



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE EMPRENDIMIENTO NEGOCIOS Y ECONOMÍA

LICENCIATURA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

**“START-UPS” PARA LA TRANSPORTACIÓN FEMENINA: ANÁLISIS DE SU
APARICIÓN Y CRECIMIENTO NACIONAL E INTERNACIONAL**

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

Autores: Fernández Rosales Adriana Doménica y Jácome Domínguez Paula Josefa

Tutor: Diana Vanessa Naula Merizalde

Samborondón, marzo del 2022

“Start-ups” para la transportación femenina: análisis de su aparición y crecimiento nacional e internacional

Resumen

En este trabajo académico se establece como la mujer se ha convertido en un ser que rompe los estereotipos, y busca abrirse espacios en los trabajos considerados masculinos como la conducción de taxis; sin embargo, este empoderamiento, a través de la creación de empresas emergentes de transportación de mujeres para mujeres, nace ante la falta de respuestas por parte de una sociedad patriarcal y machista donde cada día, las mujeres son más propensas a la inseguridad y a la falta de ingresos económicos. Asimismo, este proyecto revela estadísticas y la falta de apoyo legal, institucional y social para que estos emprendimientos puedan fortalecerse y constituirse en cooperativas de transportación comercial regularizadas por las normas jurídicas nacionales, las mismas que pueden ser modificadas mediante alianzas interinstitucionales estratégicas y así generar fuentes de empleo y seguridad para las mujeres.

Palabras claves: Start-up, aplicaciones móviles, transportación, mujeres, taxi, conductores

Abstract

In this academic work, it is established how women have become a being that breaks stereotypes, and seeks to open spaces in jobs considered masculine, such as taxi driving; However, this empowerment, through the creation of emerging transportation companies of women for women, is born due to the lack of responses from a patriarchal and macho society where every day, women are more prone to insecurity and lack of economic income. Likewise, this project reveals statistics and the lack of legal, institutional and social support so that these ventures can be strengthened and become commercial transportation cooperatives

regularized by national legal regulations, which can be modified through strategic inter-institutional alliances and thus generate sources employment and security for women.

Key Words: Start-up, mobile applications, transportation, women, taxi, drivers

Introducción

En la ciudad de Nueva York, en 2014, con el fin de dar soluciones ante la inseguridad y el acoso al que eran sometidas las mujeres, en los diferentes medios de transporte público, se creó la primera *start-up* de taxi de mujeres solo para mujeres: *She-Rides: Women for Women*. Sus mentalizadores, los esposos Stella y Fernando Mateo, este último presidente la Federación de Taxistas del Estado de Nueva York en el mismo año, aseguraron que uno de los motivos que los llevó a la creación del servicio exclusivo para el público femenino fue la seguridad que hubieran querido para sus hijas cuando eran jóvenes (El Universo, 2014).

Si bien, el servicio de taxis para mujeres fue implementado por primera vez en 2005 por la empresa *Pinks Ladies* de Reino Unido; *She-Rides* es el primero en adaptar una aplicación de celular para la prestación de movilización femenino (Font, 2014); y esta iniciativa neoyorquina fue replicada en Ecuador para brindar seguridad a las mujeres que requieren de un servicio de transporte público seguro, afirmó Jennifer Martínez, gerente de *GoGirl*, tras el incremento de secuestros en taxis (Teleamazonas, 2021 y Armijos, 2021), y que las mujeres, afectadas económicamente por la pandemia de la Covid-2019, generen ingresos extras para sus hogares (Martínez, 2023).

En Ecuador, según un estudio, elaborado por la Corporación Ciudadana (PC), aproximadamente, 40 mil mujeres que laboraban en las micro y pequeñas empresas perdieron sus puestos de trabajos como consecuencia de la Covid-2019 (2022). Para María Naranjo, quien perdió su trabajo en agosto de 2020, y trabajó como taxista durante tres meses en una

cooperativa tradicional y con otras aplicaciones de transporte, las *start-up* de taxi para mujeres presentan varias ventajas no solo para las clientes sino también para las conductoras como los costos por afiliación, a diferencia de las cooperativas de taxis tradicionales que cobran entre 30 y 40 dólares semanales para gastos administrativos; mientras que, en los que son exclusivos para mujeres el monto fluctúa entre los 5 y 25 dólares; empero, lo más importante es la seguridad de ellas como conductoras porque “en una cooperativa tradicional no importa si el cliente es hombre, lo tienes que llevar igual, y si te acosa, no puedes hacer nada” (Naranjo, 2023).

