

**UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO
USFQ**

Colegio de Ciencias Sociales y Humanidades

**Alcances y desafíos para el feminismo transnacional en la incidencia en política pública:
caso transporte público en Quito**

Alejandra Gabriela Baquero Aguirre

Relaciones Internacionales

Trabajo de fin de carrera presentado como requisito
para la obtención del título de Licenciada en Relaciones Internacionales

Quito, viernes 09 de mayo de 2025

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Ciencias Sociales y Humanidades

HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA

**Alcances y desafíos para el feminismo transnacional en la incidencia en política pública:
caso transporte público en Quito**

Alejandra Gabriela Baquero Aguirre

Nombre del profesor, Título académico

Angus Lyall, Doctor en Geografía

Quito, viernes 09 de mayo de 2025

© DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Educación Superior del Ecuador.

Nombres y apellidos: Alejandra Gabriela Baquero Aguirre

Código: 00323039

Cédula de identidad: 1104123946

Lugar y fecha: Quito, viernes 09 de mayo de 2025

ACLARACIÓN PARA PUBLICACIÓN

Nota: El presente trabajo, en su totalidad o cualquiera de sus partes, no debe ser considerado como una publicación, incluso a pesar de estar disponible sin restricciones a través de un repositorio institucional. Esta declaración se alinea con las prácticas y recomendaciones presentadas por el Committee on Publication Ethics COPE descritas por Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing, disponible en <http://bit.ly/COPETheses>.

UNPUBLISHED DOCUMENT

Note: The following capstone project is available through Universidad San Francisco de Quito USFQ institutional repository. Nonetheless, this project – in whole or in part – should not be considered a publication. This statement follows the recommendations presented by the Committee on Publication Ethics COPE described by Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing available on <http://bit.ly/COPETheses>.

RESUMEN

Este trabajo analiza el impacto del feminismo transnacional en la formulación de políticas públicas orientadas a una movilidad segura para mujeres y disidencias en la ciudad de Quito. En un contexto urbano atravesado por desigualdades estructurales y altos niveles de acoso en el transporte público, se indaga cómo las estrategias, discursos y alianzas del feminismo global inciden en el plano local, y de qué manera se transforman, se adaptan o se tensionan al entrar en contacto con las dinámicas institucionales y sociales de la ciudad.

La investigación se enmarca en un enfoque cualitativo, crítico y situado. A través de entrevistas a funcionarixs, activistas feministas y representantes de organismos internacionales, además del análisis documental de campañas que rastrean procesos de co-gobernanza, resistencias y apropiaciones en la construcción de políticas públicas con enfoque de género. La tesis identifica límites significativos vinculados a la falta de institucionalización, continuidad presupuestaria y participación real de colectivos sociales diversos.

Entre los hallazgos principales, se destaca que las redes feministas transnacionales actúan como catalizadoras de legitimidad y presión pública, pero requieren articulación constante con actorxs locales para traducirse en políticas efectivas. Las implicaciones de este trabajo invitan a repensar el rol del activismo feminista en la transformación de la ciudad, visibilizando la importancia de construir estrategias sostenibles, interseccionales y colaborativas.

Palabras clave: feminismo transnacional, movilidad segura, políticas públicas, Quito, co-gobernanza feminista, transporte público, acoso sexual, activismo digital, derecho a la ciudad, interseccionalidad.

ABSTRACT

This thesis analyzes the impact of transnational feminism on the development of public policies aimed at ensuring safe mobility for women and gender diverse individuals in the city of Quito. In an urban context marked by structural inequalities and high levels of harassment in public transportation, the study explores how the strategies, discourses, and alliances of global feminism influence local policymaking, and how they are transformed, adapted, or challenged when interacting with institutional and social dynamics.

The research follows a qualitative, critical, and situated approach. It combines interviews with public official, feminist activists, and representatives from international organizations, along with document analysis of campaigns that trace processes of feminist co-governance, resistance, and appropriation in the construction of gender-focused public policies. The thesis identifies significant limitations linked to a lack of institutionalization, unstable funding, and limited participation of diverse social collectives.

One of the key findings is that transnational feminist networks act as catalysts of legitimacy and public pressure but require continuous articulation with local actors to be translated into effective policies. The implications of this work invite a rethinking of feminist activism's role in urban transformation, emphasizing the need to build sustainable, intersectional, and collaborative strategies.

Keywords: transnational feminism, safe mobility, public policy, Quito, feminist co-governance, public transportation, sexual harassment, digital activism, right to the city, intersectionality.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	8
ANTECEDENTES Y CONTEXTO HISTÓRICO.....	9
REVISIÓN DE LITERATURA.....	13
FEMINISMO TRANSNACIONAL Y SU IMPACTO EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS	13
VIOLENCIA DE GÉNERO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO	15
EL PAPEL DE LAS REDES DIGITALES EN LA INCIDENCIA FEMINISTA	17
JUSTIFICACIÓN.....	21
METODOLOGÍA.....	23
HALLAZGOS	24
VISIBILIZACIÓN DEL ACOSO A TRAVÉS DE CAMPAÑAS DIGITALES	25
PARTICIPACIÓN DEL FEMINISMO LOCAL Y REGIONAL EN LA INCIDENCIA EN POLÍTICA PÚBLICA	27
ROL DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES Y SU INTERACCIÓN CON EL FEMINISMO TRANSNACIONAL: AVANCES NORMATIVOS EN EL CONTEXTO LOCAL	30
ANÁLISIS.....	37
LO INTERNACIONAL COMO CAPITAL POLÍTICO	38
AGENCIA FEMINISTA LOCAL: CO-GOBERNANZA, ACTIVISMO DIGITAL Y LÍMITES ESTRUCTURALES	40
CONCLUSIÓN	43
REFERENCIAS.....	47

INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Quito, el transporte público constituye uno de los principales espacios de desplazamiento cotidiano para mujeres y disidencias. Sin embargo, múltiples estudios, campañas y denuncias ciudadanas han evidenciado que dicho espacio también se convierte con frecuencia en escenario de acoso sexual y otras formas de violencia de género. Frente a esta problemática, han surgido diversas iniciativas impulsadas tanto desde el Estado como desde organizaciones feministas, muchas de las cuales se articulan con redes transnacionales de activismo. En este contexto, la presente investigación se propone analizar cómo el feminismo transnacional ha influido en la formulación de políticas públicas de movilidad segura para las mujeres en Quito, tomando en cuenta las relaciones entre actores institucionales, organizaciones de la sociedad civil y organismos internacionales.

El estudio se inscribe dentro de un enfoque cualitativo y crítico, y parte de una comprensión del transporte público como un espacio atravesado por relaciones de poder y desigualdades estructurales. A través del análisis de campañas, así como de entrevistas a funcionarixs del gobierno local, representantes de ONU Mujeres y activistas feministas, se busca entender cómo se negocian, adoptan o traducen las demandas del feminismo transnacional en el marco de políticas públicas locales.

La metodología combina técnicas de revisión documental, observación de campañas y entrevistas semiestructuradas, lo que permite un análisis de perspectivas institucionales y sociales. Se menciona la noción de co-gobernanza feminista, que permite examinar los niveles de colaboración o fricción entre Estado y sociedad civil, y visibilizar tanto los avances como los obstáculos en la construcción de políticas de movilidad con enfoque de género.

Entre los principales hallazgos se identifica que, si bien los marcos discursivos del feminismo transnacional han tenido eco en el diseño de algunas políticas y campañas locales, persisten tensiones importantes entre lo simbólico y lo estructural. Muchas de las respuestas institucionales adoptan un enfoque comunicacional, sin garantizar mecanismos sostenibles de participación y transformación. A su vez, el activismo feminista ha sido clave para visibilizar el problema y generar presión pública, pero enfrenta barreras relacionadas con la fragmentación del sistema de transporte, la falta de voluntad política sostenida y las limitaciones en la institucionalización de sus propuestas.

En suma, esta tesis busca aportar a la comprensión del papel que juegan los movimientos feministas transnacionales en contextos urbanos del Sur Global, tomando a Quito como caso de estudio. El análisis revela tanto el potencial transformador de estas redes como los desafíos que enfrentan en su traducción a políticas concretas. Así, se contribuye a los debates sobre incidencia feminista, gobernanza urbana y derecho a una movilidad segura y equitativa.

La tesis se estructura en cinco secciones principales. En primer lugar, se presentan los antecedentes históricos y conceptuales; a continuación, se desarrolla el marco teórico; en la tercera sección se expone el enfoque metodológico; posteriormente, se analizan los hallazgos obtenidos a partir de las entrevistas y documentos revisados, y finalmente, se presentan las conclusiones y nuevas preguntas que surgen de la investigación.

ANTECEDENTES Y CONTEXTO HISTÓRICO

Desde finales del siglo XX hasta la actualidad, el feminismo ha atravesado profundas transformaciones que han redefinido sus formas de organización, sus demandas y su alcance

geográfico. Tradicionalmente, la evolución del movimiento feminista se ha descrito en términos de olas históricas, cada una marcada por los contextos políticos, sociales y culturales de su tiempo. La primera ola, desarrollada entre el siglo XIX y principios del XX, se centró en la conquista de derechos civiles básicos, como el sufragio femenino. La segunda ola, activa entre las décadas de 1960 y 1980, amplió el foco hacia la igualdad en el ámbito laboral, educativo y doméstico, cuestionando las estructuras patriarcales que regían lo privado y lo público. La tercera ola, emergente en los años 1990, introdujo una mirada interseccional que puso en evidencia las limitaciones de los feminismos hegemónicos, visibilizando las experiencias de mujeres racializadas, migrantes, lesbianas y de clases populares (Palomar, 2025).

