

ESCUELA POLITÉCNICA NACIONAL

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

UNIDAD DE TITULACIÓN

**ESTUDIO DE LOS FACTORES POR GÉNERO QUE DETERMINAN
EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE LOS ESTUDIANTES
UNIVERSITARIOS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO EMPRESARIAL**

KATTY JOHANNA PÉREZ MARTÍNEZ

katty.perez@epn.edu.ec

Director: Antonio Alexander Franco Crespo PhD

antonio.franco@epn.edu.ec

2019

APROBACIÓN DEL DIRECTOR

Como director del trabajo de titulación “Estudio de los factores por género que determinan el uso del transporte público entre los estudiantes universitarios en el Distrito Metropolitano de Quito” desarrollado por Katty Johanna Pérez Martínez, estudiante de la carrera de Ingeniería Empresarial, habiendo supervisado la realización de este trabajo y realizado las correcciones correspondientes, doy por aprobada la redacción final del documento escrito para que prosiga con los trámites correspondientes a la sustentación de la Defensa oral.

Antonio Alexander Franco Crespo PhD

DIRECTOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Katty Johanna Pérez Martínez, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentada para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Escuela Politécnica Nacional puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.

Katty Johanna Pérez Martínez

DEDICATORIA

Mi tesis la dedico con todo mi amor y cariño a:

Mis queridos padres, Rigoberto Pérez y Zoila Martínez, por ser mi fuente de motivación e inspiración para querer superarme cada día más, por darme el inicio de una carrera para un futuro mejor y, sobre todo, por su incondicional amor y apoyo.

Mi amado esposo, Luis Caiza, por ayudarme en la culminación de mi carrera profesional, por darme su amor y apoyo incondicional, por creer en mi capacidad y, aunque hemos pasado momentos difíciles, siempre ha estado brindándome su comprensión, cariño y amor.

Mi adorado hijo, Ian Lionel, por ser mi constante fuente de lucha y superación desde el primer día que iluminó mi vida con su presencia, por las innumerables muestras de amor y por la enseñanza que me brinda día a día.

Mis hermanos, Raúl y Marlene; a mis segundos padres, Carmen y Fernando; a mi niño Brayner Nicolay; a mis familiares y amigos por cada palabra de aliento para que no decaiga y siga adelante en el cumplimiento de mis sueños e ideales, porque sin esperar nada a cambio estuvieron a mi lado dándome su apoyo incondicional para lograr que este sueño se haga realidad.

Gracias a todos.

AGRADECIMIENTO

Primero, quiero agradecer a Dios por permitirme cumplir mi sueño y por darme la sabiduría para llevar mi vida estudiantil y personal de la mejor manera.

Agradezco a la Escuela Politécnica Nacional por haberme abierto las puertas de su seno científico para poder estudiar mi carrera y ser parte de ella. También, a los diferentes docentes que me han brindado sus conocimientos y palabras de aliento.

Finalmente, mi agradecimiento también va dirigido a mi tutor, Ing. Antonio Franco PhD, por haberme brindado la oportunidad de recurrir a su capacidad y conocimiento, así como haberme tenido toda la paciencia del mundo para guiarme durante todo el desarrollo de la tesis

ÍNDICE DE CONTENIDO

LISTA DE FIGURAS	I
LISTA DE TABLAS	II
LISTA DE ANEXOS	IV
RESUMEN	V
<i>ABSTRACT</i>	VI
1. INTRODUCCIÓN.....	7
1.1 ANTECEDENTES	7
1.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	9
1.3. OBJETIVO GENERAL	9
1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9
1.5. ALCANCE.....	9
1.6. MARCO TEÓRICO.....	10
2. METODOLOGÍA.....	32
2.1. ENFOQUE Y TIPO DE INVESTIGACIÓN	32
2.2. ALCANCE.....	32
2.3. RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	33
2.4. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.....	35
3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	39
3.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS RAZONES POR LAS QUE LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS USAN DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	40
3.2. DETERMINACIÓN DE LAS VARIABLES MÁS RELEVANTES EN EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	44
4. CONCLUSIONES.....	54
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	58
ANEXOS	63

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Pirámide poblacional por años, número de personas.....	14
Figura 2 - Resultado de encuesta realizado por Thomson Reuters Foundation	21
Figura 3 - Problemas que afectan al sistema de transporte en Guayaquil	26
Figura 4 - Aspectos más importantes del transporte para la ciudadanía, año 2010.....	27
Figura 5 – Pregunta tabulada: ¿Por qué usa el medio de transporte público?	41

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 – Presencia de la perspectiva de género en las política de transporte en países seleccionados de la región	17
Tabla 2 - Estudio de movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca en 2011	18
Tabla 3 - Fortalezas y debilidades del sistema de transporte de Bogotá y Santiago de Chile	22
Tabla 4 - Ámbitos de regulación de la Norma Europea UNE - EN 13816	23
Tabla 5 – Elementos de calidad de servicio según CTS EMBARQ México.....	24
Tabla 6 – Dimensiones para la evaluación de la calidad de servicio en DMQ	30
Tabla 7 – Indicadores de Calidad del Servicio de Transporte Público en el DMQ.....	31
Tabla 8 – Cifras de estudiantes universitarios en el Distrito Metropolitano de Quito	34
Tabla 9 – Porcentaje de género en los encuestados, según género.....	36
Tabla 10 – Porcentaje en edad de los encuestados, según género	37
Tabla 11 – Porcentaje de encuestados en universidades públicas y privadas.....	37
Tabla 12 - Porcentaje de estudiantes según el sector donde viven	38
Tabla 13 - Porcentaje según el estado civil de los estudiantes	38
Tabla 14 – Objetivos específicos a cumplir y literal de cumplimiento	39
Tabla 15 – Pregunta tabulada: ¿Usa el transporte público?.....	40
Tabla 16 – Porcentaje de estudiantes que usan el medio de transporte público	41
Tabla 17 – Pregunta tabulada acerca de la frecuencia y tipo de transporte público que usan los estudiantes universitarios	42
Tabla 18 – Pregunta tabulada de los motivos por los que usa el medio de transporte público	44
Tabla 19 – Pregunta tabulada de los factores que incomodan en el uso del transporte público	45
Tabla 20 – Pregunta tabulada: ¿Ha sido víctima de acoso sexual en los medios de transporte público?	46
Tabla 21 – Pregunta tabulada: ¿Ha presenciado una situación de acoso sexual en los medios de transporte público?	47

Tabla 22 – Pregunta tabulada: ¿Ha sido víctima de robo en el transporte público?.....	47
Tabla 23 – Pregunta tabulada: ¿Siente comodidad al momento de viajar en el transporte público?	48

LISTA DE ANEXOS

ANEXO I - Encuesta	64
ANEXO II – Preguntas informativas tabuladas.....	68
ANEXO III – Preguntas tabuladas sobre datos generales de los medios de transporte	69

RESUMEN

Esta investigación tiene la intención de realizar un diagnóstico descriptivo acerca de los posibles factores por género que determinan el uso del transporte público entre los estudiantes universitarios en el Distrito Metropolitano de Quito, estudiado desde el punto de vista de la política pública. El objetivo es conocer si en Ecuador, principalmente en Quito, el tema de servicio en el transporte público abarca las diversas variables que intervienen y si existe una política pública que se ajuste a las necesidades que poseen los usuarios, especialmente los estudiantes universitarios.

Este diagnóstico usa un análisis cuantitativo con la finalidad de obtener información acerca de las variables que consideran los usuarios al momento de usar el transporte público, especialmente, de los universitarios de las instituciones públicas y privadas de la capital.

En los antecedentes se expone brevemente la evolución del transporte, luego en la introducción se menciona algunos aspectos referentes al género y transporte y su relación. A continuación, se desarrolla la metodología, la recolección de datos y la selección de la muestra. Posteriormente, se presenta los resultados y el análisis de los mismos, respondiendo a cada uno de los objetivos planteados anteriormente. Con punto final, se despliegan las conclusiones y recomendaciones del presente trabajo de investigación.

Palabras clave: variables, estudiantes universitarios, política pública, necesidades, análisis cuantitativo.

ABSTRACT

This research intends to make a descriptive diagnosis about the possible gender factors that determine the use of public transport among university students in the Quito Metropolitan District, studied from the point of view of public policy. The objective is to know if in Ecuador, mainly in Quito, the topic of service in public transport covers the various variables involved and whether there is a public policy that is adapted to the needs of users, especially university students.

This diagnosis applies a quantitative analysis in order to obtain information about the variables that users consider when using public transport, especially from university students from public and private institutions in the capital.

In the background, the evolution of transport is briefly described, then in the introduction some aspects are mentioned concerning gender and transport and their relationship. The methodology, data collection and sample selection are then developed. Subsequently, the results and their analysis are presented, responding to each of the objectives set forth above. Finally, the conclusions and recommendations of the present research work are displayed.

Keywords: variables, university students, public policy, needs, quantitative analysis.

1. INTRODUCCIÓN

“La movilidad es un derecho social fundamental como la educación y la salud.”

*Luis Gutiérrez, Viceministro de Transporte del Perú y
Director de la Asociación Latinoamericana de Transporte Sustentable ASIMUS.*

El presente trabajo de tesis se centra en el estudio de los factores por género que determinan el uso del transporte público, más concretamente, entre los estudiantes universitarios de las distintas instituciones públicas y privadas de la capital. Para ello se abordará desde la perspectiva de la política pública.

Existen trabajos relacionados acerca de los factores que influyen en el uso del transporte público, pero hacer referencia a otros países. Por lo tanto, se tomará como referencia dichos estudios para identificar si los factores tienen relevancia a través de un diagnóstico descriptivo a un grupo en específico de la sociedad.

Además, a través de un estudio descriptivo se investigará las causas por las cuales los estudiantes universitarios deciden hacer uso de los medios de transporte públicos; así como de indagar que factores ya fueron tomados en cuenta en algunos estudios realizados de forma general sobre el mismo tema con la finalidad de elaborar un estudio lo más cercano posible a la realidad.

1.1 ANTECEDENTES

En épocas antiguas, algunas de las primeras civilizaciones poseían un sistema muy bien estructurado de transporte de mercancías para las diferentes actividades y con el pasar del tiempo se han ido ingeniando herramientas para que esto siga sucediendo.

Cuando se habla de transporte, éste está relacionado profundamente con lo ocurrido históricamente en cada una de las sociedades, debido a la necesidad de trasladar objetos y mercancías para su posterior distribución y comercialización (Cardona, 2016).

El transporte a lo largo del tiempo ha ayudado a la humanidad al desarrollo de los diferentes sectores de la sociedad, así como de la creación y evolución de distintos artefactos útiles con la finalidad de generar oportunidades para todos.

En Ecuador, mediante Decreto Ejecutivo N° 8 de 15 de enero de 2007, publicado en el Registro Oficial N° 18, con fecha 8 de febrero de 2007, se crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituyendo el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Además, según la Constitución (2008), en su Art. 394 se establece que: “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza.” (Citado en Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018, p.2).

Con esto, el Estado estará pendiente de todos los medios de transporte que se utilizan dentro del territorio ecuatoriano, por lo que es necesario que exista una infraestructura con estándares aceptables para el desarrollo de todos los modos de transporte. Este desarrollo permite el dinamismo económico, el acercamiento de las culturas, los pueblos y nacionalidades; así como el acceso de la población a la educación, la salud, el fomento del turismo en todos sus espacios, entre otros. Su objetivo es mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Según el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2009) el tema de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito es limitado y sus condiciones son precarias afectando la seguridad y la economía de los ciudadanos. Además de otros aspectos como la infraestructura, condiciones ambientales y, en general, la calidad de vida.

El problema de movilidad urbana en Quito y en otras grandes ciudades se siente agravadas con el pasar del tiempo y con el aumento de la población. Ecologistas en Acción (2007) afirma que en estas grandes ciudades el vehículo se transforma en una excelente opción dado que el transporte es menos agradable y poco competitivo. Además, este tipo de ciudades genera un alto desgaste de energía y pueden resultar costosa.

Además, específicamente, en la ciudad de Quito: “alrededor del 76,51% de los habitantes de la capital utilizan a diario medios masivos de transporte para cumplir sus diversas actividades, por lo que el mejoramiento de este aspecto cotidiano es un aspecto crucial para la ciudadanía” (El Telégrafo, 2015).

1.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Existen factores por género que determinen el uso del transporte público entre los estudiantes universitarios en el Distrito Metropolitano de Quito?

1.3. OBJETIVO GENERAL

Realizar un diagnóstico descriptivo acerca de los posibles factores por género que determinan el uso del transporte público entre los estudiantes universitarios en el Distrito Metropolitano de Quito.

1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar las razones por las que los estudiantes universitarios usan determinados medios de transporte público.
2. Determinar las variables más relevantes en el uso de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.
3. Determinar si las variables violencia, confort y seguridad son relevantes en el uso de determinados medios de transportes públicos.

1.5. ALCANCE

El presente estudio consta de una investigación exploratoria – descriptiva acerca de los posibles factores para la utilización del transporte público por parte de los estudiantes universitarios a través de encuestas. Además, se realizará un estudio desde el enfoque de políticas públicas para entender la importancia de las mismas en el desarrollo de la sociedad.

Además, la investigación que se lleva a cabo es de gran importancia debido a que en nuestro país no se han obtenido información relacionada con el tema de políticas públicas acertadas para el uso de los medios de transporte público.

1.6. MARCO TEÓRICO

En esta sección se exhibe algunos estudios referentes al género y transporte en otros países y en diferentes perspectivas, no sin antes revisar algunas definiciones para entender su relación.

Existen varias definiciones acerca del transporte. En Colombia, según el Decreto 1809, en el Art. 2 (1990) se menciona: “Es el acarreo de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico” (Citado en Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2007, p.2).

También, el Banco Mundial (2011) menciona que: “El transporte no es “neutro al género”. Hombres y mujeres tienen diferentes responsabilidades y roles socio-económicos, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte” (Citado en Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018, p.40).

Como definición de género se tiene que son distintivos de comportamientos y roles otorgados al género femenino y masculino a través de distintos escenarios históricos, culturales y socioeconómicos contribuyendo a limitar sus responsabilidades, oportunidades y barreras (BID, 2017).

Algunos autores mencionan que, en Ecuador, desde los asentamientos urbanos y rurales, el transporte terrestre ha permitido el desarrollo socio-económico del mismo a través del cumplimiento de funciones de las instituciones y organismos destinados a la creación de leyes, reglamentos y otros, en concordancia con lo expuesto en la Constitución de la República del Ecuador (Miranda, 2010). Además, con esto, el tema del transporte público en cualquier país es

considerado, en sus distintas modalidades, como una de las aristas más importantes para el desarrollo.