Hay compañías de taxis para mujeres como Frida's Car que no solo se dedican al transporte de mujeres sino también brindan el servicio de *delivery* para la entrega de productos pequeños por parte de otras emprendedoras, lo que permite tener una mayor seguridad a sus clientes afirma Jennifer Robalino, una de sus fundadoras. Otra empresa de taxis para mujeres es Pink Taxi y abarca las ciudades de Durán y Samborondón (Armijos, 2021).

Por otro lado, de acuerdo a un estudio realizado por la Cámara de Innovación y Tecnología Ecuatoriana (Citec), un conductor de taxi que trabaja con aplicaciones móviles como Uber, Cabify y Didi, a tiempo completo, puede generar ingresos económicos hasta un 12% más que el salario básico unificado (SBU); además, dicho informe, indica que el 63% de las personas encuestadas inició en las aplicaciones de taxi como una alternativa para paliar la crisis económica causada por la pandemia (Citec, 2022).

Lo descrito en líneas anteriores, muestra que la aparición de los servicios de taxis para mujeres son la posible solución a la problemática coyuntural de seguridad y economía de las mujeres, debido a que la movilización de transporte público femenino es una respuesta a dos situaciones que enfrentan las mujeres en el día a día: la inseguridad y la obtención de ingresos económicos extras.

Es así como, el objetivo del presente trabajo académico es evaluar como la aparición y crecimiento de las *start-ups* de transportación femenina ha mejorado la calidad de vida de algunas mujeres tanto en el ámbito de seguridad como el económico pese a que existen aún aspectos legales que pueden dificultar su funcionamiento, como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) (2021), y su reglamento, que en su artículo 62A establece que las aplicaciones móviles para transporte serán reguladas y autorizada por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, pero que no se consideran los servicios de transporte particular, vehículos que son utilizados en las *start-up* de taxis por aplicaciones móviles.

Marco Teórico

Para analizar el papel que desempeñan, desde su aparición, las *start-up* para la transportación femenina en la economía y en la seguridad, es menester comprender y relacionar diversas definiciones elementales como *start-up*, aplicaciones móviles, mensajería instantánea, vehículos particulares, entre otros, los cuales permitirán vislumbrar aspectos básicos del funcionamiento, beneficios, y contras de estos servicios.

Conforme algunos diccionarios bilingües como Cambridge.org, Wordreference.com, y otros, el término inglés *start-up* posee una traducción literal al idioma español como: encendido, activación, arranque; si se incluye el sustantivo *company*, su interpretación corresponde a empresa emergente (Word Reference y Cambridge University Press, 2023).

De acuerdo con Fazio (2020), las *start-up* tienen sus orígenes en la década de los '50 Silicon Valley, y se producen como resultado de un ejercicio académico propuesto por el profesor Frederick Terman, en la Universidad de Stanford, en el cual motivó a sus alumnos a crear sus empresas y buscó el apoyo para financiar el capital económico, siempre que estos

negocios se ubicaran físicamente en los terrenos de valle que no eran habitadas. La misma autora menciona a William Hewlett y David Packard como ejemplo de start-up durante los inicios de la compañía tecnológica Hewlett Packard o HP.

En su manual para emprendedores, los autores Steve Blank y Bob Dorf (2013) manifiestan que las *start-up* son empresas temporales cuyo objetivo es encontrar un esquema de negocio que sea repetitivo y progresivo. Para Escartín et al. (2020), estas empresas resuelven complicaciones del día a día con soluciones imaginativas a través de la tecnología; concepto que coincide con el propuesto por Blumenthal (2013), cofundador de *Warby Parker* (tienda en línea de anteojos), quien explicó en una entrevista a Forbes que las *start-up* “trabajan para solucionar problemas cuya solución no es obvia y cuyo éxito no está garantizado”.

Por otro lado, las aplicaciones móviles son definidas, por autores como Carrasco, (2023), Cuello & Vittone, (2023), como contenidos de internet o herramientas tecnológicas que satisfacen las necesidades sean primarias o suntuarias de las diversas sociedades como lo son Adidas Running o Strava, aplicaciones para corredores; Pedidos Ya o Uber Eats para pedir comida a domicilio; Uber, GoGirl o In-Driver en el caso de servicios de transporte comercial.

Las aplicaciones móviles de mensajería instantánea son aquellas herramientas que permiten la comunicación bidireccional discreta entre sus usuarios pero que no son empleadas para compartir publicaciones ni conocer o buscar personas con los mismos intereses personales como lo hacen las redes sociales (Monsoriu, 2009); se accede con el objeto de dialogar y compartir determinado contenido como mensajes de audios, videos, georreferenciación, y fotografías (García, 2018); y en este caso de estudio se emplea WhatsApp, cuyas estadísticas, según Data Portal, muestran que los ecuatorianos pasan más de 18.6 horas al mes en la misma (Arboleda, 2022).

La Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), en su artículo 57, define como transporte comercial a aquel servicio que se otorga a terceras personas a cambio de una compensación monetaria, siempre que no corresponda al transporte colectivo o masivo, y para efectuar éste se necesita un permiso de operación o título habilitante emitido por la ANT o los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD's) dentro de sus competencias donde autorizan a una persona jurídica, con capacidad legal, técnica y solvente financieramente, a operar como servicio de transporte comercial

En ese mismo sentido, la LOTTTSV señala que en la clasificación de transporte de servicio comercial se hallan aquellos vehículos que ofrecen transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes, y turístico

En su artículo 58, la Ley de Transporte Terrestre indica que el transporte por cuenta propia es aquel en el cual se realiza la movilización de personas o bienes dentro de las actividades comerciales de personas naturales o jurídicas mediante la utilización de un vehículo propio o alquilado; pero no incluye el vehículo particular o personal.

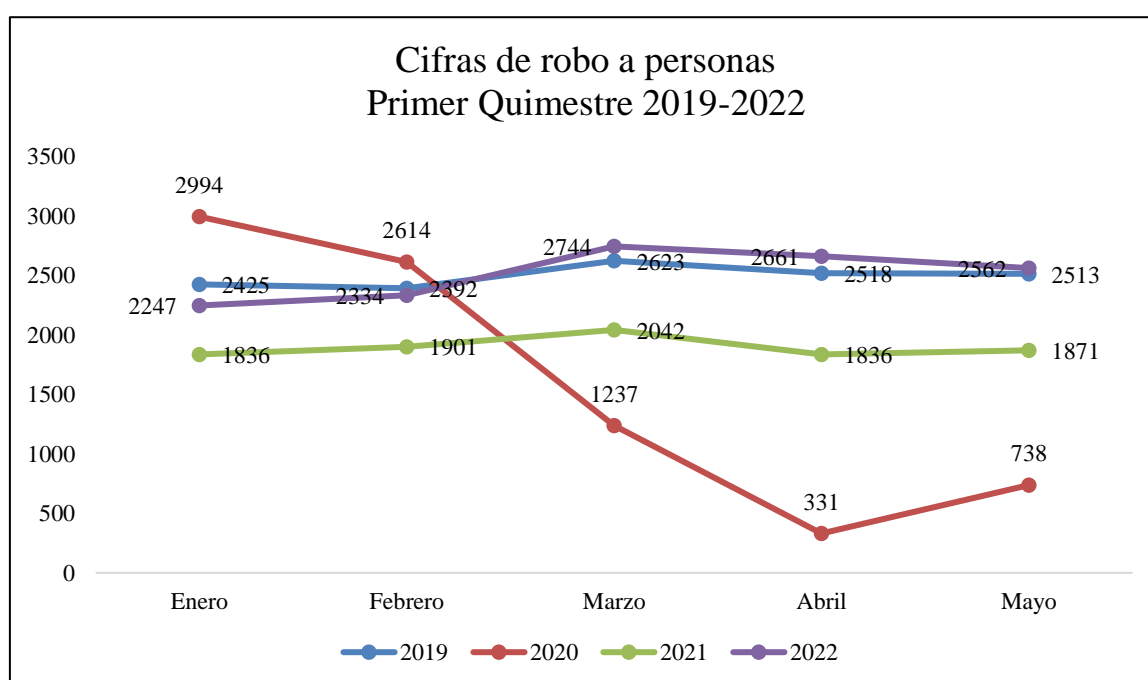
Con relación a los automóviles particulares, la misma norma describe a éste como un medio de transporte para satisfacer las necesidades de sus propietarios sin fines de lucro; y al igual que los vehículos de transportación por cuenta propia, no pueden ser empleados para la prestación de servicios de transporte comercial o público.

La inseguridad ciudadana es otro concepto que se vincula a este trabajo de investigación, ésta se entiende de manera objetiva y subjetiva, como lo explica Carrión (2007), quien manifiesta que la primera corresponde al padecimiento directo del hecho delictivo, y la segunda es la percepción de la ciudadanía frente a la inseguridad y a la desconfianza en las instituciones encargadas de dar seguridad y defender a los ciudadanos.

Con respecto de la inseguridad en el sistema de transportación, Dunckel-Graglia (2013) menciona que éste es el espacio más peligroso para las mujeres, debido a que no tienen las mismas condiciones que los hombres para defenderse.