Más recientemente, se ha planteado la existencia de una cuarta ola feminista, cuyo punto de partida suele ubicarse hacia 2010. Esta ola se caracteriza por la exigencia de justicia frente a la impunidad y una narrativa centrada en el consentimiento y la visibilización de experiencias. No obstante, el concepto de cuarta ola no goza de consenso dentro del campo académico: autoras como Marta Lamas y otras feministas contemporáneas advierten que no se trata tanto de una ruptura con la ola anterior, sino de una intensificación y expansión de procesos ya iniciados durante la tercera ola (Galeana, 2021).

Asimismo, el enfoque interseccional se ha convertido en un eje central del feminismo contemporáneo. Retomando los aportes de Kimberlé Crenshaw (1989), los movimientos feministas actuales reconocen que las opresiones de género no pueden separarse de las de raza, clase, etnia, discapacidad o sexualidad. Esta perspectiva ha permitido problematizar las experiencias diversas de las mujeres y disidencias, especialmente aquellas que históricamente han sido invisibilizadas en las narrativas feministas dominantes.

Así pues, el feminismo contemporáneo enfatiza la necesidad de transformaciones estructurales. Ya no se trata únicamente de visibilizar violencias o injusticias; de hecho, se trata de exigir cambios concretos en leyes, políticas públicas, prácticas institucionales y normas sociales. En este contexto, sectores antes considerados neutrales, como el transporte público, son reanalizados desde una perspectiva de género para evidenciar cómo reproducen desigualdades y violencias cotidianas.

La violencia de género en el transporte público es una problemática ampliamente reconocida a nivel internacional, donde el espacio urbano se convierte en un escenario cotidiano de acoso, hostigamiento y exclusión. Estudios como el de ONU Mujeres (2017) señalan que la falta de accesibilidad segura al transporte restringe el derecho de las mujeres y disidencias a la ciudad. Esta realidad evidencia que la movilidad no es solo una cuestión de infraestructura, sino también de derechos humanos, justicia social y equidad de género.

En América Latina, estos procesos han tenido particularidades específicas. El contexto regional, atravesado por profundas desigualdades socioeconómicas, violencia política y altos índices de violencia de género, ha dado lugar a movimientos feministas vibrantes y diversos. Desde las luchas de las mujeres indígenas por la defensa de sus territorios hasta las movilizaciones urbanas del 8 de marzo, los feminismos latinoamericanos combinan la crítica a las violencias patriarcales con demandas de justicia social, económica y democrática. Como señala Virginia Vargas (2009), los feminismos de la región han sido fundamentales para ampliar los marcos de la política y la democracia, incorporando demandas históricamente excluidas y poniendo en el centro la transformación de las relaciones de poder.

Si el feminismo contemporáneo ha transformado las formas de lucha y los escenarios de disputa, también ha replanteado las bases teóricas desde las cuales se analiza la desigualdad. Un aporte fundamental de estas nuevas perspectivas es entender el género no como una categoría secundaria o meramente identitaria, sino como una estructura de poder que organiza las relaciones sociales, políticas y económicas. Desde este enfoque, se trata de visibilizar a las mujeres como sujetos políticos, y de cuestionar las formas en que el poder ha sido históricamente construido, distribuido y naturalizado.

Helen Kinsella (2019) plantea que las teorías tradicionales de las Relaciones Internacionales, como el realismo o el liberalismo, han sido elaboradas sobre supuestos masculinos y occidentales, excluyendo otras experiencias y formas de conocimiento. El feminismo, según Kinsella, no busca únicamente añadir a las mujeres al análisis; de hecho, busca transformar las propias categorías mediante las cuales entendemos el mundo (Kinsella, 2019, p. 146). Esta crítica epistemológica es fundamental para comprender por qué fenómenos como el transporte público, usualmente considerados neutrales, deben ser revisados desde una perspectiva de género.

En la misma línea, Paul Kirby (2019) profundiza en el concepto de género como estructura de poder transversal a la política, la seguridad y la economía global. Para Kirby, el género no es una característica individual, sino una matriz de relaciones que distribuye privilegios y violencias en el sistema internacional (Kirby, 2019, p. 252). Esto implica que cuestiones como la inseguridad en el transporte público deberían analizarse como expresiones materiales de desigualdades estructurales que afectan de manera diferencial a mujeres y

disidencias. Desde este enfoque, analizar las políticas públicas de movilidad desde el feminismo implica cuestionar las lógicas de poder.

REVISIÓN DE LITERATURA

El feminismo transnacional ha emergido como un actor clave en la incidencia sobre política pública, particularmente en la lucha por la seguridad de las mujeres en los espacios urbanos y el transporte público. En diversos contextos, el movimiento feminista ha articulado estrategias para visibilizar la violencia de género en el transporte público, lo que ha generado debates sobre el derecho a la movilidad segura y la participación de las mujeres en la configuración de políticas de movilidad inclusiva (ONU Mujeres, 2022). La literatura ha abordado esta problemática desde distintas perspectivas; se destaca la relación entre la violencia de género en el transporte, la acción de movimientos sociales y la implementación de política pública orientada a la seguridad y equidad de género.

Este estudio se enmarca en la problemática del transporte público en Quito, donde los niveles de acoso y violencia de género han sido motivo de preocupación constante (Díaz, 2019). A través de una revisión de la literatura, se explora la intersección entre feminismo transnacional y la formulación de políticas públicas en materia de movilidad segura. Esta sección analiza cómo diversxs autores han abordado el problema, identificando consensos, contradicciones y vacíos académicos que esta investigación busca cubrir.

Feminismo transnacional y su impacto en las políticas públicas

El feminismo transnacional ha sido identificado como un actor influyente en la formulación de políticas públicas, particularmente en la creación de marcos regulatorios para la

protección de derechos de las mujeres en los espacios urbanos (Rubiano, 2022). La acción de redes feministas transnacionales ha sido clave en la promoción de iniciativas como la Resolución 1325 de la ONU, que enfatiza la importancia de la participación femenina en la seguridad y toma de decisiones (ONU Mujeres, 2020). No obstante, Jiménez (2021) argumenta que la incidencia de estos movimientos no siempre se traduce en cambios estructurales, ya que los gobiernos pueden instrumentalizar el discurso feminista sin implementar reformas efectivas.

En este sentido, Dunckel-Graglia (2013) señala que muchas políticas que abordan la seguridad de las mujeres en el transporte han sido diseñadas sin una adecuada participación de los colectivos feministas, lo que genera brechas en su implementación adecuada. De igual manera, Díaz (2019) enfatiza que una de las principales fallas en la incidencia feminista en políticas públicas es la falta de continuidad en las estrategias de presión y el cambio frecuente en las prioridades gubernamentales. Esto es particularmente evidente en América Latina, donde las políticas de género suelen estar sujetas a los ciclos políticos y al cambio de administraciones.

Por otro lado, Roggeband y Krizsán (2020) advierten sobre el retroceso democrático y la oposición a los derechos de las mujeres en algunos contextos, lo que limita la efectividad de las estrategias de incidencia feminista. En el caso de Quito, el informe de ONU Mujeres (2022) destaca que, a pesar de que se han implementado políticas como *Cero Acoso*, la falta de seguimiento y voluntad política ha reducido su impacto real. Según Morales y Villamediana (2023), la falta de un enfoque integral que incluya medidas preventivas, educativas y de seguimiento ha sido una de las principales barreras para el éxito de estas políticas.

Rubiano (2022) sostiene que la falta de articulación entre los movimientos feministas y las instituciones gubernamentales impide la consolidación de cambios estructurales. En un

análisis sobre Colombia, la autora destaca cómo las redes transnacionales han logrado incidir en la agenda política, pero sus logros han sido limitados por la resistencia de actores políticos conservadores que ven estas demandas como una amenaza a las estructuras de poder tradicionales.

Otro aspecto clave en la literatura es la comparación entre diferentes países en la aplicación de políticas públicas influenciadas por movimientos feministas transnacionales. Llanos et al. (2023) resaltan que en países como Argentina y Chile, la movilización feminista ha llevado a reformas estructurales más sólidas en comparación con Ecuador, donde la falta de continuidad política ha debilitado los esfuerzos legislativos. Esta diferencia demuestra la importancia del contexto sociopolítico y la capacidad de los gobiernos para institucionalizar las demandas feministas.

Además, la literatura ha explorado el papel de las organizaciones internacionales en la promoción de políticas públicas con perspectiva de género. ONU Mujeres (2022) ha jugado un papel crucial en la facilitación de diálogos entre gobiernos y movimientos feministas, proporcionando marcos de referencia globales que han influenciado reformas locales. Aunque, Díaz (2019) critica que la dependencia de estos organismos internacionales puede generar una falta de apropiación local en la implementación de políticas, lo que afecta su sostenibilidad a largo plazo.