1.6.1 Relación entre los medios de transporte terrestre y género

El tema del transporte y género es muy debatido a nivel global dado que se pretende implementar la igualdad de género en todos los niveles y actividades de la sociedad.

Rogan & Kerry (2016) mencionan que los hallazgos encontrados en un programa de investigación sobre los patrones de viaje del género femenino, partiendo de la hipótesis de que las diferentes formas de vida que lleva tanto género masculino como femenino hace que se condicione la forma de uso de los transportes, en el Transporte de London (TfL¹) revelan que los usuarios londinenses eligen usar el vehículo privado por temas de seguridad, tiempo, costo y por la facilidad de realizar viajes largos o con múltiples destinos. Estos resultados han permitido realizar un plan de género para abordar la igualdad de género.

Además, se menciona que las actividades no es lo único que hace que los medios de transporte no sean neutros. La ONU Mujeres menciona que la existencia de violencia en lugares públicos, especialmente, en el transporte público hace que disminuya la libertad de movimiento, oportunidades culturales, bienestar y salud a los usuarios (Citado en Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, 2018, p.41).

El tema de transporte y la equidad de género, para el Banco Asiático de Desarrollo (ADB²), se han convertido en prioridades operacionales para el cumplimiento del marco estratégico del 2020. Hung (2016) señala que: “la infraestructura (incluyendo el transporte) es una de las cinco áreas principales

¹ TfL: Transport for London

² ADB: Asian Development Bank

de operaciones, mientras que la equidad de género es uno de los cinco motores de cambio para apoyar y lograr un crecimiento inclusivo” (p.26). Además, menciona que el ADB impulsó la iniciativa de Transporte Sostenible Plan Operativo (ITS³-PO) con el objetivo de apoyar la creación de sistemas de transporte seguros, ecológicos, inclusivos y asequibles para la sociedad.

En septiembre de 2015, en la Ciudad de México, en una reunión de los especialistas del BID, acerca de esta relación, se menciona que es importante tomar en cuenta la igualdad de género y el transporte en los diferentes programas que realizan como un valor agregado estratégico. Es por ello que, dentro de estos programas, se debe comprender que las diferentes actividades que realizan hacen que se desplacen de distinta forma y con diferentes necesidades, las cuales es clave que sean identificadas. Además, se debe indicar que no es un tema feminista sino de proveer servicios a las personas del género femenino y masculino por igual (BID, 2017).

1.6.2 Relación entre los medios de transporte terrestre y género en el Distrito Metropolitano de Quito

El transporte es un servicio importante para los usuarios dado que es el principal medio de transporte para el traslado de los ciudadanos a sus trabajos o estudios. El Distrito Metropolitano de Quito, por ser la capital del Ecuador y por sus particularidades socioeconómicas, es una ciudad en que la que miles de personas utilizan el servicio de transporte a diario (INEC, 2010).

Según el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en su Plan Maestro de Movilidad 2009 – 2025 menciona que: “el grado de concentración de actividades económicas es significativamente más elevado en el hipercentro que en el resto de las zonas del Distrito” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009, p.17). No solo se centra las actividades económicas sino, también, las

³ ITS: Intelligent Transportation Systems

actividades escolares, sociales, culturales y políticas al igual que los medios de transporte para brindar su servicio.

Su puede suponer que el traslado de una parte, tanto del género masculino como femenino, lo realizan en medios de transporte público y la otra parte en vehículos o transporte privado hacia las instituciones educativas.

El Telégrafo (2015) menciona que, específicamente en la ciudad de Quito: “alrededor del 76,51% de los habitantes de la capital utilizan a diario medios masivos de transporte para cumplir sus diversas actividades, por lo que el mejoramiento de este aspecto cotidiano es un aspecto crucial para la ciudadanía”. Además, menciona que:

“a) El 23,49% de los viajes que tienen lugar en la ciudad se realizan en vehículos particulares, b) Cada jornada se efectúa un promedio de 5,1% millones de desplazamientos, c) Alrededor de 470 mil vehículos circulan de manera constante en las vías capitalinas, d) El aumento de automotores complica la situación del tráfico en la ciudad, generando nudos de embotellamiento de alrededor de 10 cuadras. En tanto que la velocidad promedio de circulación se encuentra en la actualidad en 18km/h en el hipercentro capitalino.”

El problema de movilidad urbana en Quito y en otras grandes ciudades se siente agravada con el pasar del tiempo y con el aumento de la población. Ecologistas en Acción (2007) afirma que en estas grandes ciudades el vehículo se transforme en una excelente opción dado que el transporte público es menos agradable y poco competitivo. Además, este tipo de ciudades genera un alto desgaste de energía y puede resultar costosa.

Senescyt⁴ (2018), con datos del censo de población y vivienda 2001-2010 del INEC, señala que existe un incremento poblacional tanto del género femenino como masculino en la provincia de Pichincha, como se muestra en la figura 1:

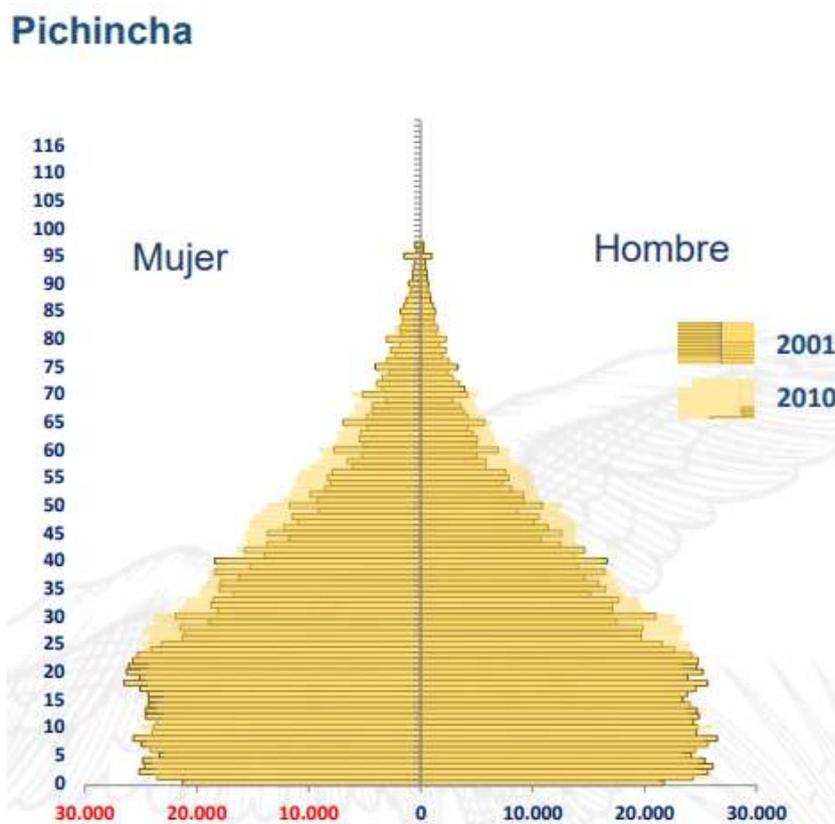


Figura 1 - Pirámide poblacional por años, número de personas

Con toda la información obtenida anteriormente se puede responder al por qué la relación del género y transporte, pues la respuesta se sustenta en lo siguiente:

El género y el transporte son una parte fundamental dentro de la sociedad dado que el transporte es vital para la movilización de los usuarios dentro de la ciudad y el género está imponiendo sus necesidades para que sean escuchadas y respetadas en su totalidad.

⁴ Senescyt: Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación

La movilidad siempre ha sido un tema de discusión para los gobiernos en turno, pero para un mejor entendimiento se debe definir a la movilidad. Por ejemplo, se define como: un indicador que establece la cantidad de desplazamientos que las personas efectúan en un determinado sistema o ámbito socioeconómico (Universitat Politècnica de Valencia, 2012).

Dentro de la definición de la movilidad se encuentra la movilidad urbana definida como: el total de desplazamientos dentro de la ciudad, realizados en diferentes medios de transporte como: coche, transporte público, a pie y en bicicleta (Ecologistas en Acción, 2007).

Otra definición de movilidad menciona que la movilidad en Quito es aún restringida y en circunstancias lamentables, perjudicando en gran medida a la economía y seguridad ciudadana, al desarrollo eficiente de la organización territorial, al cuidado ambiental y a la calidad de vida de la población (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009).

Además, Soto (2019) menciona que los espacios públicos de las ciudades no han considerado las necesidades particulares de niños, niñas, adultos mayores o personas con alguna discapacidad. Además, indica que el origen de la desigualdad en el espacio público es producto de un régimen de género.

Por lo que, gracias a este informe, se podría afirmar que las condiciones de movilidad urbana no se encuentran en óptimas condiciones para los usuarios. Por lo tanto, debe ser un tema de interés y de prioridad para los organismos que se encuentran de turno y que están involucrados en la atención de las necesidades de los mismos.

1.6.3 Políticas públicas dentro del género y transporte

La presente investigación pretende analizar el servicio del transporte público desde la perspectiva de la política pública. Así, “Las políticas públicas [...] son la materialización de la acción del Estado, el puente visible entre el gobierno y la

ciudadanía” (Torres-Melo & Santander, 2013, p.15). Es decir, que los anhelos de los ciudadanos sean escuchados por el Estado para que éste los atienda de la mejor manera posible y en un tiempo razonable.

Además, menciona que la política pública plasma las gestiones del Estado, es decir un medio de comunicación entre el gobierno y los ciudadanos. Por lo que, permite expresar los objetivos para lograr el bienestar colectivo, cómo hacerlo, quién es el responsable y qué recursos se asigna a cada uno de los actores sociales implicados en la creación de una política pública.

Estos anhelos son expresados a través de mesas de negociación entre los diversos actores y los representantes del gobierno. Es así que “el proceso de una política pública expresa la utilidad del poder público para canalizar recursos sociales en procura de la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos” (Torres-Melo & Santander, 2013, p.15). Los acuerdos a los que llegan las dos partes son plasmados en documentos con la designación de recursos, tanto financieros como económicos, y actividades para el cumplimiento de los mismos.

Con el pasar del tiempo, las políticas públicas acerca de la movilidad han ido cambiando de acuerdo a las distintas necesidades de los usuarios y de los representantes de este sector para brindar un mejor servicio dentro del transporte público, pero dichas políticas no han cumplido el cien por ciento de las expectativas de los usuarios que a diario se movilizan en estos medios.

Uno de los motivos por los cuales no se ha cumplido con esas expectativas es por la falta de participación de los ciudadanos dado que se cambian las distintas leyes por exigencia de una de las partes mas no por ambas. Hoy en día, los ciudadanos quieren formar parte de las decisiones que les afectan directamente, así como de su ejecución e implementación (Torres-Melo & Santander, 2013, p.16).

Otro motivo por los cuales no se ha podido cumplir con dichas necesidades es por el sistema político de cada nación, ya que difiere en cada país; así como de

la tradición y la cultura que tenga la sociedad (Arellano & Blanco, 2013, p.19). Para lograr que las Políticas Públicas tengan el éxito y la importancia que merece deben ser en su totalidad públicas, es decir que sea tomado en cuenta todas las necesidades de los diferentes sectores de la sociedad (Ruiz & Cadenas, 2003).

Tabla 1 – Presencia de la perspectiva de género en las política de transporte en países seleccionados de la región

	Chile	Colombia	Costa Rica	Ecuador	México	Perú	República Dominicana
Presencia de la perspectiva de igualdad y/o equidad de género en la Constitución		x		x	x		x
Incorporación de los asuntos de género de forma general en algún eje, estrategia o meta del PND	x	x	x	x	x	x	x
Presencia de la transversalización de género a lo largo de todos los ejes del PND, incluyendo el transporte					x		
Presencia explícita del género en los Planes Sectoriales de Transporte					x		
Presencia del género en los planes de los sistemas urbanos de transporte		x		x	x		

Elaborado con base en (Jaimurzina, Muñoz, & Pérez, 2017, p.59)

En la tabla 1 se observa que a pesar de contar con diferentes políticas el objetivo es incorporar el enfoque de género en las diferentes actividades que se realice en la sociedad. Además, el país que más ha incorporado espacios para la integración del género femenino es México catalogado como uno de los países más inseguros.

Para la realización de las políticas se deberían transversalizar el enfoque de género, es decir que se debe tomar en cuenta la perspectiva de equidad de género en todos los niveles y espacios sociales, entendido por cada uno de los actores involucrados. Además, es importante que se tome de manera diferenciada las necesidades y condiciones del género femenino y masculino con el objetivo de establecer objetivos y actuaciones específicas con la finalidad de eliminar las desigualdades para el mejor funcionamiento de la sociedad (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018, p.28).

El Instituto Vasco de la Mujer (2013) menciona que para obtener una planificación adecuada en los sistemas de transporte y movilidad es necesario que el género femenino obtengan el acceso en las mismas condiciones de igualdad que masculino. El género femenino distribuye su tiempo de acuerdo a las actividades cotidianas como acompañar a sus hijos y personas dependientes a los centros educativos y centros de salud, la realización de actividades administrativas, actividades de ocio y otras actividades; por lo tanto, estos tipos de desplazamientos hace que el transporte se convierta en la columna vertebral para el correcto desarrollo de éstas y la correcta incorporación equitativa del género femenino y masculino a la sociedad.

Además, mencionan que este tipo de necesidades de desplazamiento por diferentes motivos implica el aumento de la tasa de utilización del transporte público dado que muchas personas del género femenino no pueden adquirir un vehículo propio por motivos económicos y por argumento práctico; es decir, que muchas de las veces sus destinos son cercanos que pueden desplazarse a pie evitando el tráfico, la búsqueda de estacionamientos, el gasto de gasolina, el incremento del estrés, etc. Al contrario, el género masculino que, en su mayoría, busca realizar sus desplazamientos en vehículos propios.

Tabla 2 - Estudio de movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca en 2011

Distribución de los desplazamientos según los principales modos de transportes	% Mujeres	% Hombres
Automóvil	27,5%	44,8%
Andando	51,7%	37,3%
Bicicleta	1,4%	2,5%
Transporte colectivo ferrocarril	7,6%	5,3%
Transporte colectivo carretera	8,0%	3,9%
Moto	0,3%	1,6%
Avión	0,0%	0,1%
Multimodal	1,3%	0,1%

Elaborado con base en (Instituto Vasco de La Mujer, 2013, p.7)

Como se puede observar en tabla 2 el uso del automóvil es mayor en los hombres en un 44,8% y en las mujeres es un 27,5%, pero en el desplazamiento a pie las mujeres lo lideran con un 51,7% mientras que los hombres un 37,3%. Además, el uso del transporte colectivo, tanto ferroviario como de carretera, lo hace las mujeres en un 7,6% y 8% respectivamente.