En cifras generales, ofrecidas por el Ministerio del Interior, en el primer quimestre del año 2022, se cometieron 12,548 robos a personas a escala nacional, lo que equivale al 32.28% más que en el mismo periodo del año 2021.

Ilustración 1 Cifras Robo a Personas



Fuente: Ministerio del Interior, 2023

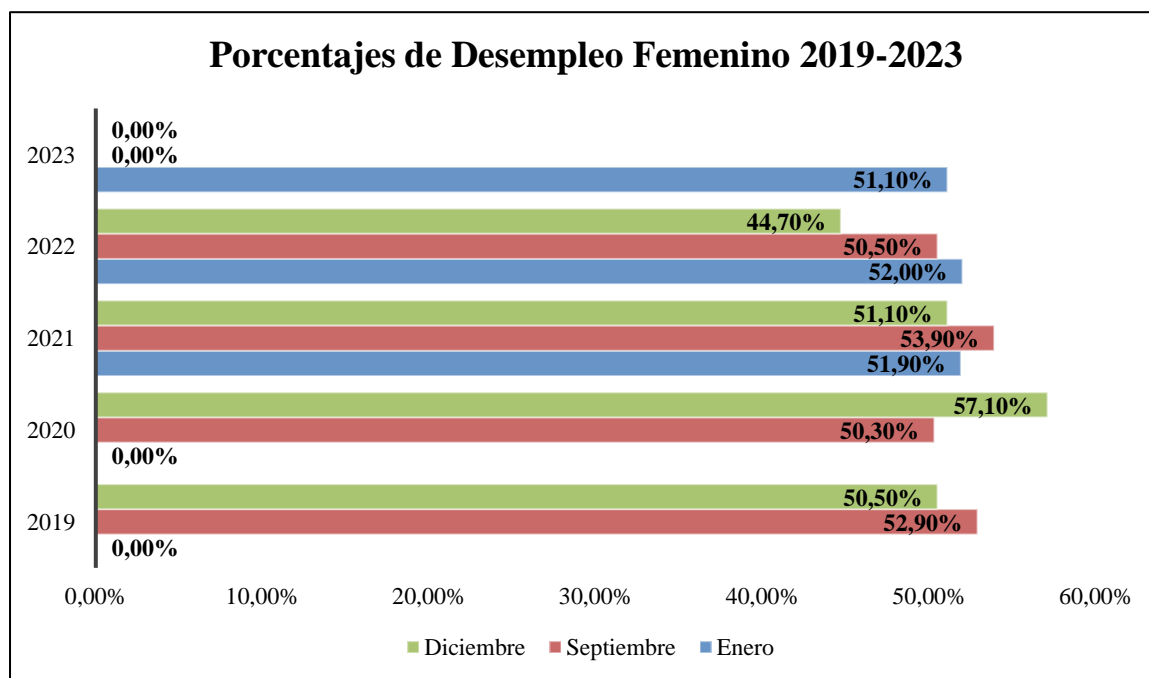
Elaboración: Autoría Propia

Y, es el concepto de inseguridad ciudadana el que motiva a algunos ciudadanos a crear una respuesta frente al sentimiento de inseguridad que experimentan las mujeres a la hora de abordar un taxi para trasladarse de un punto a otro (Jiménez, 2018); situación que es confirmada por el fiscal Wilson Álvarez, quien afirmó a un medio de comunicación que, mensualmente, se reciben un promedio de 300 denuncias sobre acoso, secuestro y violaciones a mujeres en taxis amarillos (Bazán, 2022).

En 2019, una mujer de 64 años fue víctima de delito sexual por parte de un taxista en el cantón Durán; en 2022, una médico de nacionalidad venezolana fue agredida por cuatro personas en un taxi informal en Guayaquil; y en 2023, una taxista informal fue secuestrada y asesinada en Durán (Manabí Noticias, 2019; Televistazo, 2022; Diario El Universo, 2023)

A esto se suma, la crisis económica como consecuencia de la Covid-2019, donde el género femenino fue el más afectado laboralmente según Zavala y otros (2021), cuyo estudio señala que la tasa de desempleo para las mujeres incrementó en 15.7%. Mientras que, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), por medio de la Encuesta de Empleo, Desempleo y Subempleo (Enemdu) de enero 2023, muestra que el 52.1% de las mujeres de la población económicamente activa se encuentran en situación de desempleo (INEC, 2023).

Ilustración 2 Porcentajes desempleo femenino 2019-2023



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2023

Elaboración: Autoría Propia

Ante lo expuesto, se encuentran dos problemas cotidianos que padecen las mujeres en Ecuador: la inseguridad y la falta de empleo; los mismos que se resuelven con el

empoderamiento femenino en un área económica que otrora fue un trabajo destinado solo para el desempeño de los hombres (Aguilar, 2020) como lo es la conducción de taxis o vehículos de transporte comercial.