Violencia de género en el transporte público

La violencia de género en el transporte público es un problema estructural que afecta a millones de mujeres en todo el mundo. Estudios han demostrado que el acoso en los espacios de

movilidad no es un fenómeno aislado, sino una manifestación más de la desigualdad de género en la sociedad (Dunckel-Graglia, 2013). En América Latina, las encuestas sobre percepción de seguridad han reflejado que una gran proporción de mujeres se sienten inseguras en los sistemas de transporte público debido a experiencias de acoso verbal, físico y hasta agresiones sexuales (ONU Mujeres, 2022).

Díaz (2019) argumenta que la percepción de inseguridad en el transporte público está directamente relacionada con la falta de respuestas gubernamentales efectivas. La implementación de medidas como vagones exclusivos para mujeres o campañas de sensibilización ha sido común en países como México. Sin embargo, Llanos et al. (2023) critican estas iniciativas por su carácter de solución temporal y su incapacidad para abordar el problema estructural de la violencia de género en la movilidad urbana. Desde esta perspectiva, las estrategias deben centrarse en la prevención y la educación, además del fortalecimiento de mecanismos de denuncia y sanción efectiva contra los agresores.

Jiménez (2021) señala que en Ecuador, las usuarias siguen enfrentando barreras para denunciar casos de violencia en el transporte público. La falta de protocolos claros y de personal capacitado en las estaciones y unidades de transporte reduce la confianza en las autoridades y perpetúa la impunidad. Esta realidad se repite en otros países de la región, donde el activismo feminista ha exigido la implementación de políticas más eficaces para garantizar la seguridad de las mujeres en su movilidad diaria.

Así, Rubiano (2022) subraya que las iniciativas que han tenido mayor éxito son aquellas que combinan medidas de corto y largo plazo, incluyendo vigilancia policial en estaciones de transporte, capacitaciones en género para conductores y la promoción de espacios de denuncia

accesibles. Del mismo modo, la cooperación entre el Estado y organizaciones de la sociedad civil ha sido clave para diseñar políticas que respondan a las necesidades reales de las mujeres.

El papel de las redes digitales en la incidencia feminista

El activismo digital ha transformado la manera en que los movimientos feministas inciden en las políticas públicas. Llanos et al. (2023) analizan el impacto de las redes sociales en la movilización feminista, destacando el rol de hashtags como *#MeToo* en la visibilización de la violencia de género. En el caso de Ecuador, Jiménez (2021) identifica que redes como Twitter han permitido que colectivos feministas amplifiquen sus demandas, generando una presión mediática sobre las autoridades. A pesar de que, lxs autores también enfatizan que el activismo digital no siempre se traduce en cambios concretos en políticas públicas, ya que muchas campañas pierden visibilidad con el tiempo o no logran movilizar recursos para iniciativas sostenibles.

El impacto del activismo digital en la agenda política ha sido objeto de debate entre varios investigadores. Roggeband y Krizsán (2020) argumentan que, aunque las redes sociales han logrado generar presión mediática y social, su impacto en la formulación de políticas concretas es limitado si no se complementa con otras estrategias de incidencia. En este sentido, las autoras señalan que si bien campañas como *#MeToo* han logrado sensibilizar a la opinión pública sobre la violencia de género, la implementación de medidas efectivas sigue dependiendo de la voluntad política y de la existencia de instituciones capaces de traducir estas demandas en acciones concretas.

Asimismo, Díaz (2019) enfatiza que las redes digitales pueden ser una herramienta clave para la movilización, pero su efectividad depende de su articulación con acciones presenciales y la presión en espacios de toma de decisiones. La autora sostiene que en países como Ecuador, donde el acceso a Internet sigue siendo desigual, el activismo digital tiene limitaciones estructurales, ya que deja fuera a sectores de la población que no tienen la misma capacidad de acceso a estos espacios de movilización. En este contexto, Rubiano (2022) argumenta que, a pesar de que las redes digitales han permitido que más personas se involucren en el debate sobre la violencia de género en el transporte público, la falta de infraestructura digital accesible sigue representando una barrera importante para su impacto real.

Un aspecto clave en la discusión sobre la incidencia digital es la incorporación del discurso feminista por parte de sectores políticos. Llanos et al. (2023) advierten que en algunos casos, las campañas feministas han sido utilizadas por partidos políticos para ganar apoyo electoral sin comprometerse realmente con las demandas del movimiento. Esta instrumentalización del activismo digital, según Jiménez (2021), ha generado frustración en los colectivos feministas, que ven sus demandas diluidas en discursos políticos sin acciones concretas.

Otra limitación del activismo digital identificada por Roggeband y Krizsán (2020) es la volatilidad del compromiso en redes sociales. Si bien las redes permiten amplificar las voces de los movimientos feministas, la rapidez con la que surgen y desaparecen nuevas tendencias hace que la atención sobre ciertos temas se disipe antes de que se traduzca en acciones. Este fenómeno ha sido descrito como *clicktivismo*, una forma de activismo en la que las personas participan

compartiendo información en redes sociales sin involucrarse directamente en la lucha por los cambios estructurales.

Aunque, algunxs autores sostienen que el activismo digital ha fortalecido la coordinación de los movimientos feministas a nivel internacional. Llanos et al. (2023) destacan que el uso de redes sociales ha permitido la creación de alianzas transnacionales, facilitando el intercambio de estrategias y la coordinación de acciones conjuntas. Un ejemplo de esto es la manera en que el movimiento *#MeToo* se expandió rápidamente de Estados Unidos a otros países, adaptándose a diferentes contextos y contribuyendo a la presión global por políticas contra la violencia de género.

Jiménez (2021) sostiene que el éxito del activismo digital depende de su capacidad para vincularse con estrategias de incidencia en el ámbito legislativo y judicial. Así, la autora argumenta que las campañas feministas más efectivas han sido aquellas que han logrado traducir el apoyo digital en iniciativas tangibles, como la presentación de proyectos de ley, la organización de manifestaciones presenciales y la presión sobre quienes toman las decisiones. En Ecuador, el uso de redes sociales ha sido clave en la movilización, pero la falta de seguimiento ha impedido que estas demandas se traduzcan en cambios a largo plazo.

Del mismo modo, la intersección entre activismo digital y movimientos locales ha sido analizada por Díaz (2019), quien argumenta que el activismo en redes depende en gran medida del contexto sociopolítico en el que se desarrolla. En sociedades con instituciones democráticas sólidas, las redes sociales pueden ser una herramienta efectiva para generar cambios en políticas públicas. Sin embargo, en contextos donde los gobiernos no están comprometidos con la equidad de género, el impacto del activismo digital es mucho más limitado.

La literatura destaca la importancia de una estrategia integral que combine incidencia digital, activismo territorial y articulación con actores institucionales para lograr cambios sostenibles en la seguridad de las mujeres en el transporte público. La combinación de estrategias digitales con esfuerzos políticos sostenidos es fundamental para lograr transformaciones en materia de seguridad y equidad de género en el transporte urbano. Como concluyen Llanos et al. (2023), el activismo digital puede ser una herramienta poderosa, pero su impacto real depende de la capacidad de los movimientos feministas para articularse con otras formas de incidencia y garantizar que sus demandas sean efectivamente implementadas en el ámbito político y legislativo.

La literatura revisada pone en evidencia que el feminismo transnacional ha sido un actor crucial en la visibilización y denuncia de la violencia de género en el transporte público, impulsando debates y propuestas de política pública orientadas a la movilidad segura para las mujeres. No obstante, su impacto real ha estado mediado por factores como la voluntad política, la articulación con instituciones gubernamentales, la sostenibilidad de las estrategias implementadas y los contextos sociopolíticos específicos.

Así, el análisis revela una necesidad urgente de estrategias más integrales que combinen el activismo digital con acciones presenciales y articulación institucional. De este modo, la intersección entre feminismo transnacional, políticas públicas y transporte urbano en Quito se presenta como un campo fértil para explorar los desafíos de transformar demandas feministas en políticas sostenibles que garanticen el derecho a una movilidad libre de violencia.

La literatura mencionada muestra avances en la comprensión de la violencia de género y las respuestas estatales, pero deja al margen el proceso mediante el cual el feminismo

transnacional interactúa con actores locales para co-producir políticas públicas de transporte seguro. Este estudio se propone llenar ese vacío mediante un enfoque cualitativo; al situar la investigación en Quito, se aporta evidencia fresca sobre cómo las redes feministas transnacionales negocian, presionan y colaboran con el Estado local en un contexto político cambiante.

JUSTIFICACIÓN

La seguridad de las mujeres en el transporte público es una problemática global que ha sido abordada desde diversas perspectivas, incluyendo la implementación de políticas públicas y la incidencia de movimientos feministas transnacionales. En el caso de Quito, la preocupación por la violencia de género en el transporte ha generado debates sobre estrategias de mitigación, incluyendo medidas como la creación de espacios exclusivos para mujeres y la implementación de mecanismos de denuncia. Sin embargo, persisten desafíos en la garantía de un transporte público seguro e inclusivo. Este estudio se centra en analizar los alcances y desafíos del feminismo transnacional en su incidencia en la formulación de políticas públicas que aborden esta problemática en la ciudad de Quito.