1.6.4 Políticas públicas dentro del género y transporte en el Distrito Metropolitano de Quito

En Ecuador, principalmente en Quito, el tema de servicio en el transporte público es amplio por las diversas variables que intervienen y aún no existe una política pública que se ajuste a las necesidades que poseen los usuarios, especialmente los estudiantes universitarios.

Dentro del Plan Maestro de Movilidad se puede hacer constancia de gestión participativa que se ha propuesto para el logro de objetivos que sean beneficiosos para las dos partes. Dado que, según la Constitución del Ecuador, Art. 61 menciona que los ciudadanos tienen la potestad de participar en los temas de interés público.

En el Art. 85, literal 1 señala que “las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos” y en el literal 2 indica que:

Cuando los efectos de la ejecución de las políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto.
(Constitución de la República de Ecuador, 2008)

Además, dentro de la Constitución del Ecuador existen otros artículos donde menciona que en cada uno de los sectores es responsabilidad del ciudadano participar para mejor el estilo de vida individual y colectivo. Así mismo, se

menciona que para el planteamiento, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas es fundamental el apoyo de los ciudadanos.

Uno de los organismos que intervienen en el servicio en el transporte es el Municipio de Quito y Romero (2018) del medio informativo El Comercio menciona que existen tres temas urgentes por atender: la nueva estructura de las tarifas, la entrega de las compensaciones pendientes y las gestiones para garantizar la calidad de servicio que se brinda en el transporte público dando lugar a que se plantee nuevas directrices para su mejor funcionamiento.

Como información acerca de la problemática del transporte público se tiene que existen diferentes elementos que intervienen en la creación de una buena política pública para los ciudadanos. Así que, formular una política pública en el contexto del transporte conlleva a la participación de muchos personajes, instituciones, marcos regulatorios e intereses dando como resultado un desafío, es decir que con el pasar de los años ha dificultado su proceso de elaboración (Gordón, 2011).

1.6.5 Aspectos importantes en el uso de los medios de transporte terrestre y el género

Inchaústegui (2016) señala que en la ciudad de México, aproximadamente, circulan más de 15,7 millones de personas entre residentes, trabajadores y turistas. Se han suscitado situaciones de violencia y discriminación dado que, de esta cifra, al menos la mitad pertenecen al género femenino dando como resultado un importante impacto tanto para su salud, la vida pública, capacidad de acceso y por ende en el desarrollo del país. Pero, el Gobierno ha reconocido este problema y como respuesta creo el programa Viajemos Seguras, en el 2008, para atender y sancionar dichas agresiones de manera oportuna y eficaz.

Una encuesta realizada por Thomson Reuters Foundation⁵, citado en Granada et al., 2016, p.19, a más de 14 capitales del mundo y New York, revela que México City, Bogotá y Lima han sido catalogados como las tres ciudades del mundo que cuentan con un sistema de transporte más peligrosos para el género femenino, como se puede apreciar en la figura 2:



Figura 2 - Resultado de encuesta realizado por Thomson Reuters Foundation

Algunos de los problemas que se han encontrado en los sistemas de transporte han sido: la movilidad, la accesibilidad, seguridad y eficiencia. Dentro del tema de la accesibilidad no se puede considerar que es neutra dado que dificulta el acceso y la participación del género femenino en los diferentes contextos de la sociedad, dejando de lado sus necesidades de movilidad e infraestructura. En cuanto a la seguridad, es necesario que los medios de transporte sean y den una percepción segura para las usuarias y los usuarios que lo utilizan. La eficiencia implica el manejo de los recursos al máximo para el beneficio social, es decir eliminar la inequidad entre los géneros (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018, p.36-44).

⁵ Thomson Reuters Foundation: Organización benéfica en los Estados Unidos y el Reino Unido con sede en Londres.

Aproximadamente, el BID calcula que en 180 ciudades circulan los sistemas de buses de rápido tránsito (BRT); los cuales han corregido los tiempos de viaje, pero ha aparecido el problema de sobrecupo o congestión. Para comprender el impacto que tiene el sobrecupo en la calidad de viaje, Mojica (2015) menciona que se ha realizado el estudio “Evaluación de la comodidad del pasajero en el transporte masivo” en Santiago de Chile y en Bogotá, con un próximo de 1000 usuarios teniendo las siguientes observaciones:

Tabla 3 - Fortalezas y debilidades del sistema de transporte de Bogotá y Santiago de Chile

	Bogotá Transmilenio	Santiago de Chile Metro
¿Cuál es la principal debilidad del sistema?	1. Sobrecupo	1. Sobrecupo (horas pico)
	2. Frecuencias	2. Calor en verano
	3. Puertos llenos	3. Horario limitado
¿Cuál es la principal fortaleza?	1. Velocidad	1. Velocidad
	2. Capacidad	2. Seguridad
	3. Tarifa en horas valle	3. Limpieza

Elaborado con base en (Mojica, 2015)

Como se puede apreciar en la tabla 3, tanto en Santiago de Chile como en Bogotá, el sobrecupo es uno de los principales problemas que consideran los usuarios que posee el sistema de transporte a pesar de que sean nuevos, con tecnología y eficaces, haciendo que el pasajero perciba que estos medios de transporte no poseen una buena calidad de viaje. Además, se puede considerar que este problema se da a nivel de América Latina dado que no existe una buena planificación de los medios de transporte para el servicio de los viajeros.

Por otro lado, en la ciudad de México, en octubre del 2015, se presenta un Proyecto de Transformación del Transporte Público Concesionado donde se analiza la situación, de ese entonces, del sistema de transporte público en esta ciudad, su posible solución y los elementos a tomar en cuenta para lograr un verdadero cambio. Lo relevante para el estudio es el resultado de una encuesta relacionada con la percepción del usuario sobre el servicio de transporte público de la ciudad de México, el cual arroja los siguientes factores:

- Limpio y bien cuidado: Comodidad en las unidades de transporte, limpieza, iluminación, protección.
- Seguridad Pública: Robos, asaltos y agresiones en el camino y dentro del transporte público.
- Confiabilidad / Hora de llegada: Llegada en el horario previsto.
- Buen trato del conductor: Los operadores conducen de manera segura.
- Rapidez: La velocidad es buena.
- Atención al Cliente: Respeto, cordialidad, capacitación de los conductores, guías y centro de atención a los usuarios.
- Imagen Física – Infraestructura: Infraestructura, iluminación, protección, limpieza, cantidad de personas (CTS EMBARQ México, 2015).

Dentro de este proyecto se menciona que el Comité Europeo de Normalización (CEN) elaboró la Norma UNE – EN 13816 en donde se establece la definición de la calidad en el servicio, de los objetivos y de las mediciones en transporte público de pasajeros. Esta norma toma en cuenta dos puntos de vista: por un lado, está la Administración – operadores y por otro lado están los clientes, sus ámbitos son:

Tabla 4 - Ámbitos de regulación de la Norma Europea UNE - EN 13816

ÁMBITO	DEFINICIÓN
1. Servicio Ofertado	Tipos de oferta del sistema, adecuación a las necesidades del cliente, fiabilidad de los servicios
2. Accesibilidad	Facilidad de uso del sistema (física y psicológica)
3. Información	Provisión de información sobre el sistema
4. Tiempo	Duración del viaje, coordinación y cumplimiento del horario
5. Atención al Cliente	Comunicación y trato personal con el cliente, asistencia, compromiso
6. Confort	Comodidad, higiene y servicios complementarios del sistema
7. Seguridad	Protección y prevención de agresiones y accidentes, gestión de las situaciones de emergencia
8. Impacto Ambiental	Minimización de los impactos producidos por el sistema de transporte público sobre las personas y el medio ambiente

Elaborado con base en (Citado en CTS EMBARQ México, 2015)

1.6.6 Planteamiento de posibles soluciones para una mejor experiencia en el transporte público

Después de la aplicación de los parámetros establecidos por el Comité Europeo de Normalización, especificados en la tabla 4, dentro de este proyecto en la ciudad de México, la propuesta es se resume en la tabla 5 de la siguiente manera:

Tabla 5 – Elementos de calidad de servicio según CTS EMBARQ México

ELEMENTOS DE CALIDAD DE SERVICIO	MEDICIÓN
IMAGEN	
Limpieza de unidades	<ul style="list-style-type: none"> • Sin basura en los pasillos o debajo de los asientos. • Adecuada limpieza de vidrios y carrocería interior.
Uniformes de conductores	<ul style="list-style-type: none"> • Conductores con el uniforme (logo de la empresa y nombre del conductor).
INFORMACIÓN Y ACCESIBILIDAD	
Accesibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Accesos y servicio a las personas con discapacidad.
Información al usuario	<ul style="list-style-type: none"> • Información necesaria al usuario para la correcta operación de la ruta o el corredor (salidas de emergencia, horario, paradas, etc.)

Elaborado con base en (CTS EMBARQ México, 2015)

En Santiago de Chile, en el año 2015, la Subsecretaría de Transportes, en cumplimiento de su plan anual de capacitaciones y en conjunto con la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), realizó una capacitación de transferencia. Esta metodología permitió que los funcionarios que decidieron participar tengan que analizar con un enfoque de género una actividad o programa bajo su responsabilidad mediante la aplicación de su conocimiento en su puesto laboral, dando como resultado la creación de la Comisión de Género que tiene como objetivo impulsar medidas y estrategias de género dentro de la institución pero, esta capacitación no se ha quedado de forma interna (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018, p.19).

Con el transcurrir del tiempo, se ha realizado: capacitaciones a los conductores, inclusión a las personas del género femenino dentro de los medios de transporte, realización de mesas para tratar asuntos de suma importancia como lo es el acoso, elaboración de políticas laborales, elaboración de cursos gratuitos dirigidos hacia el género femenino. Además, como parte de la inclusión se ha elaborado el rediseño de los buses para la atención preferencial, la capacitación para su correcta atención, entre otras.

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (2016), en su investigación en el estado de Jalisco, México, menciona que la mayoría de usuarios que se desplazaban en camión eran del género femenino de las cuales cinco de cada diez indican que han sufrido manoseos o tocamientos, al menos el 86% han sido víctimas de algún tipo de violencia en el trayecto de su viaje, un 36% no ha sentido acoso, el 50% les ha pasado pocas veces y el 14% le ha pasado muchas veces. Además, el 30% de las usuarias no sabía que las agresiones se pueden denunciar mientras que el 42% no creyeron que los piropos o frases de carácter sexual son un delito, pero en situaciones de acoso el 42% lo hace mediante defensa personal, un 39% prefiere cambiarse de asiento, el 13% grita y solo el 1% avisa a las autoridades.

Lo que quiere decir es que no hay políticas públicas adecuadas que favorezcan al correcto desplazamiento del género femenino y más que correcto que sea seguro y que no confían en las autoridades para que puedan de algún modo frenar este tipo de violencia en los medios de transporte público.

En un estudio realizado para saber la satisfacción de los usuarios del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara, México, se encontró que, dentro de las 137 rutas con información y con una población de 2.550 usuarios, un 54,2% son del género femenino mientras que el 45,8% son del género masculino. Además, están comprendidos en su mayoría por empleados privados con un 26,5%, amas de casa con un 20,8% y estudiantes con un 20,5%. El motivo del viaje es para llegar a casa con un 32,1%, para llegar a su lugar de trabajo con un 14% y para las compras con un 13,5%.

Es decir que las personas del género femenino son las personas que más ocupan el sistema de transporte público, pero no existe las condiciones seguras ni confortables para la realización del desplazamiento en las actividades cotidianas que planean ejecutar (Godinez, 2018).

En una encuesta realizada en el Sistema de Transporte Público Masivo Metro vía en la ciudad de Guayaquil, el informe de la Universidad Politécnica de Cataluña (2016) señala que el 53% de los usuarios son del género femenino mientras que el 47% son del género masculino.

Además, en la figura 3 se puede observar los problemas que están afectando al sistema de transporte público en Guayaquil es la inseguridad:

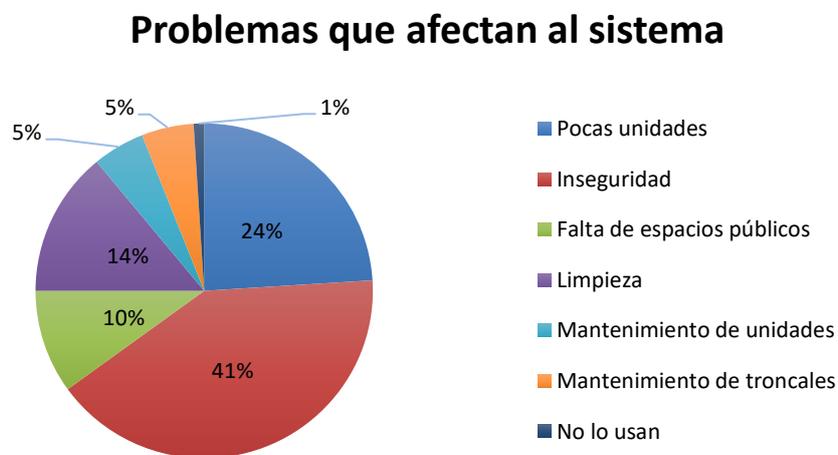


Figura 3 - Problemas que afectan al sistema de transporte en Guayaquil

En la capital ecuatoriana, se ha generado mucha polémica acerca de la calidad de servicio entre los pasajeros y los medios de transportes públicos. Según el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito afirma que, a pesar de tener una cobertura territorial del servicio en su máxima capacidad, su calidad aún no alcanza los estándares más altos dado que se presentan irregularidades en el cumplimiento de los tiempos, su confort se encuentra en malas condiciones por el exceso de pasajeros que llevan en las unidades y por las condiciones en las

que se encuentran los buses por su vida útil (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009, p.28).

