo expone el 86% del total de mujeres encuestadas. Así mismo, dentro de las unidades, los casos de acoso en mujeres que prefieren utilizar el servicio de transporte público urbano representan; del total, el 68% y los casos de robo el 56%. En los hombres, los casos de acoso llegan al 17% y de robo al 57% si comparamos estos datos las mujeres son quienes tienen mayor vulnerabilidad de sufrir acoso en el transporte público. De la misma forma, el número de desplazamientos en el día, en el caso de las mujeres va desde 1 hasta 10 viajes con un gasto promedio en el rango de 0.30 ctvs. hasta \$3,00 en los hombres, el número de desplazamientos diarios están entre 1 a 5 y el gasto promedio diario de su movilidad entre 0,30 ctvs. a \$1,20 así mismo, estos valores demuestran que las mujeres realizan un mayor número de desplazamientos en su día a día y gastan más en su movilidad
- Mediante la evaluación del comportamiento de movilidad de las mujeres en relación al uso del transporte público urbano se presentan las pautas en torno al enfoque de género tomando en cuenta los criterios de: planificación de la movilidad y el transporte, políticas públicas y gestión municipal, reconocimiento de la movilidad del cuidado, recolección de datos, políticas de transporte, método de toma de decisiones, espacios públicos y de transporte; con

el fin de mejorar el servicio y atender las necesidades de este principal grupo de usuarios garantizando su seguridad.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda realizar un estudio integral a nivel de movilidad y transporte público urbano de la ciudad en el que se apliquen instrumentos de investigación con segregación de género y a la par se analicen los resultados tomando como principal factor al género para crear data acerca de los patrones de movilidad de las mujeres.
- Con la finalidad de garantizar que el servicio de transporte público urbano de la ciudad brinde seguridad y atienda las necesidades del género femenino, se recomienda a los técnicos de la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte aplicar la transversalización del enfoque de género en la construcción de políticas y planes del transporte público urbano para desarrollar condiciones en la planificación que se basen en el objetivo de equidad e inclusión de género.
- Se recomienda que las pautas propuestas en la presente investigación sean tomadas en consideración por el directorio técnico del transporte de la ciudad, ya que al ser el primer estudio con base en el enfoque de género, los resultados obtenidos aportan al planteamiento de nuevas alternativas de mejoramiento del servicio y a la satisfacción no solo las necesidades de las mujeres sino también de las familias.

BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Nacional Constituyente. (2014). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Lexis. Recuperado de: <https://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>
- Batthyany, K. (2004). Cuidado infantil y trabajo: ¿un desafío exclusivamente femenino? Una mirada. Montevideo: Cinter/OIT.
- GIZ y SUTP. (2018). Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género. Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Ciudades en Desarrollo, 48. GIZ Bonn y Eschborn,, Alemania. Recuperado de: https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf
- Heather Allen. (2018). Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género. Módulo 7a Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Ciudades en Desarrollo. Recuperado de: https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf
- Kunieda, M., & Gauthier, A. (2014). Género y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible. Eschborn, Alemania: Carlos F. Pardo, Bogotá Colombia. Recuperado de: <https://culturavial.files.wordpress.com/2014/03/genero-y-transporte-urbano.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. (2020). Organización Mundial de la Salud. Recuperado de: Organización Mundial de la Salud: <https://www.who.int/topics/gender/es/>
- Puga, E., Andrade, S., Ruales, A., Cárdenas, G., & Allen, H. (mayo de 2018). Ella se mueve segura mujeres & transporte. Quito, Pichincha, Ecuador. Recuperado de: <https://www.fiafoundation.org/media/790782/esms-case-study-quito-esp.pdf>
- Redondo, S. P. (2017). Movilidad femenina, infraestructura de transporte y pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/13868.pdf>
- SEMOVI. (2019). Plan estratégico de género y movilidad 2019. Ciudad de México, México. Recuperado de: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>
- Steer. (septiembre de 2018). Estrategia de gestión de demanda y género para la movilidad sostenible en Ciudad de México. Ciudad de México, México.
- Stock, A. (abril de 2012). El cambio climático desde una perspectiva de género. Quito: Friedrich Ebert Stiftung.

Zucchini, E. (2015). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid. Madrid, España. Recuperado de: http://oa.upm.es/39914/1/ELENA_ZUCCHINI.pdf