A pesar de los aportes existentes, la literatura revisada no aborda con suficiente profundidad cómo se produce la interacción concreta entre redes feministas transnacionales y los gobiernos locales en la formulación de políticas públicas sectoriales, particularmente en el ámbito del transporte urbano. En muchos estudios, el análisis se ha enfocado en los efectos de la movilización feminista o en el impacto simbólico del activismo, pero se ha prestado menor atención al proceso mediante el cual dichas demandas logran ser incorporadas -o no- en marcos normativos locales.

Así, este estudio propone un acercamiento situado que permita comprender cómo se coproducen políticas públicas desde la interacción entre actores transnacionales, colectivos locales y autoridades estatales. El enfoque se basa en analizar los mecanismos de presión, diálogo y negociación que permiten, o dificultan, que las demandas feministas se traduzcan en instrumentos concretos de política pública. Esta perspectiva permite aportar una mirada novedosa a los debates sobre feminismo transnacional, mostrando que su impacto no puede entenderse sin considerar las dinámicas institucionales, políticas y territoriales del contexto local.

A nivel social y práctico, esta investigación es relevante porque proporcionará herramientas y estrategias para fortalecer la incidencia de los movimientos feministas en la toma de decisiones políticas. El transporte público es un espacio cotidiano que refleja desigualdades estructurales, y las mujeres continúan enfrentando situaciones de acoso y violencia en su uso diario. Al analizar cómo la movilización feminista ha incidido en la formulación de políticas públicas, se podrían identificar buenas prácticas y estrategias replicables en otros contextos urbanos de América Latina. Además, esta investigación busca contribuir al debate sobre la eficacia de las políticas implementadas y la necesidad de enfoques integrales que involucren tanto al Estado como a la sociedad civil.

La selección de Quito como estudio de caso se justifica por la posibilidad de aplicar metodologías cualitativas como entrevistas, lo que permitirá una comprensión profunda de la percepción y experiencia de las mujeres en el transporte público. De igual manera, el análisis de redes sociales, hashtags y campañas proporcionará evidencia sobre cómo las movilizaciones digitales han influido en la discusión pública y la agenda gubernamental. Finalmente, el impacto potencial de esta investigación radica en su contribución a los debates sobre feminismo

transnacional y políticas de seguridad en el transporte público. Sus hallazgos podrán servir de referencia para organizaciones feministas, formuladores de políticas públicas y académicxs interesados en la relación entre activismo, género y urbanismo. Asimismo, podría proporcionar recomendaciones para mejorar la efectividad de las estrategias de incidencia feminista en la creación de entornos urbanos más seguros e inclusivos para las mujeres.

METODOLOGÍA

Esta investigación se desarrolló desde un enfoque cualitativo. Para la recopilación de datos se emplearon tres estrategias principales: entrevistas semiestructuradas, análisis de documentos y campañas. En total, se realizaron cinco entrevistas a profundidad con actorxs clave: una funcionaria de ONU Mujeres Ecuador, una funcionaria del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), un funcionario del Municipio de Quito vinculado a la gestión de movilidad, y dos representantes de colectivos feministas locales: Surkuna y Tremendas Ecuador. Además de algunas entrevistas a mujeres usuarias del transporte público, a modo de establecer un contexto actual en cuanto a seguridad. Así, fue posible reconstruir cómo se produce la incidencia desde diferentes espacios y cómo se negocian discursos, agendas y decisiones entre escalas.

Las entrevistas fueron realizadas en formato virtual y presencial, con consentimiento informado, y posteriormente transcritas para su análisis. De manera complementaria, se realizó un análisis de documentos normativos municipales, como la Ordenanza Metropolitana 0235, planes estratégicos de movilidad, protocolos institucionales, y campañas de prevención del acoso. Estos materiales permitieron comprender tanto los marcos institucionales como los imaginarios públicos contruidos en torno a la seguridad de las mujeres en el transporte.

Una de las fortalezas de esta estrategia fue la capacidad para captar tensiones entre discursos globales y prácticas locales, y para iluminar los procesos de traducción situada, y co-gobernanza feminista que emergen en la práctica. Además, al combinar documentos oficiales, campañas y voces diversas, se logró establecer niveles de análisis, fortaleciendo la validez interpretativa del estudio.

Sin embargo, también hubo limitaciones. El número de entrevistas, aunque valioso, no permite hacer generalizaciones amplias. Asimismo, algunas voces relevantes -como las de usuarias del transporte, mujeres indígenas o personas con discapacidad- no pudieron ser incluidas, lo cual representa una limitación interseccional y una línea de investigación pendiente. También existieron desafíos logísticos, especialmente para coordinar con representantes institucionales en medio de agendas ocupadas.

En términos éticos, se garantizó el consentimiento informado y la confidencialidad de todos los participantes. Se explicó claramente el objetivo del estudio, se ofreció la posibilidad de anonimato y se cuidó el uso responsable de la información. El análisis fue realizado desde una ética feminista, reconociendo la posición de la investigadora como parte de los procesos sociales que estudia, y procurando una representación respetuosa, crítica y comprometida con las voces entrevistadas.

HALLAZGOS

El análisis de campo permitió identificar dimensiones desde las cuales el feminismo transnacional y local ha influido -de forma directa o indirecta- en la formulación de políticas públicas orientadas a garantizar la seguridad de las mujeres en el transporte público en Quito. En coherencia con la literatura revisada, estos hallazgos reflejan tanto los aportes como las

limitaciones del activismo feminista en su tránsito desde la visibilización del problema hacia su institucionalización en políticas concretas.

A través del estudio de campañas, entrevistas con actores clave y revisión de normativa, emergieron patrones que permiten comprender cómo se produce la co-gobernanza de políticas públicas entre movimientos sociales, organismos internacionales y autoridades locales. Los resultados se organizan en tres ejes temáticos que sintetizan los principales aportes del feminismo transnacional en la esfera del transporte urbano con enfoque de género, así como los desafíos estructurales que aún persisten para una movilidad segura, inclusiva y sostenible para las mujeres. A continuación, se presentan los principales hallazgos organizados en torno a patrones temáticos identificados a partir del análisis de los diarios de campo, entrevistas y documentos normativos.

Visibilización del acoso a través de campañas digitales

Uno de los aportes más relevantes del movimiento feminista en la lucha contra la violencia de género en el transporte público ha sido la visibilización del acoso mediante el uso de campañas digitales y redes sociales. Este tipo de activismo ha permitido evidenciar la magnitud del problema, cuestionar su normalización y exigir respuestas institucionales en diferentes contextos urbanos de América Latina.

Diversas campañas internacionales, como *#NoEsDeHombres*, impulsada en 2017 por ONU Mujeres y el Gobierno de la Ciudad de México, marcaron un punto de inflexión en la forma de abordar el acoso en espacios públicos. Esta iniciativa, que formó parte del *Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas*, utilizó recursos

audiovisuales, intervenciones urbanas y estrategias virales para cuestionar la naturalización del acoso y promover una cultura de cero tolerancia. Aunque la campaña tuvo un alto alcance mediático -con más de 45 millones de visualizaciones de sus videos- su impacto estructural fue limitado debido a la falta de seguimiento del organismo a cargo (ONU Mujeres, 2017).

Otra campaña que evidenció el poder de las redes digitales para generar presión social y política fue *#MeToo*, un movimiento global nacido en Estados Unidos que se viralizó en 2017 tras las denuncias de abuso contra el productor Harvey Weinstein. Aunque su origen no estuvo directamente vinculado al transporte público, *#MeToo* visibilizó de manera masiva las formas de acoso y violencia que enfrentan las mujeres en distintos espacios.

La viralización del hashtag, utilizado millones de veces en cuestión de días, demostró cómo las plataformas digitales pueden amplificar denuncias individuales hasta convertirlas en demandas colectivas con impacto global. Esta presión no solo generó debates públicos, sino también reformas legislativas en sectores como el laboral: por ejemplo, en Estados Unidos, varios estados aprobaron leyes que ampliaron los plazos para denunciar acoso, exigieron capacitaciones obligatorias en temas de acoso sexual y eliminaron cláusulas de confidencialidad en contratos que protegían a agresores (National Women's Law Center, 2019). En este sentido, *#MeToo* puso en evidencia el potencial del activismo digital para romper el silencio, movilizar a la ciudadanía y exigir acciones concretas frente a la violencia de género en sus múltiples manifestaciones, como en el transporte público.

A nivel regional, campañas como *#AlFondoHayAcoso*, lanzada en Perú por el colectivo *Paremos el Acoso Callejero*, mostraron cómo los movimientos feministas latinoamericanos han adaptado estas estrategias globales a sus propios contextos. La campaña visibilizó una

problemática específica: los asientos traseros de los buses, donde muchas mujeres eran víctimas de tocamientos y acoso. Su difusión digital y las denuncias públicas derivaron en respuestas concretas como la capacitación del personal de transporte y la implementación de canales de denuncia accesibles (Paremos el Acoso Callejero, 2019).