INEC (2010) menciona que por ser un servicio importante para la ciudad es que se lo debe dar de forma que el usuario se sienta cómodo, con seguridad, eficiente, entre otras variables. Por lo que, existen aspectos del transporte que deben ser tomados en cuenta como:

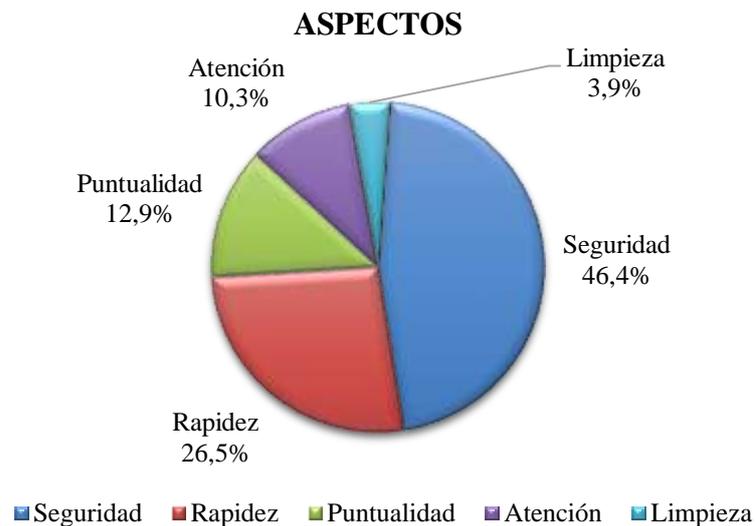


Figura 4 - Aspectos más importantes del transporte para la ciudadanía, año 2010

La inseguridad al interior del sistema de transporte público se ha incrementado en las horas pico de la ciudad haciendo que crezca la desconfianza de los usuarios al momento de hacer uso del transporte público. El tema del tiempo en el desplazamiento es muy criticado desde el punto de vista de los usuarios dado que desean que los medios de transporte público se demoren menos tiempo en la realización del traslado a sus destinos haciendo que sean muy tediosos los viajes y que se prefiera el uso de un vehículo particular o de taxis.

Con respecto a las normas que se han tomado para incrementar la calidad de servicio de los usuarios en los medios de transporte público en febrero de 2015, con Resolución No. C-057-2015, el Cabildo Capitalino creó e implementó un Plan de Fortalecimiento de la Calidad de Servicio con parámetros, donde se plantea

una compensación económica de acuerdo a la mejoría en la calidad del servicio de acuerdo a los siguientes parámetros: buen trato al usuario, respeto a los límites de la velocidad, garantizar la satisfacción del usuario, garantía la debido a la limpieza (Quito Informa, 2017).

Pero bajo ciertos procesos de evaluación donde se ha podido obtener cuatro factores que no han dejado que alcancen los niveles esperados:

- La cultura organizacional de los trabajadores del transporte público que aún no han profundizado la necesidad de ofrecer un servicio de calidad a los usuarios.
- La falta de capacitación al personal, escaso mejoramiento de las condiciones de trabajo, entre otros.
- El desinterés y la falta de participación del usuario en temas de calidad en el transporte público.
- La falta de políticas públicas en cuanto al control eficiente de la calidad en el servicio. (Instituto de la Ciudad, 2017).

Es decir, algunos de los organismos que se encuentran involucrados con el transporte público trata de ayudar a los usuarios, pero no todos cumplen los parámetros que se exigen.

Es por esto que varias instituciones se han unido o han planteado programas en los cuales se toman en cuenta el enfoque de género, como es el caso de la Unidad Patronato Municipal San José (2017) que, en conjunto con la Alcaldía de Quito, está tratando de efectuar acciones en las cuales se implemente la perspectiva de género en una de las obras más importantes para la movilidad como es el Metro de Quito. Para esto cuentan con el apoyo técnico y financiero del Banco Mundial, el cual iniciará con dos consultorías técnicas para generar acciones que generen un transporte seguro para las mujeres y niñas.

Además de efectuar este apoyo, se ha integrado una estrategia integral llamada “Bájale al acoso” el cual se maneja a través del celular con la finalidad de ayudar

a las personas afectadas por algún tipo de acoso y de motivar a las personas a defender su derecho de sentirse seguros en los medios de transporte, así como de reportar este tipo de abusos (Usi, 2018).

Otro mecanismo que se ha utilizado es el programa llamado “Cuéntame”, el cual consiste en una cabina donde existen psicólogos profesionales que escuchan y otorgan apoyo psicológico y legal a las víctimas. Este mecanismo se basó en unas encuestas realizadas por el Municipio y la ONU que arrojó que el 80% del género femenino de Quito “tienen miedo de utilizar el transporte público”, el 67% han sido agredidas de manera sexual verbal, el 65% ha sufrido acoso sexual y como medida de protección han tenido de cambiar de parada (Agencia EFE, 2015).

Además, Mojica (2015) indica que las personas pueden experimentar mejores experiencias en modernos sistemas de transporte, pero eso no significa que los usuarios tengan un viaje cómodo.

En la propuesta de Ordenanza Metropolitana menciona que el control de la calidad se realiza a través de la Secretaria de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito, en su artículo 35, en base a los siguientes indicadores:

- Trato al usuario
- Estándares de operación
- Información al usuario de forma clara y oportuna
- Respeto de las paradas
- Cumplimiento de estándares ambientales
- Estándares de conducción y capacitación del personal operativo (Instituto de la Ciudad, 2017)

Después de varios diálogos, en cuanto a los anteriores indicadores, para el incremento de las tarifas se resolvió que se condiciona a un cambio de los comportamientos de los transportistas: respeto de los límites de velocidad y paradas, respeto de tiempos para el embarque y desembarque de pasajeros,

mejoramiento del trato a los usuarios, eliminación de los correteos entre unidades (Instituto de la Ciudad, 2017).

Se considera que todo este proceso que se está realizando en cumplimiento de la ordenanza permitirá el mejoramiento de la infraestructura, del modelo organizativo de las unidades y el compromiso de los usuarios por el control de la calidad de servicio que están recibiendo. El Instituto de la Calidad considera que la solución a la deficiencia en cuanto al servicio es, por una parte, la capacitación permanente de los operadores de las unidades para que su servicio sea en función de servicio y no de una retribución económica y, por otra parte, el mejoramiento de los salarios de los operarios y horarios de las unidades (Instituto de la Ciudad, 2017).

El Instituto de la Ciudad considera que las dimensiones y los indicadores a ser observados y medibles que se deberían tomar en cuenta para la evaluación de la calidad del servicio son:

Tabla 6 – Dimensiones para la evaluación de la calidad de servicio en DMQ

DIMENSIONES	INDICADORES
Puntualidad	Tiempo de espera.
	Tiempo de viaje.
Seguridad	Libre de acoso.
	Respeto a las normas vehiculares.
Comodidad	Estado de los vehículos.
	Limpieza dentro de la unidad.
	Bajo nivel de contaminación ambiental.
	Conducta del personal.
	Satisfacción ciudadana con el servicio.
Confiabilidad	Cumplimiento de los índices operacionales.
	Respeto de las paradas.
	Frecuencia.

Continúa

Conclusión

Conveniencia	Tarifa accesible.
Accesibilidad	Información sobre rutas y tiempos.
	Distancia a las paradas.
	Adecuación para discapacitados, mujeres con niños y personas de la tercer edad.

Elaborado con base en (Instituto de la Ciudad, 2017)

Mediante Resolución No. SM-001-2018, del 23 de febrero de 2018, se presentó el “Instructivo para la Ejecución del Plan de Retribución a la mejora de la calidad en la prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito”, en el cual se especifican todos los aspectos que se debe ejecutar en los operativos de fiscalización, evaluación y calificación de las operadoras del transporte público, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 7 – Indicadores de Calidad del Servicio de Transporte Público en el DMQ

PARÁMETROS	ASPECTOS GENERALES
Estado físico de la unidad	Unidad en excelente estado.
Trato y servicio al usuario	Excelente comportamiento del personal operativo.
	Seguridad al transportar pasajeros.
	Control de capacidad.
	Respeto a límites de velocidad.
Estándares de operación	Respeto a usuarios con movilidad reducida.
	Eficiencia y cumplimiento de los índices operacionales.
	Información al usuario
Estándares ambientales	Respeto a paradas
	Control de opacidad

Elaborado con base en (Rodríguez, 2019)

2. METODOLOGÍA

Tamayo (2005) menciona que la metodología tiene mucha importancia en la investigación, dado que una apropiada metodología garantiza que se cumplan los resultados enunciados en el objetivo. Además, deben contar con estrategias que permitan lograr el objetivo general.

2.1. Enfoque y tipo de investigación

López & Sandoval (2015) mencionan que la investigación tiene su razón de ser en los procedimientos que realiza y los resultados que se obtienen. Es decir, es sistemática dado que genera procedimientos, muestra resultados y presenta conclusiones a partir de la recolección de datos.

Dentro de la investigación se encuentra la investigación descriptiva la cual, como su nombre lo menciona, describe, pero también registra, analiza e interpreta la situación actual y los procesos de los que se componen los fenómenos, así lo menciona Tamayo (2003).

La presente investigación es de naturaleza cuantitativa dado que se recolectarán datos numéricos con la finalidad de obtener conclusiones sobre temas específicos o para comprobar una hipótesis a través de patrones de comportamiento, si es el caso. Esta recolección se lo realizó a través de encuestas, una herramienta que por muchos investigadores ha sido utilizado y proporcionan importante información. “La investigación cuantitativa busca cuantificar los datos y, en general, aplica algún tipo de análisis estadístico” (Malhotra, 2004).

2.2. Alcance

La presente investigación tiene como alcance un estudio exploratorio - descriptivo. La investigación exploratoria recaba información inicial acerca de un problema específico. Y la investigación descriptiva tiene por objetivo puntualizar algunas

características específicas acerca de la sociedad de un determinado tema (Kotler & Armstrong, 2003).

En el estudio exploratorio - descriptivo se detalla algunos de los estudios realizados a nivel nacional e internacional relacionados con la inclusión de género dentro del ámbito del transporte. Además, se describe las soluciones que han tomado los diferentes gobiernos con respecto a las políticas públicas que rigen cada uno de sus países para cumplir en su totalidad la inclusión del género.

Los resultados cuantitativos de la presente investigación serán a través de la recolección de datos por medio de encuestas para conocer la existencia de factores por género.

2.3. Recolección de la información

Aigner (2009) menciona que el cuestionario es una herramienta elemental de recolección de información a través de un formato de preguntas y muchas de las veces incluye las posibles respuestas. Estas preguntas tienen la finalidad de conseguir información acerca de lo que las personas conocen, desean, sienten o han experimentado al algún punto de sus vidas.

Hueso & Cascant (2012) menciona que la encuesta permite obtener información de la población muestra a través del uso de un cuestionario estructurado. Además, este cuestionario suele contener preguntas cerradas con la finalidad de un análisis más rápido. Cabe destacar que la encuesta es una técnica cuantitativa y el cuestionario es una parte de la encuesta dado que es un documento donde recoge las distintas preguntas orientadas a responder los objetivos planteados para la investigación.

Las herramientas a utilizar son encuestas, las mismas que son confiables para recolectar datos reales e importantes necesarias para esta investigación. Además,

es una forma más fácil de encontrar las respuestas requeridas, aplicadas al estudio de campo que se va a realizar.

Las encuestas fueron efectuadas en la zona centro - norte del Distrito Metropolitano de Quito, donde se encuentran las siguientes instituciones de educación superior: Escuela Politécnica Nacional, Universidad Politécnica Salesiana, Universidad Central del Ecuador, Pontificia Universidad Católica del Ecuador y Universidad San Francisco de Quito. Además, fueron validadas por personal experto para su posterior aplicación y la cual se puede encontrar como Anexo I.

La muestra tomada en cuenta para la realización de encuestas será una muestra de los estudiantes de educación superior. Senescyt reveló que hasta el 2018, aproximadamente, existen 169.132 estudiantes universitarios en Quito y se resume en la siguiente tabla:

Tabla 8 – Cifras de estudiantes universitarios en el Distrito Metropolitano de Quito

TIPO DE UNIVERSIDAD	NÚMERO DE ESTUDIANTES (2018)
Particular autofinanciada	45.956
Particular cofinanciada	43.794
Pública	79.382
TOTAL	169.132

Elaborado con base en (Citado en Trujillo, 2019)

Para realizar el análisis de datos recopilados mediante las encuestas, primero se calculará el tamaño de la muestra conociendo el tamaño de la población universo, a través de la aplicación de la Ecuación 1:

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

Donde:

- n: tamaño de la muestra.
- Z: Nivel de confianza del 95%.
- p: Probabilidad de éxito, probabilidad de que el evento ocurra.
- q: Probabilidad de fracaso, probabilidad de que el evento no ocurra.
- N: tamaño de la población.
- d: Error máximo admisible.

Vivanco (2005) menciona que el error máximo admisible es una decisión del investigador; sin embargo, cuando se calcula la proporción del error máximo admisible asumen valores entre 0 y 1. Por lo tanto, para la presente investigación el valor del nivel de confianza es del 95% y le corresponde un valor de 1,96. Además, el valor usado para p y q es del 50%, lo que supone que $p = q = 0,5$ para un tamaño de muestra conocido.

Como resultado del cálculo de la muestra de los estudiantes de educación superior se obtuvo 384 encuestas, las mismas que se ejecutaron en el Distrito Metropolitano de Quito, con el objetivo de responder a los objetos específicos y objetivo general de nuestra investigación.

La encuesta se aplicó a un total de 400 estudiantes universitarios de las entidades antes mencionadas en una muestra aleatoria simple, es decir que todos los estudiantes tuvieron la misma probabilidad de ser seleccionados una sola vez. Además, fueron anónimas, de forma voluntaria, sin costo e impresas con la finalidad de obtener una información acercada lo más posible a la realidad.

2.4. Análisis de la información

Tamayo (2005) menciona que el análisis es la confrontación de la realidad con los enunciados y para identificar sus características. Además, nos da la oportunidad de convertir los fenómenos observados en datos y realizar conclusiones válidas que responden a los objetivos.

Para el procesamiento de la información se utilizará el paquete estadístico SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), traducido al castellano “Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales”. El análisis de un sistema de análisis estadístico permitirá al usuario responder las preguntas acerca de los problemas que se desea resolver (Pedroza & Dicovskyi, 2007).

Este programa ofrece la posibilidad de crear vínculos con otros programas como: Microsoft Word, Microsoft Excel y Microsoft Power Point. Además, permite manipular banco de datos de una gran magnitud de manera eficiente, así como de efectuar análisis estadísticos muy complejos a través de proyecciones y análisis de tendencias (Castañeda, Cabrera, Navarro, & De Vries, 2010).

Universidad Privada TELESUP (2018) menciona que algunas ventajas que se puede obtener del paquete estadístico son:

- Ahorro de tiempo y esfuerzo para el procesamiento de los datos.
- Cálculos exactos, sin redondeos ni aproximaciones.
- Permite decidir sobre el proceso, interpretar resultados y realizar un análisis crítico.
- Facilita el traspaso de datos de un programa a otro.

En las encuestas realizadas se encuentra la siguiente información:

Tabla 9 – Porcentaje de género en los encuestados, según género

GÉNERO		Porcentaje
Válido	Femenino	55,8
	Masculino	44,3
	Total	100,0

(Elaboración del autor)

Se puede identificar en la tabla 9 que entre universidades públicas y privadas el 55,8% de encuestados son del género femenino y el 44,3% son de género masculino.