En el contexto ecuatoriano, también se han generado campañas digitales que buscaron visibilizar el acoso sexual en el transporte público a través del uso de hashtags. Una de las más relevantes fue *#YoCambioPorEllas*, lanzada en 2015 con el objetivo de interpelar a los hombres y promover un cambio de conducta que permitiera a las mujeres desplazarse con mayor seguridad. Esta campaña, impulsada en ciudades como Quito y Guayaquil, incluyó mensajes dirigidos a cuestionar comportamientos normalizados de acoso en el transporte y buscó generar empatía mediante testimonios y llamados a la reflexión (ONU Mujeres Ecuador, 2016). Si bien esta iniciativa no alcanzó la viralización global, su impacto local fue significativo para abrir espacios de denuncia y para que el tema del acoso en el transporte se incorporara progresivamente en la agenda institucional.

Estas campañas digitales, aunque con alcances diversos, han sido clave para posicionar el acoso sexual como una problemática pública y política que exige respuestas más allá de lo simbólico. Han movilizado conciencias, generado presión institucional y abierto el camino hacia políticas públicas que reconozcan la violencia en el transporte como una forma específica de violencia de género que debe ser abordada de forma estructural y sostenida.

Participación del feminismo local y regional en la incidencia en política pública

La participación del feminismo local en Ecuador ha sido sustancial para avanzar en la agenda de derechos de las mujeres, aunque su influencia directa en políticas públicas

relacionadas específicamente con el transporte ha sido más limitada. Aun así, diversos colectivos y organizaciones han generado procesos de incidencia, especialmente en el marco de derechos sexuales y reproductivos.

Organizaciones como *Surkuna* y *Tremendas Ecuador* representan dos tipos de participación feminista desde lo local: por un lado, el activismo jurídico y político más estructurado, y por otro, las redes juveniles que abordan la agenda feminista desde una perspectiva más formativa y cultural. En una entrevista con Vivian Santander (entrevista marzo, 2025), ex asesora legal y miembro del colectivo *Surkuna*, se evidenció que, si bien esta organización no se define como transnacional, sí forma parte de redes y coaliciones regionales como *Niñas, No Madres*, y colabora con organizaciones internacionales como CLACAI, CEPAM y Planned Parenthood. Esta articulación ha fortalecido su capacidad de incidir en procesos legislativos nacionales, como en la lucha por la despenalización del aborto por violación o en la tipificación del femicidio.

Surkuna ha centrado gran parte de sus esfuerzos en espacios institucionales como la Asamblea Nacional y el Ministerio de la Mujer, y ha hecho un seguimiento activo a casos emblemáticos como el de Paola Guzmán Albarracín ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos, que dio lugar a recomendaciones para políticas públicas en entornos educativos. Si bien su foco ha estado más relacionado con la violencia sexual y reproductiva, desde su perspectiva, la seguridad en el transporte también es una responsabilidad estatal que debe garantizarse a través de políticas con enfoque de género y sanciones efectivas. Así, destacan la necesidad de que el acoso en el transporte sea tipificado como delito, ya que actualmente en Ecuador solo se sanciona con multas administrativas.

Por otro lado, la entrevista con Karla Pérez (entrevista febrero, 2025), representante del colectivo *Tremendas Ecuador*, revela otro tipo de articulación: una red de jóvenes activistas que, aunque no ha incidido directamente en la creación de políticas públicas, sí ha estado presente en espacios de diálogo, manifestaciones, y elaboración de documentos de respaldo en temas clave como la despenalización del aborto. La participación de *Tremendas* en espacios como la Quinta Asamblea Nacional de Organizaciones Juveniles o en el proyecto *Una Década por la Juventud* muestra cómo las jóvenes feministas se posicionan en el debate político desde el activismo digital, el arte y la formación ciudadana.

Si bien el colectivo *Tremendas* no ha trabajado específicamente sobre transporte público, Karla planteó propuestas concretas como la implementación de botones de auxilio en buses y la inclusión de más mujeres en roles de conducción y operación del sistema de transporte, reconociendo que la falta de representatividad femenina también afecta la seguridad de las usuarias. De igual manera, expresó reservas frente a los vagones rosas, una medida que ha sido implementada en ciudades como Ciudad de México o Tokio, y que consiste en espacios exclusivos para mujeres dentro del transporte público con el fin de reducir el riesgo de acoso sexual. Si bien pueden representar una solución inmediata o paliativa, la representante de *Tremendas* advirtió que “pueden reforzar la idea de que debemos separarnos para estar seguras, y eso no soluciona el problema estructural”. Desde esta mirada crítica, se resalta la importancia de que las políticas no se limiten a medidas aisladas o simbólicas, sino que apunten a transformar las condiciones estructurales que permiten la violencia de género.

Ambas entrevistas reflejan que la incidencia feminista local ha logrado avances importantes, pero a la vez enfrenta desafíos relacionados con la falta de reconocimiento formal

por parte del Estado y la fragilidad institucional de las políticas públicas con enfoque de género. Muchas de las contribuciones del movimiento feminista a la legislación ecuatoriana no han sido debidamente visibilizadas ni reconocidas, lo que contribuye a la percepción de que sus acciones son únicamente simbólicas, cuando en realidad han tenido un impacto normativo concreto. En el caso de *Tremendas*, aunque no se trata de una organización transnacional en términos jurídicos o de incidencia legislativa, sí existe presencia del colectivo en varios países de América Latina, y coordinan en función de proyectos o campañas específicas, sobre todo en temas culturales, educativos o de derechos humanos. Sin embargo, como señaló Karla, incidir en política pública ya es complejo a nivel nacional, por lo que no existe una articulación regional sostenida para influir directamente en procesos legislativos, lo que también limita el alcance de su trabajo en espacios formales de toma de decisiones.

En resumen, aunque la incidencia del feminismo local y regional en Ecuador no siempre se ha traducido en transformaciones estructurales inmediatas, su papel ha sido clave para posicionar demandas, proponer soluciones y mantener activa la presión sobre el Estado. Si estas voces se integraran de forma sistemática en el diseño e implementación de políticas públicas, especialmente en sectores como el transporte, se podría avanzar hacia modelos más inclusivos y efectivos de prevención de la violencia de género.

Rol de los organismos internacionales y su interacción con el feminismo transnacional: avances normativos en el contexto local

Los organismos internacionales han desempeñado un rol crucial en la promoción de políticas públicas con enfoque de género en Ecuador, especialmente en el ámbito urbano y del transporte público. Su influencia se ha articulado tanto desde la asistencia técnica al Estado como

desde la colaboración con organizaciones de la sociedad civil, convirtiéndose en un puente entre el feminismo transnacional y los procesos normativos locales.

Un ejemplo central de esta articulación es el programa *Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas* de ONU Mujeres, del cual Quito fue una de las ciudades piloto en América Latina. Este programa no impone un modelo único, sino que propone una metodología basada en diagnóstico, transformación cultural, fortalecimiento normativo e intervención urbana. Según Alexandra Guerrón (entrevista abril, 2025), analista del *Programa en Eliminación de Violencia contra las Mujeres* en ONU Mujeres Ecuador, uno de los mayores logros del programa fue lograr que el transporte público fuera reconocido por las autoridades como un espacio donde se reproduce una forma específica de violencia de género: el acoso. Asimismo, explicó que antes solo se reconocía la violencia general, como robos o agresiones físicas, pero no se hablaba del acoso sexual como una violencia cotidiana y estructural.

Así pues, este reconocimiento dio paso a reformas normativas clave a nivel local, como la modificación de la *Ordenanza Metropolitana 0235* en Quito, la cual incorporó explícitamente el acoso callejero como una forma de violencia basada en género. Esta ordenanza, promulgada originalmente en 2012 y reformada en 2018, sirvió de base para el diseño de políticas públicas que incorporaran medidas específicas en el transporte, como protocolos de atención, capacitación al personal y campañas de sensibilización (Concejo Metropolitano de Quito, 2018).

En el marco del programa *Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas*, ONU Mujeres se impulsó una serie de acciones en colaboración con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. La campaña *#Cuéntame*, lanzada en diciembre de 2014 estableció cinco cabinas de atención en estaciones clave del transporte público, como La Y, El Recreo, Quitumbe, El Playón

de La Marín y Río Coca. Estas cabinas brindaban apoyo psicológico y asesoría legal a las víctimas de acoso sexual en el transporte público. Durante 2015, se atendieron 650 casos, siendo la cabina de El Recreo la que registró el mayor número de denuncias -más de 130-, debido a su alta afluencia de pasajeros (El Comercio, 2015). Además, se realizaron actividades de sensibilización, alcanzando a más de 225,000 usuarixs con información preventiva y sobre derechos (Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, 2015). Esta iniciativa no solo proporcionó un espacio seguro para las denuncias, sino que también promovió la conciencia pública sobre la violencia sexual en el transporte, contribuyendo a su visibilización y a la implementación de medidas preventivas.

De este proceso emergió la estrategia *Bájale al Acoso*, implementada en 2017 por el Municipio de Quito en alianza con ONU Mujeres (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2017). Esta campaña permitía a las usuarias denunciar casos de acoso en tiempo real mediante mensajes de texto y fue posteriormente reformulada como la estrategia *Cero Acoso*, ampliando su cobertura a otros grupos prioritarios, como personas con discapacidad, adultos mayores y niños. Aunque la iniciativa ha tenido un impacto positivo en la concienciación pública, Guerrón advirtió que la cantidad de denuncias formales ha sido baja en comparación con los reportes informales: “Tuvimos más de 2.500 reportes, pero apenas unas 40 denuncias. El sistema judicial puede ser revictimizante, y muchas mujeres no quieren pasar por ahí” (Guerrón, entrevista abril 2025).

Por lo que, desde ONU Mujeres se ha reconocido que este enfoque podía resultar revictimizante, ya que depositaba la responsabilidad de actuar en la mujer afectada. Actualmente, la organización trabaja en promover soluciones más integrales que incluyan prevención,

transformación cultural y fortalecimiento institucional. Además, se ha aclarado que ONU Mujeres no acompaña casos judiciales, pues su rol no es operativo ni legal, sino de asesoría técnica y generación de políticas públicas.

A su vez, Guerrón destacó que ONU Mujeres actúa como un puente entre la sociedad civil organizada y el Estado, y que existe una relación constante con colectivos feministas, tanto a nivel nacional como internacional. “Nosotras trabajamos con las organizaciones feministas, colaboramos en procesos de exigibilidad y acompañamos agendas territoriales”, señaló, subrayando que estos vínculos se concretan en espacios institucionalizados como los grupos asesores de sociedad civil y foros internacionales como la Comisión sobre la Condición Jurídica y Social de la Mujer (CSW).

Asimismo, explicó que muchas de las prioridades y marcos de acción que impulsa ONU Mujeres se basan en estándares internacionales desarrollados por expertas del propio movimiento feminista, como es el caso de la CEDAW y sus recomendaciones generales. “Son expertas del movimiento feminista quienes generan estos estándares. La CEDAW tiene más de 40 recomendaciones generales que orientan nuestro trabajo”, añadió, haciendo referencia a documentos como la Recomendación 19 sobre violencia de género o la Recomendación 35, que incorpora temas como femicidio y violencia interseccional. Así, ONU Mujeres no solo implementa agendas globales, sino que traduce estos marcos normativos en estrategias adaptadas al contexto local, en diálogo con las demandas de los colectivos feministas en territorio.

Por otro lado, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) también ha influido significativamente en la incorporación del enfoque de género en políticas públicas, aunque desde una perspectiva más técnica y estructural. Según Verónica Burneo (entrevista abril,

2025), Asesora de género del PNUD en Ecuador, uno de los principales desafíos es transversalizar el enfoque de género en áreas donde este no es evidente, como el transporte o la seguridad. “El reto está en que no se vea el género como algo adicional, sino como parte del diseño de cualquier política pública” (Burneo, entrevista abril 2025).

El PNUD ha trabajado en proyectos como *Pro Amazonía*, donde se elaboraron agendas de igualdad en seis provincias, y ha acompañado al Estado ecuatoriano en la creación de herramientas como el *Registro Único de Violencia*, que busca articular la información dispersa entre distintas instituciones. Además, ha promovido la certificación institucional a través del *Sello de Igualdad de Género*, una metodología para transformar estructuras organizacionales desde dentro. No obstante, Burneo reconoció que el PNUD, como organismo internacional, debe mantener una postura neutral y no puede involucrarse directamente con colectivos o movimientos feministas, ya que no realiza activismo y debe preservar su carácter imparcial. De igual manera, subrayó que quienes trabajan en la institución deben ser conscientes de que, más allá de sus convicciones personales, representan a una entidad con un rol diplomático e independiente en el escenario internacional.

En otro ámbito, un punto importante de recalcar en el contexto del transporte público en Quito, es la limitación estructural que afecta a las mujeres, quienes son usuarias frecuentes del transporte público y muchas veces realizan trayectos más largos, fragmentados y con múltiples propósitos. “El objetivo es que las mujeres se sientan seguras en el bus, porque además son las que más usan el bus, hacen más recorrido... llevan a los hijos, hacen diligencias, no es solo ir al trabajo y volver, como la mayoría de hombres” (Burneo, entrevista abril 2025). Esta afirmación subraya la necesidad de reconocer el uso diferenciado del espacio urbano según el género, y de

diseñar políticas de movilidad que respondan a las rutinas reales y diversas de las mujeres. La falta de planificación con enfoque de género perpetúa un sistema que prioriza trayectos laborales lineales y descuida otros recorridos cotidianos esenciales para la sostenibilidad de la vida.

En otra línea, tanto ONU Mujeres como el PNUD coinciden en que, si bien estas agencias tienen una alta capacidad para incidir en política pública debido al peso institucional que representa el sistema de Naciones Unidas, existen desafíos estructurales que dificultan la sostenibilidad de los programas. Alexandra Guerrón explicó que para ONU Mujeres es más fácil tener llegada al Estado, porque son parte del sistema ONU y eso genera cierto nivel de apertura en las instituciones, lo cual ha facilitado procesos como la inclusión del enfoque de género en normativas municipales o la elaboración de protocolos sectoriales. Sin embargo, tanto ella como Verónica Burneo estuvieron de acuerdo en que uno de los principales obstáculos es la falta de recursos financieros. Esta tensión entre capacidad técnica e institucional y restricciones presupuestarias refleja un patrón común en la cooperación internacional: se pueden generar propuestas normativas sólidas, pero su aplicación efectiva requiere compromiso político y recursos constantes.

Desde la institucionalidad local, el impacto de estos programas y colaboraciones es visible pero enfrenta limitaciones estructurales. Stalin Barreno (entrevista, abril 2025), Director Metropolitano de Movilidad del Municipio de Quito, reconoció que no existe una dirección específica de género dentro de la Secretaría de Movilidad, y que las políticas con enfoque de género dependen más de alianzas con otras entidades como el Patronato San José o la Secretaría de Inclusión. “No hay una estructura institucionalizada con enfoque de género; muchas veces se

implementan las campañas, pero no hay seguimiento porque no hay un equipo técnico constante”, explicó.

Del mismo modo, Barreno señaló que la estructura privatizada del sistema de transporte público limita la capacidad del municipio para aplicar políticas de forma uniforme: “El 85% del sistema está en manos de operadores privados. En el Metro tenemos policías, cámaras, protocolos; en el sistema convencional, no” (Barreno, entrevista 2025). También se refirió a la necesidad de aumentar la participación de mujeres en los roles operativos del transporte, ya que actualmente menos del 0.5% de conductores son mujeres, lo cual afecta tanto la atención empática como la representatividad. En ese sentido, destacó que la Dirección Metropolitana de Movilidad está abierta a recibir asesorías y establecer espacios de diálogo con colectivos feministas, reconociendo que su participación es fundamental para construir soluciones más efectivas. “El transporte es público, y sería mucho más acertado tener una opinión desde el punto de vista de las mujeres”, afirmó Barreno, enfatizando la importancia de escuchar las voces de quienes enfrentan de manera cotidiana situaciones de riesgo y exclusión en estos espacios.

En suma, los organismos internacionales han desempeñado un papel importante en la visibilización del acoso, la elaboración de herramientas normativas, y la implementación de estrategias locales con enfoque de género, como *Cero Acoso*. Sin embargo, su capacidad de incidencia estructural depende de la articulación sostenida con los gobiernos locales, el compromiso político y la participación activa de la sociedad civil organizada. Las entrevistas muestran que, aunque existe voluntad en ciertos espacios, aún persisten obstáculos vinculados a la sostenibilidad institucional, la segmentación del sistema de transporte y la falta de conexión

directa con los movimientos feministas que podrían impulsar muchas de estas transformaciones desde abajo.

Más allá de los logros y desafíos identificados, los hallazgos muestran que la lucha por un transporte público libre de violencia de género no solo se juega en el plano institucional, sino también en el terreno simbólico, cultural y cotidiano. Las distintas formas de incidencia feminista, ya sea a través de redes juveniles, activismo jurídico o articulación digital, revelan una diversidad de estrategias que amplían los márgenes de acción política más allá del Estado. Aunque muchas de estas acciones no se traducen de forma inmediata en legislación o políticas públicas, sí han contribuido a transformar imaginarios, generar conciencia colectiva y presionar por soluciones más inclusivas. El reconocimiento de estas formas de participación, y su integración como parte legítima del proceso de formulación de políticas, es fundamental para avanzar hacia un modelo de movilidad urbana que sea eficiente, justo y seguro para todas las personas.

ANÁLISIS

Esta sección analiza los principales hallazgos de la pregunta central de la investigación: ¿cuáles son los alcances y desafíos del feminismo transnacional en su incidencia en la formulación de políticas públicas orientadas a la seguridad de las mujeres en el transporte público en Quito? A partir del trabajo de campo y el análisis de documentos normativos, surgen dos ejes analíticos que permiten interpretar los datos: por un lado, el papel de lo internacional como capital político, y por otro, la agencia feminista local como motor de transformación y resistencia frente a estructuras excluyentes, donde el activismo digital juega un rol estratégico.

Estos ejes permiten comprender cómo se ejecutan políticas públicas en la intersección entre escalas internacionales y locales, y cuáles son las tensiones que marcan este proceso.

Lo internacional como capital político

Los hallazgos evidencian que lo internacional no actúa únicamente como un marco normativo de referencia o una fuente de financiamiento externo, sino que se activa como capital político estratégico en los procesos locales de formulación de políticas públicas. Lxs actores involucradxs -tanto desde el Estado como desde la sociedad civil- movilizan lo internacional como una herramienta de legitimación simbólica, de autoridad técnica y de presión institucional. Esta dinámica se observa en el caso del transporte público en Quito, donde el feminismo ha enfrentado obstáculos estructurales que requieren de alianzas transversales para lograr incidencia efectiva.