Tabla 10 – Porcentaje en edad de los encuestados, según género

Edad: (Agrupada)		Género:		Total
		Femenino	Masculino	
<= 20	Recuento	48	33	81
	% dentro de Género:	21,5%	18,6%	20,3%
21 - 26	Recuento	130	91	221
	% dentro de Género:	58,3%	51,4%	55,3%
27 - 32	Recuento	33	39	72
	% dentro de Género:	14,8%	22,0%	18,0%
33 - 38	Recuento	11	10	21
	% dentro de Género:	4,9%	5,6%	5,3%
39 - 44	Recuento	1	3	4
	% dentro de Género:	0,4%	1,7%	1,0%
45+	Recuento	0	1	1
	% dentro de Género:	0,0%	0,6%	0,3%
Total	Recuento	223	177	400

(Elaboración del autor)

En la tabla 10 se puede observar que los estudiantes universitarios con mayor porcentaje se encuentran en la edad comprendida entre los 21 y 26 años, con un 58,3% en el género femenino y un 51,4% en el género masculino.

Tabla 11 – Porcentaje de encuestados en universidades públicas y privadas

UNIVERSIDAD

		Porcentaje
Válido	Pública	53,5
	Privada	46,5
	Total	100,0

(Elaboración del autor)

En la tabla 11 se puede evidenciar que el 53,5% de las personas encuestadas son de universidades públicas y el 46,5% son de universidades privadas.

Tabla 12 - Porcentaje de estudiantes según el sector donde viven

SECTOR DONDE VIVE

		Porcentaje
Válido	Sur	37,0
	Centro	26,3
	Norte	26,0
	Otro	10,8
	Total	100,0

(Elaboración del autor)

En la tabla 12 se puede afirmar que los estudiantes universitarios se encuentran en el sector sur de la ciudad con un 37%, sector centro con un 26,3% y norte con un 26%.

Tabla 13 - Porcentaje según el estado civil de los estudiantes

ESTADO CIVIL

		Porcentaje
Válido	Solter@	71,5
	Casad@	15,0
	Unión Libre	9,0
	Divorciad@	3,5
	Viud@	1,0
	Total	100,0

(Elaboración del autor)

En la tabla 13 se puede demostrar que entre los estudiantes universitarios existe un 71,5% de personas solteras y un 15% de personas casadas.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este capítulo se presentará la información encontrada en el desarrollo de la presente investigación con el objetivo de dar respuesta a los supuestos que se han planteado y a los objetivos que se han propuesto. Toda esta información pudo ser procesada gracias al paquete estadístico SPSS y a la herramienta Excel.

El análisis de los datos se ha elaborado con base en los objetivos específicos de la presente investigación con el fin de dar respuesta a cada uno de ellos y se detalla a continuación:

Tabla 14 – Objetivos específicos a cumplir y literal de cumplimiento

	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	LITERAL DEL RESULTADO
1	Identificar las razones por las que los estudiantes universitarios usan determinados medios de transporte público	3.1 Identificación de las razones por las que los estudiantes universitarios usan determinados medios de transporte público
2	Determinar las variables más relevantes en el uso de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito	3.2 Determinación de las variables más relevantes en el uso del transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito
3	Determinar si las variables violencia, confort y seguridad son relevantes en el uso de determinados medios de transportes públicos	3.3 Determinación de la relevancia de las variables violencia, confort y seguridad en el uso de determinados medios de transporte público

(Elaboración del autor)

A continuación, se presentará los datos encontrados en la encuesta realizada a los estudiantes de varias universidades públicas y privadas del Distrito Metropolitano de Quito.

3.1. Identificación de las razones por las que los estudiantes universitarios usan determinados medios de transporte público

Para el análisis de datos que dan respuesta a este objetivo se tabuló las preguntas de las encuestas realizadas a los estudiantes universitarios, específicamente de:

Tabla 15 – Pregunta tabulada: ¿Usa el transporte público?

			¿Usa el transporte público?		Total
			Si	No	
Género:	Femenino	Recuento	188	35	223
		% dentro de Género:	84,3%	15,7%	100,0%
		% dentro de ¿Usa el transporte público?	57,3%	48,6%	55,8%
	Masculino	Recuento	140	37	177
		% dentro de Género:	79,1%	20,9%	100,0%
		% dentro de ¿Usa el transporte público?	42,7%	51,4%	44,3%
Total	Recuento	328	72	400	
	% dentro de Género:	82,0%	18,0%	100,0%	
	% dentro de ¿Usa el transporte público?	100,0%	100,0%	100,0%	

(Elaboración del autor)

Como primer punto se pretende saber el número de estudiantes que utiliza el transporte público con la finalidad de calcular el porcentaje del género masculino y femenino que lo usa.

En la tabla 15 se puede apreciar que el 84,3% de 223 personas son del género femenino, es decir un 57,3% de los 400 encuestados. Mientras que el 79,1% de 177 son del género masculino, es decir un 72,7% del total de encuestados. Todos estos estudiantes utilizan el transporte público para su movilización dentro del Distrito Metropolitano de Quito para el cumplimiento de sus distintas actividades.

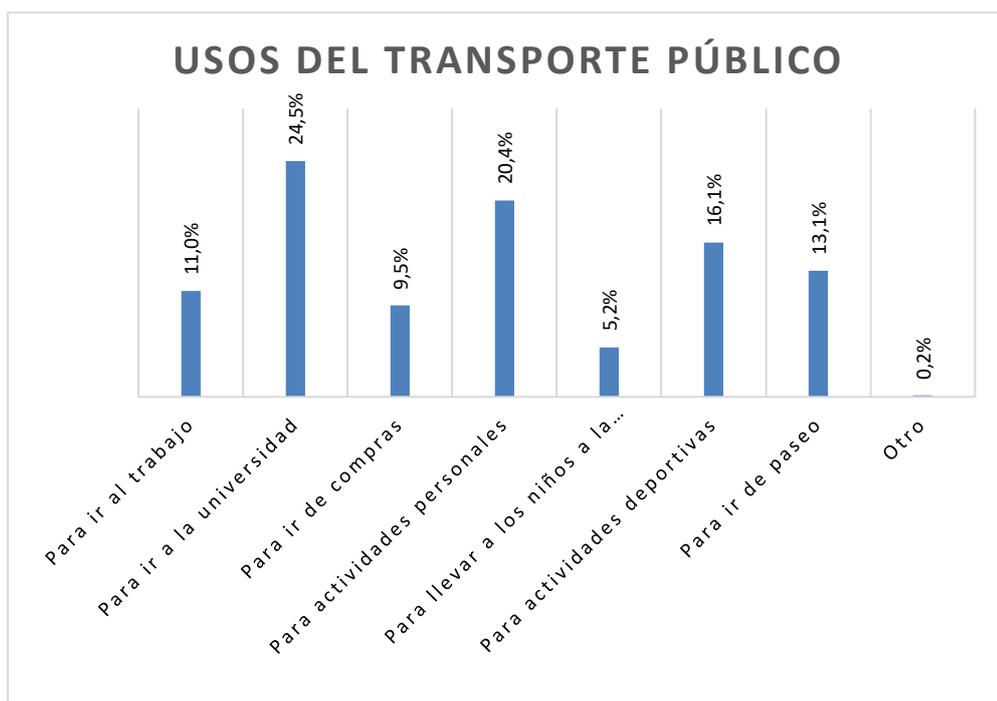


Figura 5 – Pregunta tabulada: ¿Por qué usa el medio de transporte público?

En la figura 5 se puede apreciar, de forma general, que tanto el género masculino como femenino utiliza el medio de transporte público con la finalidad de ir a la universidad en un 24,5% de 328 encuestados. Seguido de un 20,4% del total de estudiantes que lo utilizan para actividades personales.

Tabla 16 – Porcentaje de estudiantes que usan el medio de transporte público

¿POR QUÉ USA EL MEDIO DE TRANSPORTE PÚBLICO?			Para ir a la universidad
Género:	Femenino	Recuento	172
		% del total	77,1%
	Masculino	Recuento	127
		% del total	71,8%
Total	Recuento	299	
	% del total	148,9%	

(Elaboración del autor)

En la tabla 16 se puede observar que la mayoría de personas que utilizan el transporte público pertenecen al género femenino, cabe recalcar que es una pregunta de respuesta múltiple por lo que se podía escoger más de una opción.

Tabla 17 – Pregunta tabulada acerca de la frecuencia y tipo de transporte público que usan los estudiantes universitarios

¿QUÉ TIPO DE TRANSPORTE PÚBLICO UTILIZO Y FRECUENCIA?			No uso	Cinco	Total
Días a la semana en Ecovía					
Género:	Femenino	Recuento	67	29	223
		% del total	30,0%	13,0%	43,0%
	Masculino	Recuento	39	24	177
		% del total	22,0%	13,6%	35,6%
			No uso	Dos	Total
Días a la semana en Trolebús					
Género:	Femenino	Recuento	123	19	223
		% del total	55,2%	8,5%	63,7%
	Masculino	Recuento	88	11	177
		% del total	49,7%	6,2%	55,9%
			No uso	Cinco	Total
Días a la semana en Alimentadores					
Género:	Femenino	Recuento	117	17	223
		% del total	52,5%	7,6%	60,1%
	Masculino	Recuento	85	11	177
		% del total	48,0%	6,2%	54,2%
			No uso	Cinco	Total
Días a la semana en Buses urbanos					
Género:	Femenino	Recuento	85	22	223
		% del total	38,1%	9,9%	48,0%
	Masculino	Recuento	67	19	177
		% del total	37,9%	10,7%	48,6%
			No uso	Un	Total
Días a la semana en Microbuses					
Género:	Femenino	Recuento	173	3	223
		% del total	77,6%	1,3%	78,9%
	Masculino	Recuento	129	2	177
		% del total	72,9%	1,1%	74,0%
			No uso	Dos	Total
Días a la semana en Metrobus-Q					
Género:	Femenino	Recuento	156	9	223
		% del total	70,0%	4,0%	74,0%
	Masculino	Recuento	115	7	177
		% del total	65,0%	4,0%	68,9%

(Continua)

(Conclusión)

			No uso	Seis	Total
Días a la semana en Buses rurales - urbanos					
Género:	Femenino	Recuento	135	13	223
		% del total	60,5%	5,8%	66,4%
	Masculino	Recuento	114	10	177
		% del total	64,4%	5,6%	70,1%

(Elaboración del autor)

En la tabla 17 se puede observar que el mayor porcentaje de estudiantes que usan los medios de transporte público son del género femenino, es decir que, aproximadamente:

- El 13% usan cinco días a la semana usan la Ecovía.
- El 8,5% usan dos días a la semana el Trolebús.
- El 7,6% usan cinco días a la semana los Alimentadores.
- El 9,9% usan cinco días a la semana los Buses urbanos.
- El 1,3% usa un día a la semana los Microbuses.
- El 4% usa dos días a la semana el Metrobus-Q.
- El 5,8% usa seis días a la semana los Buses rurales – urbanos.

El otro porcentaje es del género masculino y se resume en:

- El 13,6% usan cinco días a la semana usan la Ecovía.
- El 6,2% usan dos días a la semana el Trolebús.
- El 6,2% usan cinco días a la semana los Alimentadores.
- El 10,7% usan cinco días a la semana los Buses urbanos.
- El 1,1% usa un día a la semana los Microbuses.
- El 4% usa dos días a la semana el Metrobus-Q.
- El 5,6% usa seis días a la semana los Buses rurales – urbanos.

En resumen, a través de los porcentajes que se presentaron en las tablas anteriores se puede deducir que el género femenino utiliza en su mayoría el transporte público para la realización de las principales actividades como ir a la universidad y para las

actividades personales, sin dejar de lado que el porcentaje del género masculino también es significativo.

3.2. Determinación de las variables más relevantes en el uso del transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito

A continuación se presentan las variables que los estudiantes universitarios consideran importantes al momento de usar el transporte público.

Tabla 18 – Pregunta tabulada de los motivos por los que usa el medio de transporte público

	Género:			
	Femenino		Masculino	
	Recuento	% del total	Recuento	% del total
Es la mejor opción de transporte	38	17,0%	24	13,6%
Porque es rápido	40	17,9%	33	18,6%
Porque es seguro	33	14,8%	26	14,7%
Porque es más barato	117	52,5%	85	48,0%
Porque es cómodo	19	8,5%	24	13,6%
Porque es moderno	21	9,4%	16	9,0%
Por el horario	32	14,3%	35	19,8%
Por la calidad del servicio	20	9,0%	13	7,3%
Por la puntualidad	14	6,3%	11	6,2%
Por la limpieza	6	2,7%	4	2,3%
Otro	48	21,5%	35	19,8%

(Elaboración del autor)

En la tabla 18 se puede observar que un 52,5% del género femenino prefiere usar el transporte público porque es más barato, al igual que el género masculino en un 48%. Además, consideran que la rapidez, la seguridad que ofrecen, la comodidad de las unidades, la modernidad de las unidades, el horario que brindan su servicio, la puntualidad con la que laboran, la calidad del servicio y la limpieza no son variables tan relevantes al momento de usarlos.

Esto no quiere decir que no sean importantes, pero los estudiantes universitarios prefieren otros aspectos en cuanto al servicio que ofrecen estos medios de transporte como, por ejemplo: que las unidades no estén muy llenas, que tengan mayor cantidad de unidades para ofrecer un servicio de calidad en horas pico, que sus empleados sean amables y brinden un servicio eficiente y eficaz, entre otros.

Tabla 19 – Pregunta tabulada de los factores que incomodan en el uso del transporte público

	Género:			
	Femenino		Masculino	
	Recuento	% del total	Recuento	% del total
Lentitud	54	24,2%	42	23,7%
Inseguridad	133	59,6%	112	63,3%
Incomodidad	91	40,8%	73	41,2%
No es moderno	46	20,6%	40	22,6%
El horario	33	14,8%	18	10,2%
La calidad del servicio	52	23,3%	48	27,1%
La impuntualidad	58	26,0%	45	25,4%
La falta de limpieza	52	23,3%	41	23,2%
Me deja lejos de mi destino	47	21,1%	38	21,5%
El tiempo de espera	48	21,5%	32	18,1%
Otro	13	5,8%	8	4,5%

(Elaboración del autor)

En la tabla 19 se puede corroborar que los estudiantes universitarios piensan y manifiestan que la inseguridad y la falta de comodidad afectan a la preferencia en cuanto al uso de los medios de transporte. Además, se puede observar que el género masculino se siente inseguro en un 63,3% mientras que en un 59,6% son del género femenino, con un 41,2% y 40,8% en incomodidad, respectivamente.

En resumen, se puede afirmar que el género femenino y masculino se sienten incómodos e inseguros al momento de viajar en los medios de transporte público. Por tal motivo prefieren usar otros medios de transportes que, aunque pueden ser costosos, ayudan a la movilización de los estudiantes universitarios.

3.3 Determinación de la relevancia de las variables violencia, confort y seguridad en el uso de determinados medios de transporte público

En esta sección se procede a definir si las variables violencia, confort y seguridad son relevantes o no para los estudiantes universitarios al momento de usar el medio de transporte público para su movilización en el Distrito Metropolitano de Quito y sus alrededores.

Tabla 20 – Pregunta tabulada: ¿Ha sido víctima de acoso sexual en los medios de transporte público?

			Sí, verbal	Sí, físico	No	Total
Género:	Femenino	Recuento	72	79	75	223
		% del total	32,3%	35,4%	33,6%	
	Masculino	Recuento	29	6	143	177
		% del total	16,4%	3,4%	80,8%	

			Matutino	Vespertino	Nocturno	Total
Género:	Femenino	Recuento	43	105	55	223
		% del total	19,3%	47,1%	24,7%	
	Masculino	Recuento	11	19	7	177
		% del total	6,2%	10,7%	4,0%	

(Elaboración del autor)

En la tabla 20 se observa que dentro del género femenino el 32,3% ha sido víctima de acoso sexual en forma verbal mientras que el 35,4% ha sido víctima del acoso sexual en forma física. Mientras que en el género masculino un 16,4% han sido víctimas del acoso verbal y un 3,4% del acoso físico.

Además, se puede apreciar que en género femenino tiene más incidencia de acoso sexual, sea físico o verbal, entre el horario vespertino y nocturno con un 47,1% y 24,7% respectivamente, mientras que el género masculino menciona que fue acosado en el horario vespertino con un 10,7% y en el matutino con un 6,2%.

Tabla 21 – Pregunta tabulada: ¿Ha presenciado una situación de acoso sexual en los medios de transporte público?

			Sí, verbal	Sí, físico	No	Total
Género:	Femenino	Recuento	48	57	123	223
		% del total	21,5%	25,6%	55,2%	
	Masculino	Recuento	25	8	145	177
		% del total	14,1%	4,5%	81,9%	

			Matutino	Vespertino	Nocturno	Total
Género:	Femenino	Recuento	45	64	31	223
		% del total	20,2%	28,7%	13,9%	
	Masculino	Recuento	9	14	12	177
		% del total	5,1%	7,9%	6,8%	

(Elaboración del autor)

En la tabla 21 se observa que tanto el género femenino como masculino han presenciado una situación de acoso sexual, ya sea verbal o físico, pero quienes tienen un porcentaje mayor de observación es el género femenino con un 25,6% en el acoso sexual físico hacia las usuarias y los usuarios.

Además, la mayor presencia de acoso sexual se encuentra en el horario vespertino con un 28,7% y en el horario matutino con el 20,2% por parte del género femenino mientras que el género masculino ha presenciado situaciones de acoso sexual en el horario vespertino en un 7,9% y en el horario nocturno en un 6,8%.

Tabla 22 – Pregunta tabulada: ¿Ha sido víctima de robo en el transporte público?

			¿Ha sido víctima de robo en el transporte público?		Total
			Sí	No	
Género:	Femenino	Recuento	107	116	223
		% del total	48,0%	52,0%	
	Masculino	Recuento	59	118	177
		% del total	33,3%	66,7%	

(Continua)

(Conclusión)

		Matutino	Vespertino	Nocturno	Total	
Género:	Femenino	Recuento	36	71	39	223
		% del total	16,1%	31,8%	17,5%	
	Masculino	Recuento	19	32	17	177
		% del total	10,7%	18,1%	9,6%	

(Elaboración del autor)

En la tabla 22 se observa que el género femenino ha sido víctima de robo en el sistema de transporte público en un 48% mientras que el 33,3% han sido del género masculino. Además, el género femenino ha sido víctima de robo en el horario vespertino en un 31,8% mientras que el género masculino en un 18,1%.

Tabla 23 – Pregunta tabulada: ¿Siente comodidad al momento de viajar en el transporte público?

	Género:			
	Femenino		Masculino	
	Recuento	% del total	Recuento	% del total
Accesos para personas con necesidades especiales	37	16,6%	24	13,6%
Iluminación	41	18,4%	36	20,3%
Asientos	51	22,9%	26	14,7%
Ventilación	37	16,6%	28	15,8%
Limpieza	28	12,6%	24	13,6%
Cordialidad en el trato	23	10,3%	22	12,4%
Estado de las unidades	41	18,4%	37	20,9%
Otro	4	1,8%	4	2,3%
Ninguno	93	41,7%	88	49,7%
Total	223		177	

(Elaboración del autor)

En la tabla 23 se puede apreciar que tanto el género femenino como masculino ha respondido que con ninguno de los factores mencionados en la encuesta sienten comodidad en un 41,7% y 49,7% respectivamente.

Además, un 22,9% del género femenino afirma que un factor de comodidad pueden ser los asientos mientras que el 20,9% del género masculino menciona que con el estado de las unidades se sienten cómodos.

3.4 Discusiones

Los datos obtenidos en el presente trabajo de investigación fueron hallados a través de la aplicación de encuestas a diferentes universidades tanto públicas como privadas.

De las 400 encuestas aplicadas, como datos informativos se pudo obtener que:

En el Anexo II se puede observar que un 20,2% de género femenino responde que sí tiene hijos mientras que el porcentaje en el género masculino es del 24,9%, es decir que son estudiantes que están dedicados a sus estudios y que ocupan cierta parte de su tiempo para tener otro tipo de responsabilidades y actividades que les tome tiempo extra. Además, el 6,7% de estudiantes del género femenino afirman están embarazadas, con lo que se puede suponer que para el cuidado de su embarazo necesita movilizarse a centros de salud o médicos particulares.

En cuanto a la pregunta de si los encuestados poseen alguna discapacidad, solo el 2,7% del género femenino afirma tener algún tipo de discapacidad mientras que en el género masculino es el 1,7%, es decir que para su correcta movilización deberían tener una infraestructura adecuada y atención prioritaria. Además, el 40,4% de estudiantes del género femenino alegan trabajar y de estudiantes del género masculino es un 49,7%, es decir que están utilizando sus propios medios para la culminación de sus estudios y para su movilización.

En cuanto al uso de los medios de transporte arrojó la siguiente información, resumida en el Anexo III:

Con un 25,6%, el género femenino afirma que usa el transporte público seis días a la semana y un 18,8% lo hace cinco días a la semana, mientras que el 17,5% del género masculino utiliza entre cinco y seis días a la semana. Es decir, el género femenino utiliza más el transporte público para la realización de sus actividades

cotidianas ya sea porque les resulta más conveniente o dado que están acostumbradas a este tipo de movilización.

Esta información permite suponer que las estudiantes del género femenino utilizan de manera más frecuente los medios de transporte público para la realización de las distintas actividades diarias y también permite suponer que los estudiantes del género masculino tienen otras formas de movilización.

Para la frecuencia de uso en horas semanales se tiene que:

En el intervalo de 16 a 20 horas semanales, se encuentra que el 26% del género femenino como masculino lo utilizan, es decir con un promedio general del 13,21% en el género femenino y 12,28% en el género masculino. Con esto se puede suponer que las estudiantes del género femenino viajan mayor tiempo que los del género masculino ya sea por el sector donde viven o ya sea que deben tomar varios buses para llegar a su destino.

En la tabla 17, acerca de las frecuencias y el tipo de transporte público que utilizan los estudiantes, se puede observar que el medio de transporte que decide usar el género femenino y masculino puede depender mucho del sector donde viven, dado que por la distancia referente de su casa hacia el centro de estudio buscan el medio de transporte más eficaz y rápido que les permite llegar en menor tiempo a su lugar de destino.

En cuanto a las horas semanales en el uso del transporte público, obtuvimos que:

En Ecovía, en un intervalo menor a 5 horas semanales, un 16,6% es de género femenino, con un promedio general de 8,71% mientras que el 18,1% es género masculino y con un promedio general de 8,36%. Asimismo, en el uso del Trolebús, los estudiantes que utilizan menos de 5 horas, existe un 15,2% en el género femenino mientras que un 13,6% del género masculino utilizan entre 6 a 10 horas

semanales. Es forma general se obtiene un promedio de 6,79% en estudiantes del género femenino y 7,31% en el género masculino.

En los Alimentadores, en un rango menor a 5 horas semanales, existe un 9,9% de estudiantes del género femenino mientras que existe un 14,7% del género masculino. Conjuntamente, en el uso de los buses urbanos, en un rango menor a 5 horas semanales se obtuvo que un 20,2% son estudiantes del género femenino y un 16,9% son del género masculino.

Los Microbuses está en un rango de 6 a 10 horas semanales. El género femenino tiene 4% y en el género masculino existe un 2,3%. Igualmente, en el uso del Metrobus Q, su uso está en un rango menor a 5 horas semanales; en el género femenino se muestra el 9% y 5,6% en el género masculino.

En cuanto al uso de los Buses rurales – urbanos el 9,9% del género femenino utilizan menos de 5 horas semanales, mientras el 6,8% del género masculino se encuentra en un rango de 6 a 10 horas semanales.

La información anteriormente detallada permite saber cuáles son los medios de transporte que la mayoría de las estudiantes universitarias del género femenino utilizan para su movilización y en qué porcentaje.

En las variables de incidencia en el uso del transporte público, existen la siguiente información, resumida en la tabla 18:

El género femenino utiliza el medio de transporte público: porque es más barato en un 52,5%, por otro motivo en un 21,5% y porque es rápido en un 17,9%. Además, en el género masculino se tiene que: porque es más barato en un 48%, por el horario en un 19,8% y por otros motivos con el 19,8%. Es decir, se puede suponer que las estudiantes del género femenino, de cierto modo, tratan de cuidar su economía y dado el caso de que no tengan vehículo propio, no tengan otra opción

o por costumbre decidan utilizar el medio de transporte público para su movilización.

Los motivos por los que les incomoda el uso del transporte público en el género femenino es: inseguridad con el 59,6%, la incomodidad con el 40,8% y por la impuntualidad con el 26%. En cambio, los estudiantes del género masculino manifiestan que: por la inseguridad en un 63,3%, la incomodidad en un 41,2% y la calidad en el servicio en un 27,1% no usan con frecuencia el transporte público. Es decir, se puede suponer que tanto estudiantes del género masculino como femenino tienen en cuenta el peligro que corren, en especial en ciertas horas el día, en los medios de transporte y muchos de ellos manifiestan que en estos medios no existe ningún control para los vendedores y se sienten amenazados por los mismos.

La información antes mencionada ayuda a saber cuáles son los factores que los estudiantes, tanto del género masculino como femenino, han encontrado importantes para la elección de los medios de transporte público.

Para la valoración de violencia, comodidad y seguridad en los transportes públicos, se obtuvo la siguiente información, detallada en las tablas 20, 21, 22 y 23:

En un 32,3% del género femenino se ha producido un acoso verbal, en un 35,4% se ha producido un acoso físico, en un 47,1% en el horario vespertino y el 24,7% en el nocturno. Es decir, las estudiantes del género femenino no se sienten cómodas al momento del viaje por temor a ser intimidadas y sufrir algún tipo de acoso.

Los estudiantes del género masculino no han sido víctima de acoso sexual en un 80,8% y lo que han sido o se han sentido acosados ha sido en el horario vespertino con el 10,7% y el matutino con el 6,2%.

En cuanto a si ha presenciado una situación de acoso sexual el 55,2% del género femenino y un 81,9% del género masculino menciona que no lo ha hecho. Además, del género femenino y masculino que si lo han presenciado es en el horario vespertino con el 28,7% y un 7,9%, respectivamente.

En cuanto a la seguridad, si ha sido víctima de robo, las estudiantes del género femenino que han sido víctimas son el 48% y los del género masculino son el 33,3%. El horario en el cual han sido víctimas el género femenino es el vespertino con el 31,8% al igual que el género masculino en un 18,1%.

Para finalizar, las estudiantes del género femenino en un 41,7% y los estudiantes del género masculino en un 49,7% no siente comodidad en ningún tipo de aspecto en el transporte público. Es decir, que los estudiantes universitarios tienen expectativas y necesidades exigentes en cuanto al servicio que brindan los medios de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

4. CONCLUSIONES

Monje (2016) indica que alrededor del mundo existe la necesidad de planificar y diseñar espacios públicos que sean seguros para las mujeres y niñas dado que la inseguridad ha sido reconocida como el principal factor para el no uso de los transportes y espacios públicos. Pero, esta planificación y diseño de la infraestructura no sólo es tema del género femenino sino de todos para crear ambientes seguros a través de la recolección de inquietudes y necesidades de todos quienes utilizan los espacios y el transporte público.

Como información acerca de la problemática del transporte público se tiene que existen diferentes elementos que intervienen en la creación de una buena política pública para los ciudadanos. Así que, formular una política pública en el contexto del transporte conlleva a la participación de muchos personajes, instituciones, marcos regulatorios e intereses dando como resultado un desafío, es decir que con el pasar de los años ha dificultado su proceso de elaboración (Gordón, 2011).

En Ecuador, principalmente en Quito, el tema de servicio en el transporte público es amplio por las diversas variables que intervienen y aún no existe una política pública que se ajuste a las necesidades que poseen los usuarios, especialmente los estudiantes universitarios de las universidades: Escuela Politécnica Nacional, Politécnica Salesiana, Central del Ecuador, Católica del Ecuador y San Francisco de Quito.

El objetivo es crear una base más amplia acerca de los factores que influyen en el uso del transporte público por parte de los estudiantes universitarios, identificar que necesidades tienen los usuarios al momento de desplazarse por distintas razones de un lado a otro en los diferentes puntos de la ciudad y describirla de manera precisa con una metodología que se aspira pueda replicarse en diferentes realidades sociales y territoriales, desde el punto de vista de la política pública.

Es por ello que la presente investigación se centra en saber cuáles son los factores decisivos que los estudiantes ecuatorianos toman en cuenta al momento de usar un medio de transporte público.

Con respecto al primer objetivo existen diferentes motivos por los cuales los estudiantes universitarios usan los medios de transporte, pero no siempre es porque sea la mejor opción. Muchas de las veces son por necesidad, porque no poseen vehículo propio para su movilización, porque las personas tanto del género femenino como masculino ya toman una determinada compañía de transportes o porque, simplemente, ya tienen un horario establecido para la realización de las actividades diarias.

Para el segundo objetivo la presente investigación manifiesta que las variables más relevantes al momento de usar el transporte público son:

- En el género femenino: la tarifa de los buses dado que es barata en un 52,5%, la movilización a ciertas horas del día es rápida en un 17,9% y por otros motivos que no se pudo apreciar en la encuesta realizada en un 21,5%.
- En el género masculino: el pasaje de los buses es barato en un 48%, por el horario en el cual prestan su servicio en un 19,8% y por otros motivos no considerados en la encuesta en un 19,8%.