Más allá de la influencia normativa de instrumentos como la CEDAW o la Agenda 2030, los organismos internacionales como ONU Mujeres y el PNUD han actuado como puentes, lo que facilita la traducción situada de marcos internacionales hacia contextos locales. Tal como señaló Alexandra Guerrón, muchos de los estándares que guían su trabajo provienen de expertas del propio movimiento feminista, lo que permite que estas agendas globales no sean impuestas desde arriba, sino articuladas desde el territorio. Esta capacidad de traducir, adaptar e implementar agendas internacionales en diálogo con colectivos locales es una de las formas más relevantes en que lo internacional se convierte en capital político.

Este proceso, sin embargo, está lleno de tensiones. Por un lado, los programas impulsados por ONU Mujeres, como *Ciudades Seguras* o *Cero Acoso*, lograron incidir en reformas como la modificación de la Ordenanza Metropolitana 0235. Por otro, carecieron de seguimiento judicial y

de una estructura institucional sólida que permitiera su sostenibilidad. Es decir, los programas impulsados desde lo internacional enfrentan dificultades estructurales para su sostenibilidad, vinculadas a la fragmentación del sistema de transporte y la débil institucionalización del enfoque de género a nivel local.

De este modo, la presencia de lo internacional puede facilitar una forma de co-gobernanza feminista, donde se articulan actores estatales, organismos multilaterales y movimientos sociales para coproducir políticas públicas. Esta forma de gobernanza no es automática ni libre de jerarquías, pero permite pensar el feminismo transnacional como un tejido relacional, que opera mediante alianzas en territorio y negociaciones continuas. Así, se supera la visión dicotómica entre lo *local* y lo *internacional* y se reconoce que ambos niveles se entrelazan de forma dinámica en los procesos de incidencia.

La traducción de lo internacional en políticas locales no es meramente técnica, sino política y simbólica. Implica decidir qué marcos se priorizan, cómo se comunican, y a quiénes incluyen o excluyen. En este sentido, es clave preguntarse no solo qué agendas logran institucionalizarse, sino también cuáles quedan fuera, y qué voces no logran ser escuchadas en estos procesos. Reconocer estas tensiones permite entender que el impacto del feminismo transnacional no radica únicamente en los marcos que propone; de hecho, se basa en las relaciones que construye y en su capacidad de fortalecer el tejido institucional y social que permita sostener políticas más justas.

Agencia feminista local: co-gobernanza, activismo digital y límites estructurales

La agencia feminista local en Quito ha demostrado ser un actor político clave en la configuración de respuestas frente a la violencia de género en el transporte público, pese a las múltiples barreras estructurales que enfrenta. Colectivos como *Surkuna* y *Tremendas Ecuador* revelan que la incidencia no ocurre únicamente en el plano institucional; también, se incide desde la producción legal, cultural, formativa y digital, generando una co-gobernanza feminista desde lo informal. Aunque estas organizaciones no siempre ocupan espacios oficiales de decisión, coproducen políticas públicas al aportar diagnósticos, propuestas y marcos normativos que han sido adoptados -al menos parcialmente- por instituciones estatales y principalmente municipales.

En el caso de *Surkuna*, el trabajo jurídico-político ha sido fundamental para insertar demandas de justicia de género en los espacios legislativos y judiciales. Su vinculación con redes transnacionales ha reforzado su capacidad de presión política, al tiempo que su trabajo territorial ha sido esencial para traducir marcos regionales en propuestas ancladas en realidades locales. Esto muestra que la incidencia no se da desde una subordinación a agendas globales, sino desde una traducción política situada, donde los marcos internacionales son reconfigurados con base en la experiencia concreta de mujeres y comunidades.

Tremendas Ecuador, por su parte, representa una forma distinta pero complementaria de agencia. Si bien este colectivo no ha tenido una participación directa en temas de movilidad y seguridad en el transporte público, ha desempeñado un rol clave en la movilización de mujeres y disidencias, así como en la visibilización y denuncia de casos de acoso y violencia sexual en las universidades. Desde el activismo juvenil, cultural y digital, han impulsado diversas propuestas y

acciones para enfrentar estas problemáticas. Estas acciones, aunque no siempre reconocidas institucionalmente, forman parte de un repertorio de intervención política simbólica, que puede servir como punto de partida para generar imaginarios sobre la movilidad urbana y el derecho a una ciudad libre de violencias.

En este contexto, el activismo digital ha sido una herramienta poderosa, no sólo para amplificar denuncias, sino para construir espacios de visibilización, pedagogía colectiva y movilización emocional. Campañas como *#YoCambioPorEllas* o las versiones localizadas de *#MeToo* han contribuido a resignificar el transporte como un espacio político donde el silencio deja de ser la norma. A diferencia de lo planteado por parte de la literatura que enfatiza los riesgos del *clicktivismo* (Roggeband y Krizsán, 2020), los hallazgos muestran que, en Quito, las redes sociales han sido un canal clave para conectar lo cotidiano con lo estructural, permitiendo que denuncias individuales se transformen en demandas públicas.

Sin embargo, esta agencia feminista no está exenta de tensiones. Persisten barreras como la falta de institucionalización, la exclusión sistemática de lxs activistas de los procesos de formulación de políticas y la ausencia de canales formales para su participación sostenida. Además, como señalaron lxs entrevistadxs, el sistema de transporte -altamente privatizado y fragmentado- impide que muchas de las propuestas impulsadas desde la sociedad civil se implementen de manera uniforme. Esto revela que, aunque se produzca co-gobernanza en ciertos momentos, esta es intermitente y no siempre reconocida como tal por las instituciones.

A ello se suma una limitación: la escasa incorporación del enfoque interseccional en la agenda de movilidad. Si bien los colectivos han hecho esfuerzos por representar experiencias diversas, aún existen desafíos para integrar plenamente las voces de mujeres indígenas,

afrodescendientes, personas con discapacidad o disidencias sexuales. Esta ausencia reproduce una forma parcial de representación que, si bien avanza hacia una ciudad más segura, aún no garantiza que todas las experiencias de violencia sean consideradas en el diseño de las políticas públicas.

Así pues, la agencia feminista local actúa como motor de transformación, denuncia y propuesta, que opera tanto dentro como fuera del Estado. Su capacidad de articular lo jurídico con lo simbólico, lo territorial con lo digital, y lo nacional con lo regional, demuestra que la incidencia no se limita a ocupar espacios institucionales; por tanto, se ejerce también desde los márgenes, en disputa constante por ser reconocida. Para que esa incidencia tenga efectos duraderos, es necesario institucionalizar formas de co-gobernanza feminista más inclusivas, sostenidas y capaces de incorporar la diversidad de voces que conforman los movimientos sociales en el Ecuador actual.

En resumen, a diferencia de parte de la literatura que analiza el feminismo transnacional desde una perspectiva estructural y normativa, este estudio muestra cómo las relaciones entre lo local y lo internacional se reconfiguran en prácticas cotidianas de traducción, alianza, resistencia y co-gobernanza protagonizadas por actores concretos. Este análisis permitió mostrar que la incidencia del feminismo transnacional en la política pública, en el caso del transporte público en Quito, no responde a un modelo lineal ni a una fórmula preestablecida; de hecho, responde a procesos situados de construcción política marcados por relaciones de poder, traducciones estratégicas y disputas institucionales.

Por un lado, lo internacional funciona como capital político, que puede ser activado por organismos multilaterales, colectivos feministas e instituciones públicas para legitimar agendas

de género y generar marcos de acción. Sin embargo, su eficacia depende de su capacidad de ser traducido al contexto local, así como del compromiso político e institucional para sostenerlo. La experiencia de Quito demuestra que, aunque los marcos internacionales han facilitado reformas institucionales en el ámbito del transporte, estos avances siguen enfrentando límites estructurales cuando no hay continuidad política ni mecanismos sostenibles de implementación.

Por otro lado, la agencia feminista local ha sido un actor indispensable en la construcción de demandas, propuestas y presión pública. A través del litigio estratégico, el activismo juvenil y las campañas, lxs activistas han logrado coproducir políticas y disputar sentidos en el espacio urbano. No obstante, su participación sigue siendo intermitente y poco reconocida formalmente. Además, aún persisten desafíos para integrar un enfoque plenamente interseccional que contemple la diversidad de experiencias que atraviesan a las mujeres y disidencias en el transporte.

Para concluir, los datos muestran que el impacto del feminismo transnacional no radica únicamente en la adopción de marcos globales, sino en su capacidad de generar alianzas, fortalecer procesos locales y transformar las condiciones de producción de política pública. Reconocer y sostener estas formas de co-gobernanza feminista es clave para avanzar hacia ciudades más seguras, inclusivas y justas para todxs.