Los motivos que les incomoda a los estudiantes universitarios al momento de percibir del servicio del transporte público son:

- Género femenino: les disgusta la inseguridad en un 59,6%, la incomodidad al momento de viajar en un 40,8% y la impuntualidad en el servicio en un 26%.
- Género masculino: les incomoda, al igual que el género femenino, en un 63,3% la inseguridad, la incomodidad al momento de la movilización en un 41,2% y la calidad de servicio en un 27,1%.

Para el uso del medio de transporte público, los estudiantes universitarios consideran que la seguridad es importante al igual que no desean sentir violencia para una movilización más tranquila y armónica.

Para el tercer objetivo, los resultados de las encuestas manifiestan que:

- **Violencia:** los estudiantes universitarios tanto del género femenino como masculino ha sido víctima o ha presenciado alguna forma de violencia dentro de los medios de transporte público.
- **Confort:** dentro de los parámetros de confort, los estudiantes universitarios manifiestan que los asientos en un 22,9%, el estado de las unidades en un 20,9% y en un 49,7% declaran que no se sienten en confort con ninguno de los parámetros.
- **Seguridad:** los estudiantes universitarios han sido víctimas de hurto o han presenciado situaciones en las cuales el parámetro de seguridad ha sido roto.

Por lo tanto, los parámetros violencia, confort y seguridad son variables importantes en cuanto al uso de los medios de transporte público dado que los estudiantes universitarios tanto del género masculino como femenino consideran que estos tres parámetros tienen novedades de gran porcentaje.

Con los datos obtenidos anteriormente, se puede afirmar que para la formulación de las políticas públicas que existen en el Ecuador no han sido tomadas en cuenta todas las partes y por ende no están acorde a las necesidades de los usuarios, en especial de los estudiantes universitarios que en los tiempos actuales se ha convertido en usuarios exigentes y con demandas mucho más difíciles de satisfacer.

5. RECOMENDACIONES

Estos tipos de restricciones encontrados en la presente investigación hace que no se pueda prescindir de un servicio de transporte público eficiente por lo que, los ciudadanos optan por buscar soluciones de manera individual como la compra de un vehículo o el uso de aplicaciones que ayuden a una movilización segura.

Con la información obtenida se puede entender que los usuarios hacen caso omiso a las diferentes señales o alertas que existen a su alrededor con respecto al acoso, puede que sea por temor a ser mal vistas o por no causar polémica con respecto a este tema. Es importante ayudarnos entre todos para que este tipo de eventos no se repitan o no se lleven a cabo.

Es necesario lograr que las autoridades escuchen esas pequeñas peticiones que tienen los usuarios para que las movilizaciones a las diferentes actividades diarias no sean tan molestas. Esto puede que sea porque no todos los miembros de las unidades tienen la misma meta de servir mejor al usuario y de que éste utilice con más frecuencia para su movilización.

Además, esta investigación no tiene la finalidad de excluir a los hombres en la planificación de una mejor política pública, se busca que se visibilice una realidad que no ha sido vista hasta la actualidad y que ayudaría a un mejor desarrollo de la sociedad.

Igualmente, gracias a este informe, se podría afirmar que las condiciones de movilidad urbana no se encuentran en óptimas condiciones para los usuarios. Por lo tanto, debe ser un tema de interés y de prioridad para los organismos que se encuentran de turno y que están involucrados en la atención de las necesidades de los mismos

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia EFE. (2015). Quito alza la voz contra el acoso sexual en el transporte público. Recuperado 4 de agosto de 2019, de <https://www.efe.com/efe/america/sociedad/quito-alza-la-voz-contra-el-acoso-sexual-en-transporte-publico/20000013-2513562#>
- Aignerren, M. (2009). Diseños cuantitativos: Análisis e Interpretación de la Información. *Centro de Estudios de Opinión*, 1-246.
- Arellano, D., & Blanco, F. (2013). ¿Qué son las Políticas Públicas? En *Políticas Públicas y Democracia* (Instituto, pp. 19-28). Recuperado de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3565/5.pdf>
- BID. (2016). Género y transporte: Jalisco. *Ciudades Miembro Transport Gender Lab*.
- BID. (2017). ¿Por qué género y transporte? Recuperado 9 de septiembre de 2019, de <https://vimeo.com/247844035>
- Cardona, A. (2016). El transporte terrestre y la historia de la humanidad | Sertrans. Recuperado 9 de mayo de 2019, de <https://www.sertrans.es/transporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/>
- Castañeda, M., Cabrera, A., Navarro, Y., & De Vries, W. (2010). *Procesamiento de datos y análisis estadísticos utilizando SPSS*. Porto Alegre: EDIPUCRS.
- Cervantes, L. (2019). Movilidad y seguridad en el transporte público también se relacionan con diferencias de género. Recuperado 10 de septiembre de 2019, de EL CEO website: <https://elceo.com/bienes-raices/movilidad-seguridad-transporte-publico-hombres-mujeres-diferencias/>
- CTS EMBARQ México. (2015). *Proyecto de Transformación del Transporte Público Concesionado*. Recuperado de

[http://www.theicct.org/sites/default/files/PresentacionSEDEMASITP_CTS
EMBARQ.pdf](http://www.theicct.org/sites/default/files/PresentacionSEDEMASITP_CTS_EMBARQ.pdf)

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2007). *Glosario de términos - Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/transporte/glosario.pdf>

Ecologistas en Acción. (2007). ¿Qué entendemos por movilidad? Recuperado 3 de marzo de 2019, de Ecologistas en Acción website: <https://www.ecologistasenaccion.org/?p=9844>

El Telégrafo. (2015). El mejoramiento de la calidad del transporte público es un reto municipal para este año. Recuperado 5 de marzo de 2019, de El Telégrafo website: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/1/el-mejoramiento-de-la-calidad-del-transporte-publico-es-un-reto-municipal-para-este-ano>

Franco, J. (2014). ¿Qué son las políticas públicas? Recuperado 25 de febrero de 2019, de Blog IEXE website: <https://www.iexe.edu.mx/blog/que-son-las-politicas-publicas.html>

Godinez, J. (2018). *Encuesta de satisfacción de los usuarios del transporte público en el área metropolitana de Guadalajara*.

Gordón, S. (2011). *La movilidad sustentable en Quito una visión desde los más vulnerables* (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales - FLACSO). Recuperado de <http://hdl.handle.net/10469/8550>

Granada, I., Urban, A.-M., Monje, A., Ortiz, P., Pérez, D., Montes, L., & Caldo, A. (2016). El porqué de la relación entre género y transporte. *Banco Interamericano de Desarrollo*.

Hueso, A., & Cascant, J. (2012). Metodología y Técnicas Cuantitativas de Investigación. En *Cuadernos docentes en procesos de desarrollo* (Vol. 1).

INEC. (2010). *El transporte terrestre de pasajeros en Ecuador y Quito: una*

perspectiva histórica y situación actual. Recuperado de www.ecuadorencifras.com

Instituto de la Ciudad. (2017). La gestión del transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito. Entre una tarifa justa y un servicio de calidad. Recuperado 11 de septiembre de 2019, de <https://www.institutodelaciudad.com.ec/coyuntura-sicoms/181-la-gestion-del-transporte-publico-en-el-distrito-metropolitano-de-quito-entre-una-tarifa-justa-y-un-servicio-de-calidad.html>

Instituto Vasco de La Mujer. (2013). *La evaluación de impacto en función del género en transporte y movilidad.*

Jaimurzina, A., Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. *Ingeniare Revista chilena de ingeniería*. <https://doi.org/10.3989/arbor.2000.i653.1000>

López, N., & Sandoval, I. (2015). Métodos y técnicas de investigación cuantitativa y cualitativa. En *Sistema de Universidad Virtual*.

Malhotra, N. K. (2004). Diseño de investigación exploratoria: investigación cualitativa. En *Investigación de mercados: un enfoque aplicado*. Pearson.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2018). *Plan Estratégico Institucional*.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2018). *Una Política de Equidad de Género en Transportes* (Primera). Santiago de Chile.

Miranda, C. (2010). EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR. Recuperado 15 de julio de 2019, de <https://www.derechoecuador.com/el-transporte-terrestre-en-el-ecuador>

Mojica, C. (2015). ¿Cuánto vale mi comodidad? Recuperado 10 de septiembre de 2019, de Moviliblog website: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/cuanto-vale-mi-comodidad/>

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2009). Plan Maestro de Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito 2009 - 2025. En *Plan Maestro de Movilidad 2009-2025*. Quito.

Patronato Municipal San José. (2017). Quito construye el primer Metro con enfoque de género. Recuperado 3 de agosto de 2019, de <https://www.patronato.quito.gob.ec/noticias/341-quito-construye-el-primer-metro-con-enfoque-de-genero.html>

Pedroza, H., & Dicovskyi, L. (2007). *Sistema de Análisis Estadístico con SPSS*. Nicaragua: LITONIC.

Quito Informa. (2017). Nuevos parámetros de calidad se incorporan al transporte público. Recuperado 2 de marzo de 2019, de Quito Informa website: <http://www.quitoinforma.gob.ec/2017/06/30/nuevos-parametros-de-calidad-se-incorporan-al-transporte-publico/>

Rodriguez, C. (2019). *Elementos Claves Entorno a La Estructura Tarifaria*. Recuperado de www.quito.gob.ec

Romero, D. (2018). Precio y calidad de servicio de transporte, sin solución en Quito. Recuperado 6 de marzo de 2019, de El Comercio website: <https://www.elcomercio.com/actualidad/precio-calidad-servicio-transporte-quito.html>

Ruiz, D., & Cadenas, C. (2003). ¿Qué Es Una Política Pública? *Revista Jurídica - Universidad Latina de América*, 26.

Senescyt. (2018). *Educación Superior, Ciencia, Tecnología, Innovación y Saberes Ancestrales en Cifras*. Quito.

Tamayo, M. (2003). *El proceso de la Investigación Científica* (Cuarta). México, D.F.: Limusa Noriega Editores.

Tamayo, M. (2005). *Investigación para Jóvenes* (Primera). Limusa Noriega

Editores.

Torres-Melo, J., & Santander, J. (2013). Introducción a las Políticas Públicas. Conceptos y Herramientas desde la Relación entre Estado y Ciudadanía. En *Introducción a las Políticas Públicas*. Recuperado de http://www.funcionpublica.gov.co/eva/admon//files/empresas/ZW1wcmVzYV83Ng==/imgproductos/1450056996_ce38e6d218235ac89d6c8a14907a5a9c.pdf

Trujillo, Y. (2019). 169 132 universitarios no tienen dónde divertirse en Quito; bares y la casa de amigos cercanos son sus opciones. Recuperado 6 de noviembre de 2019, de El Comercio website: <https://www.elcomercio.com/actualidad/jovenes-diversion-universidad-estudiantes-bares.html>

Universidad Politécnica de Cataluña. (2016). *Encuesta del Sistema de Transporte Público Masivo Metrovía. El caso de la movilidad en la ciudad de Guayaquil*.

Universidad Privada TELESUP. (2018). SPSS: el software ideal para el análisis estadístico y de minería de datos. Recuperado 10 de noviembre de 2019, de <https://escueladeposgrado.edu.pe/blog/spss-el-software-ideal-para-el-analisis-estadistico-y-de-mineria-de-datos/>

Universitat Politècnica de Valencia. (2012). Movilidad y transporte. Recuperado 26 de febrero de 2019, de Universitat Politècnica de Valencia website: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/820042normalc.html>

Usi, E. (2018). “Bájale al acoso”, la iniciativa estrella de Quito. Recuperado 9 de octubre de 2019, de El Universo website: <https://www.dw.com/es/bájale-al-acoso-la-iniciativa-estrella-de-quito/a-43935049>

Vivanco, M. (2005). *Muestreo Estadístico: Diseño y Aplicaciones* (Primera). Santiago de Chile: Editorial Universitaria S.A.

ANEXOS

ANEXO I - Encuesta



Nº _____

ENCUESTA

Buenos días/tardes, soy alumna de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Escuela Politécnica Nacional y estamos haciendo un trabajo de investigación. El tema a investigar es: *FACTORES QUE DETERMINAN EL USO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE ENTRE LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS*. Consideramos que su opinión es sumamente valiosa como usuario y quisiera realizar algunas preguntas al respecto. Quiero manifestarle que la información brindada por usted es confidencial y con fines educativos.

1. PREGUNTAS INFORMATIVAS (Favor escoger una opción)

- 1.1 Género: Femenino Masculino Otro _____
- 1.2 Edad: _____ años
- 1.3 Universidad: Pública Privada
- 1.4 Sector donde vive: Sur Centro Norte Otro _____
- 1.5 Estado Civil: Soltera/o
 Casada/o
 Unión Libre
 Divorciada/o
 Viuda/o
 Otro _____
- 1.6 ¿Tiene hijos? Sí No
- 1.7 ¿Posee alguna discapacidad? Sí No
- 1.8 ¿Está embarazada? Sí No
- 1.9 ¿Trabaja? Sí No

2. DATOS GENERALES DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE (Puede escoger más de una respuesta)

2.1 ¿Qué tipo de transporte utiliza y con qué frecuencia (en días a la semana)?

- | | | | | |
|--------------------|---|---|---|---|
| Transporte Público | <input type="checkbox"/> No uso
<input type="checkbox"/> Cuatro
<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes) | <input type="checkbox"/> Un
<input type="checkbox"/> Cinco | <input type="checkbox"/> Dos
<input type="checkbox"/> Seis | <input type="checkbox"/> Tres
<input type="checkbox"/> Siete |
| Vehículo propio | <input type="checkbox"/> No uso
<input type="checkbox"/> Cuatro
<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes) | <input type="checkbox"/> Un
<input type="checkbox"/> Cinco | <input type="checkbox"/> Dos
<input type="checkbox"/> Seis | <input type="checkbox"/> Tres
<input type="checkbox"/> Siete |
| Uber | <input type="checkbox"/> No uso
<input type="checkbox"/> Cuatro
<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes) | <input type="checkbox"/> Un
<input type="checkbox"/> Cinco | <input type="checkbox"/> Dos
<input type="checkbox"/> Seis | <input type="checkbox"/> Tres
<input type="checkbox"/> Siete |
| Cabify | <input type="checkbox"/> No uso
<input type="checkbox"/> Cuatro
<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes) | <input type="checkbox"/> Un
<input type="checkbox"/> Cinco | <input type="checkbox"/> Dos
<input type="checkbox"/> Seis | <input type="checkbox"/> Tres
<input type="checkbox"/> Siete |
| Taxi | <input type="checkbox"/> No uso
<input type="checkbox"/> Cuatro
<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes) | <input type="checkbox"/> Un
<input type="checkbox"/> Cinco | <input type="checkbox"/> Dos
<input type="checkbox"/> Seis | <input type="checkbox"/> Tres
<input type="checkbox"/> Siete |
| Bicicleta | <input type="checkbox"/> No uso
<input type="checkbox"/> Cuatro
<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes) | <input type="checkbox"/> Un
<input type="checkbox"/> Cinco | <input type="checkbox"/> Dos
<input type="checkbox"/> Seis | <input type="checkbox"/> Tres
<input type="checkbox"/> Siete |
| Camina | <input type="checkbox"/> No uso
<input type="checkbox"/> Cuatro
<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes) | <input type="checkbox"/> Un
<input type="checkbox"/> Cinco | <input type="checkbox"/> Dos
<input type="checkbox"/> Seis | <input type="checkbox"/> Tres
<input type="checkbox"/> Siete |

Motocicleta	<input type="checkbox"/> No uso	<input type="checkbox"/> Un	<input type="checkbox"/> Dos	<input type="checkbox"/> Tres
	<input type="checkbox"/> Cuatro	<input type="checkbox"/> Cinco	<input type="checkbox"/> Seis	<input type="checkbox"/> Siete
	<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes)			

2.2 ¿Cuántas *horas semanales* aproximadamente viaja en estos medios de transporte?