CONCLUSIÓN

El análisis realizado a lo largo de esta investigación ha permitido comprender de forma situada los alcances y desafíos que enfrenta el feminismo transnacional en su intento por incidir en las políticas públicas de movilidad segura en Quito. Lejos de tratarse de un proceso lineal u

homogéneo, la interacción entre lo transnacional y lo local se manifiesta en dinámicas complejas de traducción, resistencia y co-gobernanza entre funcionarixs estatales, colectivos feministas, organismos internacionales y la ciudadanía. A través del estudio de campañas, entrevistas y documentos normativos, se evidenció que la lucha por un transporte libre de violencia de género está lejos de ser solo una cuestión técnica: es, sobre todo, una disputa política por el derecho a la ciudad, la visibilidad y la dignidad.

Uno de los hallazgos centrales ha sido la identificación de lo internacional como capital político activado estratégicamente en contextos locales. El feminismo transnacional, más allá de aportar marcos normativos globales, actúa como puente que legitima demandas, abre puertas institucionales y fortalece procesos locales. Sin embargo, esta capacidad de incidencia está mediada por la voluntad política, la disponibilidad de recursos y, sobre todo, la existencia de alianzas sostenidas con organizaciones sociales que conocen de cerca la realidad de lxs usuarias del transporte.

Por su parte, la agencia feminista local ha demostrado una enorme capacidad para transformar lo simbólico, disputar imaginarios urbanos y generar propuestas concretas. Colectivos como *Surkuna* y *Tremendas Ecuador* revelan que, aunque no siempre ocupen lugares de decisión formal, su acción política ha sido clave para introducir el enfoque de género en la agenda pública. La articulación entre estrategias jurídicas, pedagógicas, culturales y digitales muestra la diversidad del movimiento feminista y su potencial para producir cambios sostenibles, incluso en contextos adversos.

No obstante, los hallazgos también muestran límites importantes: la fragmentación del sistema de transporte, la falta de institucionalización de las políticas de género, la ausencia de

mecanismos de seguimiento y la escasa integración del enfoque interseccional. Estas tensiones ponen en evidencia que, para avanzar hacia una movilidad verdaderamente segura e inclusiva, no basta con campañas simbólicas ni con marcos legales aislados: se requiere una transformación estructural que ponga al centro las experiencias de mujeres y disidencias en su pluralidad.

A partir de esta investigación, surgen nuevas preguntas que podrían guiar futuras agendas académicas y políticas: ¿Cómo institucionalizar de forma sostenible las formas de co-gobernanza feminista entre Estado y sociedad civil? ¿Qué mecanismos permitirían incorporar de forma efectiva las voces de mujeres indígenas, afrodescendientes, personas con discapacidad o disidencias sexuales en el diseño de políticas de movilidad? ¿Cómo articular el activismo digital con procesos territoriales que trasciendan la esfera virtual? ¿De qué manera podrían replicarse y adaptarse experiencias exitosas de otros países a contextos urbanos como el de Quito, sin caer en fórmulas estandarizadas?

En definitiva, esta tesis propone comprender el feminismo transnacional como una trama dinámica de relaciones, estrategias y disputas que se reconfiguran en territorio. Reconocer estas formas de incidencia, fortalecerlas y garantizar su sostenibilidad institucional es un paso necesario para avanzar hacia ciudades más accesibles para todxs. Desde una perspectiva reflexiva, este trabajo también implicó un aprendizaje sobre los desafíos de investigar procesos de incidencia política desde una mirada situada y feminista. Una de las principales dificultades fue acceder a funcionarixs con tiempos institucionales limitados y a actores clave de forma oportuna, lo que restringió la posibilidad de incluir mayor diversidad de voces. Esta limitación metodológica invita a considerar, en futuras investigaciones, la importancia de incorporar

perspectivas interseccionales, para enriquecer el análisis. Así, esta tesis pretende abrir el camino para nuevas preguntas y enfoques más amplios.

Referencias

- Concejo Metropolitano de Quito. (2018). *Proyecto de Ordenanza Reformativa a la Ordenanza No. 235, que establece las políticas hacia la erradicación de la violencia basada en género en el espacio público en el Distrito Metropolitano de Quito. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito*. https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Comisiones%20del%20Concejo/Igualdad%20G%C3%A9nero%20e%20Inclusi%C3%B3n%20Social/2018/2018-06-04/II.%20Proyecto%20de%20Ordenanza%20Modificatoria%20a%20la%20Ordenanza%20No.%20235.pdf
- Crenshaw, K. (1989). *Demarginalizing the intersection of race and sex: A Black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics*. University of Chicago Legal Forum, 1989(1), 139–167.
- Díaz Castro, S. P. (2019). *Transporte público y acoso sexual en Quito: estrategia comunicacional hacia el empoderamiento de las mujeres* [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar]. Repositorio Digital UASB. <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/7027>
- Dunckel-Graglia, A. (2013). *Rosa, el nuevo color del transporte público: experiencias de movilidad femenina en la Ciudad de México*. Convergencia. Revista de Ciencias Sociales. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-94362013000100007&script=sci_arttext

- El Comercio. (2015). *650 casos de acoso sexual en el transporte integrado, en el 2015*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/acososexual-transporte-denuncias-delitos-transporteintegrado.html>El Comercio
- Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. (2015). *Cuéntame: busca erradicar la violencia sexual en el transporte público*. https://www.pasajerosquito.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=218:cuentame-busca-erradicar-la-violencia-sexual-en-el-transporte-publico&catid=84&Itemid=599
- Galeana, P. (2021). *La cuarta ola del feminismo*. Foreign Affairs Latinoamérica. <https://revistafal.com/la-cuarta-ola-del-feminismo/>
- Jiménez, T. (2021). *Marea verde en el Ecuador: Repertorios de acción colectiva del movimiento feminista en torno a la despenalización del aborto, en el periodo 2018-2021* [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar]. Repositorio Institucional de la Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/10059/1/T4400-MG-Jimenez-Marea.pdf>
- Kinsella, H. (2019). Feminism. En J. Baylis, P. Owens & P. Smith (Eds.), *The globalization of world politics: An introduction to international relations* (8ª ed., pp. 145–159). Oxford University Press.

- Kirby, P. (2019). Gender. En J. Baylis, P. Owens & P. Smith (Eds.), *The globalization of world politics: An introduction to international relations* (8ª ed., pp. 251–265). Oxford University Press.
- Llanos, B., de los Santos, D., & Incio, J. (2023). *Mujeres en movimiento(s): El poder del activismo, la incidencia y las estrategias digitales para la igualdad sustantiva*. Atenea. PNUD, ONU Mujeres e IDEA Internacional.
- MeToo Movement. (2018). *Impact of #MeToo on Public Spaces and Transportation Policies*. <https://metoomvmt.org>
- Morales, L., & Villamediana, V. (2023). *Los altibajos de las políticas de género en Ecuador (2007-2021)*. En FLACSO, *Políticas públicas de igualdad de género en América Latina y el Caribe en el siglo XXI: nuevos protagonistas y viejos dilemas en tiempos de incertidumbre* (pp. 135-164). FLACSO. <https://www.flacso.org/sites/default/files/2023-03/Libro-FLACSO-III-informe-DIGITAL.pdf>
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2017). Estrategia "Bájale al Acoso": Prevención de la violencia sexual en el transporte público. Unidad Patronato Municipal San José. <https://www.quitoinforma.gob.ec/2018/10/05/bajale-al-acoso-es-ejemplo-de-campana-exitosa/>
- National Women's Law Center. (2019). *Progress in advancing #MeToo workplace reforms in the states*. <https://nwlc.org/resource/progress-in-advancing-metoo-workplace-reforms-in-the-states/>
- ONU Mujeres Ecuador. (2016). *ONU Mujeres Ecuador apoya campaña para eliminar acoso y violencia sexual en el transporte público*. <https://ecuador.unwomen.org/es/noticias-y->

[eventos/articulos/2016/11/onu-mujeres-ecuador-apoya-campana-para-eliminar-acoso-y-violencia-sexual](#)

ONU Mujeres. (2017). *Evaluación de la campaña #NoEsDeHombres*. <https://www.unwomen.org>

ONU Mujeres. (2022). *Ciudades Seguras: Transporte Seguro*. ONU Mujeres Ecuador.

Palomar, A. (2025). *Una breve historia del feminismo: las fechas y los nombres clave*. National Geographic. https://historia.nationalgeographic.com.es/a/breve-historia-feminismo-fechas-nombres-clave_17778

Paremos el Acoso Callejero. (2019). *#AlFondoHayAcoso y su impacto en políticas de transporte en Perú*. <https://paremoselacosocallejero.com>

Roggeband, C., & Krizsán, A. (2020). *Retrocesos democráticos y la reacción contra los derechos de las mujeres: Desafíos actuales para las políticas feministas*. ONU Mujeres. <https://www.unwomen.org/sites/default/files/2022-10/Discussion-paper-Democratic-backsliding-and-the-backlash-against-womens-rights-es.pdf>

Rubiano, S. (2022). *Redes transnacionales y organizaciones feministas: Identificación de su impacto en la implementación de la Resolución 1325 en Colombia durante el posacuerdo (2017-2022)* [Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional de la Pontificia Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/64323>

Vargas, V. (2009). *Feminismos latinoamericanos: su aporte a la política y a la democracia en América Latina*. América Latina Genera – PNUD. https://americalatinagenera.org/wp-content/uploads/2014/06/doc_766_Feminismos_Latinoamericanos_Vargas.pdf