Transporte Público	<input type="text"/>	_____	horas
Vehículo propio	<input type="text"/>	_____	horas
Uber	<input type="text"/>	_____	horas
Cabify	<input type="text"/>	_____	horas
Taxi	<input type="text"/>	_____	horas
Bicicleta	<input type="text"/>	_____	horas
Motocicleta	<input type="text"/>	_____	horas
Camina	<input type="text"/>	_____	horas

3. MOTIVOS PARA USAR EL MEDIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

3.1 ¿Usa el transporte público? (*En caso de responder NO, pasar a la pregunta 4*)

Sí No

3.2 ¿Para qué actividad utiliza el transporte público? (*Puede escoger más de una opción*)

Para ir al trabajo
 Para ir a la universidad
 Para ir de compras
 Para actividades personales
 Para llevar a los niños a la escuela
 Para actividades deportivas
 Para ir de paseo
 Otro _____

3.3 ¿Qué tipo de transporte público utiliza y con que frecuencia (*en días a la semana*) ?

Ecovía	<input type="checkbox"/> No uso	<input type="checkbox"/> Un	<input type="checkbox"/> Dos	<input type="checkbox"/> Tres
	<input type="checkbox"/> Cuatro	<input type="checkbox"/> Cinco	<input type="checkbox"/> Seis	<input type="checkbox"/> Siete
	<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes)			
Trolebús	<input type="checkbox"/> No uso	<input type="checkbox"/> Un	<input type="checkbox"/> Dos	<input type="checkbox"/> Tres
	<input type="checkbox"/> Cuatro	<input type="checkbox"/> Cinco	<input type="checkbox"/> Seis	<input type="checkbox"/> Siete
	<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes)			
Alimentadores	<input type="checkbox"/> No uso	<input type="checkbox"/> Un	<input type="checkbox"/> Dos	<input type="checkbox"/> Tres
	<input type="checkbox"/> Cuatro	<input type="checkbox"/> Cinco	<input type="checkbox"/> Seis	<input type="checkbox"/> Siete
	<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes)			
Buses urbanos	<input type="checkbox"/> No uso	<input type="checkbox"/> Un	<input type="checkbox"/> Dos	<input type="checkbox"/> Tres
	<input type="checkbox"/> Cuatro	<input type="checkbox"/> Cinco	<input type="checkbox"/> Seis	<input type="checkbox"/> Siete
	<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes)			
Microbuses	<input type="checkbox"/> No uso	<input type="checkbox"/> Un	<input type="checkbox"/> Dos	<input type="checkbox"/> Tres
	<input type="checkbox"/> Cuatro	<input type="checkbox"/> Cinco	<input type="checkbox"/> Seis	<input type="checkbox"/> Siete
	<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes)			
Metrobus Q	<input type="checkbox"/> No uso	<input type="checkbox"/> Un	<input type="checkbox"/> Dos	<input type="checkbox"/> Tres
	<input type="checkbox"/> Cuatro	<input type="checkbox"/> Cinco	<input type="checkbox"/> Seis	<input type="checkbox"/> Siete
	<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes)			
Buses rurales - urbanos	<input type="checkbox"/> No uso	<input type="checkbox"/> Un	<input type="checkbox"/> Dos	<input type="checkbox"/> Tres
	<input type="checkbox"/> Cuatro	<input type="checkbox"/> Cinco	<input type="checkbox"/> Seis	<input type="checkbox"/> Siete
	<input type="checkbox"/> Eventualmente (uno o dos veces al mes)			

3.4 ¿Cuántas *horas semanales* aproximadamente viaja en estos medios de transporte público?

Ecovía	<input type="checkbox"/>	_____	horas
Trolebús	<input type="checkbox"/>	_____	horas
Alimentadores	<input type="checkbox"/>	_____	horas
Buses urbanos	<input type="checkbox"/>	_____	horas
Microbuses	<input type="checkbox"/>	_____	horas
Metrobus Q	<input type="checkbox"/>	_____	horas
Buses rurales - urbanos	<input type="checkbox"/>	_____	horas

4. **VARIABLES DE INCIDENCIA EN EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO** (*Puede escoger hasta tres opciones*)

4.1 ¿Por qué usa el medio de transporte público?

- Es la mejor opción de transporte
- Porque es rápido
- Porque es seguro
- Porque es más barato
- Porque es cómodo
- Porque es moderno
- Por el horario
- Por la calidad del servicio
- Por la puntualidad
- Por la limpieza
- Otro _____

4.2 ¿Qué es lo que más le incomoda en el uso del transporte público con respecto a otros medios de transporte?

- Lentitud
- Inseguridad
- Incomodidad
- No es moderno
- El horario
- La calidad del servicio
- La impuntualidad
- La falta de limpieza
- Me deja lejos de mi destino
- El tiempo de espera
- Otro _____

5. **VALORACIÓN PARA VIOLENCIA, COMODIDAD Y SEGURIDAD**

5.1 ¿Ha sido víctima de acoso sexual en el transporte público? (*En caso de responder NO, pasar a la pregunta 5.2*)

- Sí, verbal Sí, físico No

5.1.1 ¿En que horario fue?

- Matutino Vespertino Nocturno

5.2 ¿Ha presenciado una situación de acoso sexual hacia otros usuarios en el transporte público? (*En caso de responder NO, pasar a la pregunta 5.3*)

- Sí, verbal Sí, físico No

5.2.1 ¿En que horario fue?

- Matutino Vespertino Nocturno

5.3 ¿Ha sido víctima de robo en el transporte público? (En caso de responder NO, pasar a la pregunta 5.4)

Sí No

5.3.1 ¿En que horario fue?

Matutino Vespertino Nocturno

5.4 ¿Siente comodidad al momento de viajar en el transporte público con los siguientes aspectos?:

- Accesos para personas con necesidades especiales
- Iluminación
- Asientos
- Ventilación
- Limpieza
- Cordialidad en el trato
- Estado de las unidades
- Otro _____
- Ninguno

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

ANEXO II – Preguntas informativas tabuladas

		¿Tiene hijos?		Total
		Sí	No	
Género: Femenino	Recuento	45	178	223
	% dentro de Género:	20,2%	79,8%	100,0%
Masculino	Recuento	44	133	177
	% dentro de Género:	24,9%	75,1%	100,0%

		¿Posee alguna discapacidad?		Total
		Sí	No	
Género: Femenino	Recuento	6	217	223
	% dentro de Género:	2,7%	97,3%	100,0%
Masculino	Recuento	3	174	177
	% dentro de Género:	1,7%	98,3%	100,0%

		¿Está embarazada?		Total
		Sí	No	
Género: Femenino	Recuento	15	208	223
	% dentro de Género:	6,7%	93,3%	100,0%
Masculino	Recuento	0	177	177
	% dentro de Género:	0,0%	100,0%	100,0%

		¿Trabaja?		Total
		Sí	No	
Género: Femenino	Recuento	90	133	223
	% dentro de Género:	40,4%	59,6%	100,0%
Masculino	Recuento	88	89	177
	% dentro de Género:	49,7%	50,3%	100,0%

ANEXO III – Preguntas tabuladas sobre datos generales de los medios de transporte

Frecuencia en el Transporte Público (en días a la semana)		Cinco	Seis	Total	
Género:	<i>Femenino</i>	Recuento	42	57	223
		% del total	18,8%	25,6%	
	<i>Masculino</i>	Recuento	31	31	177
		% del total	17,5%	17,5%	
Frecuencia en Vehículo Propio (en días a la semana)		No uso	Seis	Total	
Género:	<i>Femenino</i>	Recuento	155	15	223
		% del total	69,5%	6,7%	
	<i>Masculino</i>	Recuento	112	11	177
		% del total	63,3%	6,2%	
Frecuencia en Uber (en días a la semana)		No uso	Eventualmente (uno o dos veces al mes)	Total	
Género:	<i>Femenino</i>	Recuento	138	63	223
		% del total	61,9%	28,3%	
	<i>Masculino</i>	Recuento	114	42	177
		% del total	64,4%	23,7%	
Frecuencia en Cabify (en días a la semana)		No uso	Eventualmente (uno o dos veces al mes)	Total	
Género:	<i>Femenino</i>	Recuento	208	8	223
		% del total	93,3%	3,6%	
	<i>Masculino</i>	Recuento	161	5	177
		% del total	91,0%	2,8%	
Frecuencia en Taxi (en días a la semana)		No uso	Eventualmente (uno o dos veces al mes)	Total	
Género:	<i>Femenino</i>	Recuento	126	56	223
		% del total	56,5%	25,1%	
	<i>Masculino</i>	Recuento	109	35	177
		% del total	61,6%	19,8%	
Frecuencia en Bicicleta (en días a la semana)		No uso	Dos	Total	
Género:	<i>Femenino</i>	Recuento	201	6	223
		% del total	90,1%	2,7%	
	<i>Masculino</i>	Recuento	154	9	177
		% del total	87,0%	5,1%	

(Continua)

(Conclusión)

Frecuencia en Caminar (en días a la semana)			No uso	Siete	Total
Género:	Femenino	Recuento	155	12	223
		% del total	69,5%	5,4%	
	Masculino	Recuento	121	15	177
		% del total	68,4%	8,5%	
Frecuencia en Motocicleta (en días a la semana)			No uso	Siete	Total
Género:	Femenino	Recuento	201	2	223
		% del total	90,1%	0,9%	
	Masculino	Recuento	162	5	177
		% del total	91,5%	2,8%	

Horas semanales en Transporte Público			16 - 20	11 - 15	Total	Promedio
			18	13		
Género:	Femenino	Recuento	58	43	223	13,21
		% del total	26,0%	19,3%		
	Masculino	Recuento	46	33	177	12,28
		% del total	26,0%	18,6%		
Horas semanales en Vehículo Propio			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
			3	8		
Género:	Femenino	Recuento	22	16	223	10,39
		% del total	9,9%	7,2%	17,0%	
	Masculino	Recuento	19	17	177	10,59
		% del total	10,7%	9,6%	20,3%	
Horas semanales en Uber			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
			3	8		
Género:	Femenino	Recuento	73	3	223	3,57
		% del total	32,7%	1,3%	34,1%	
	Masculino	Recuento	49	6	177	4,36
		% del total	27,7%	3,4%	31,1%	
Horas semanales en Cabify			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
			3	8		
Género:	Femenino	Recuento	10	1	223	4,25
		% del total	4,5%	0,4%	4,9%	
	Masculino	Recuento	6	3	177	6,18
		% del total	3,4%	1,7%	5,1%	
Horas semanales en Taxi			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
			3	8		
Género:	Femenino	Recuento	60	15	223	4,79
		% del total	26,9%	6,7%	33,6%	
	Masculino	Recuento	53	10	177	4,42
		% del total	29,9%	5,6%	35,6%	

(Continúa)

(Conclusión)

Horas semanales en Bicicleta			<= 5	16 - 20	Total	Promedio
			3	18		
Género:	Femenino	Recuento	13	4	223	8,00
		% del total	5,8%	1,8%	7,6%	
	Masculino	Recuento	13	5	177	5,25
		% del total	7,3%	2,8%	10,2%	
Horas semanales en Motocicleta			<= 5	16 - 20	Total	Promedio
			3	18		
Género:	Femenino	Recuento	5	6	223	12,64
		% del total	2,2%	2,7%	4,9%	
	Masculino	Recuento	4	2	177	12,29
		% del total	2,3%	1,1%	3,4%	
Horas semanales en Caminar			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
			3	8		
Género:	Femenino	Recuento	36	8	223	5,88
		% del total	16,1%	3,6%	19,7%	
	Masculino	Recuento	30	8	177	6,54
		% del total	16,9%	4,5%	21,5%	

HORAS SEMANALES AGRUPADAS EN TRANSPORTE PÚBLICO						
Horas semanales en Ecovía			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
Género:	Femenino	Recuento	37	45		
		% del total	16,6%	20,2%		
	Masculino	Recuento	32	42	177	8,36
		% del total	18,1%	23,7%		
Horas semanales en Trolebús			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
Género:	Femenino	Recuento	34	12		
		% del total	15,2%	5,4%		
	Masculino	Recuento	19	24	177	7,31
		% del total	10,7%	13,6%		
Horas semanales en Alimentadores			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
Género:	Femenino	Recuento	22	20		
		% del total	9,9%	9,0%		
	Masculino	Recuento	26	8	177	8,00
		% del total	14,7%	4,5%		
Horas semanales en Buses urbanos			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
Género:	Femenino	Recuento	45	40		
		% del total	20,2%	17,9%		
	Masculino	Recuento	30	26	177	7,22
		% del total	16,9%	14,7%		
Horas semanales en Microbuses			<= 5	6 - 10	Total	Promedio
Género:	Femenino	Recuento	2	9		
		% del total	0,9%	4,0%		
	Masculino	Recuento	4	4	177	7,50
		% del total	2,3%	2,3%		

(Continua)

(Conclusión)

Horas semanales en Metrobus-Q		<= 5	6 - 10	Total	Promedio
Género: Femenino	Recuento	20	5	223	5,86
	% del total	9,0%	2,2%		
Masculino	Recuento	10	9	177	5,75
	% del total	5,6%	5,1%		
Horas semanales en Buses rurales - urbanos		<= 5	6 - 10	Total	Promedio
Género: Femenino	Recuento	22	14	223	7,96
	% del total	9,9%	6,3%		
Masculino	Recuento	8	12	177	8,38
	% del total	4,5%	6,8%		