Si bien, desde el año 2009 existen diversos proyectos académicos para la implementación de servicios de taxis para mujeres conducidos por mujeres (Aguilar, 2020), solo algunos han logrado convertirse en una realidad ya sea mediante el uso de aplicaciones móviles o servicios de taxi que se manejan por medio de servicio de mensajería instantánea y se promocionan por redes sociales (Armijos, 2021); por lo que a criterio de Aguilar (2020), y Malin y Chandler (2016), son escasas las investigaciones realizadas sobre la participación de la mujer en el transporte público; y afirma que en Ecuador no hay trabajos académicos sobre el objeto de esta investigación.

Por otra parte, existen estudios relacionados a la desigualdad de la participación de la mujer en la transportación pública como mencionan Calvo y Colleoni (2020) cuyo estudio se realiza en España, y revela que solo el 4% de 69,792 taxis que hay en el país ibérico son conducidos por mujeres. Otros trabajos, como los desarrollados por Caine y Maina (2013), e Hiramatsu (2021), denotan la discriminación y acoso del que son víctimas las conductoras de taxis en Kenia y México respectivamente.

En 2013, en el evento *Start-up Weekend* realizado en México, se presentó el proyecto *Taxiwoman*, un emprendimiento con diseño de negocios Canvas, cuyo problema a resolver fue atender los servicios de transportación de las mujeres, y se basó en la necesidad de preservar la integridad y seguridad femenina durante su movilización; su servicio se adquiría por medio de una central telefónica y la aplicación de georreferenciación Waze, asimismo, debió enfrentarse a retos como el posicionamiento de las mujeres como conductoras de taxi y competir con las cooperativas de taxis tradicionales sin pertenecer a ellas (Macías y otros, 2015).

Baruah (2018) reconoce que las mujeres pertenecientes a estratos socio económicos más bajos, son aquellas que se vinculan más al trabajo de taxi, y en el caso de Nueva Delhi, es la fundación Azad la encargada de procurar la mejora de la economía familiar mediante la capacitación profesional a féminas que, posteriormente, se desempeñan como taxistas en Sakha Cabs, esfuerzos unificados que crearon el programa *Women on Wheels* (WOW por sus siglas en inglés), y cuyo lema es “Para mujeres, por mujeres”, y que presenta resultados atractivos tanto para la situación laboral como para la seguridad de las mujeres tanto en la demanda como en la oferta de dicha ciudad.

En 2010, la exconcejala María Sol Corral, del Municipio de D.M. de Quito, presentó un proyecto de taxi rosa, que consistía en la prestación de servicios de transporte comercial por parte de 100 féminas capacitadas y con licencia profesional tipo “C”; empero, Jorge Calderón, presidente de la Federación Nacional de Taxis del Ecuador, pese a que no se opone a que las mujeres ejerzan como taxistas, presentó una denuncia contra la propuesta argumentando que la Ley establece que los taxis deben ser amarillos y tener placas color naranja (El Comercio, 2010).

De manera similar, cuando se trataron las reformas a la LOTTTSV en 2021, en las que se incluyen a las plataformas digitales para ofrecer el servicio de transporte comercial y no puede ser aplicado al transporte particular; Fernando Cadena, ex presidente gremial de la Unión de Taxista de Pichincha, afirmó que la norma jurídica establece que el servicio de taxi solo puede ser ofrecido a través de automóviles autorizados, “y eso solo tenemos nosotros, los taxis legales” (Vásconez, 2021).

Y, aunque la ley anteriormente mencionada, señala que los GAD’s también serán los encargados de regularizar y autorizar el funcionamiento de las plataformas digitales para el servicio de taxi, en Guayaquil no se ha emitido alguna ordenanza; y en Quito, el presidente de

la Asociación de Conductores de Apps del Ecuador (Asoconappe), Pablo Garcés, remarca su rechazo a las acciones de la Agencia Metropolitana de Tránsito, debido a que los agentes de ésta ejecutan operativos de manera diaria, y detienen a los vehículos particulares que trabajan bajo la modalidad de aplicación móvil, con el argumento de que es ilegal por no ser un taxi formal (Televistazo, 2022).

No obstante, pese a que existe un desacuerdo y oposición por parte de los gremios de taxis para el funcionamiento de las *start-up*, y que se han hecho algunas reformas para su regularización, estas cooperativas innovadoras, que no pueden emplear el sustantivo taxi por tecnicismos legales, han sido acogidas de manera positiva por activistas de derechos humanos como Billy Navarrete del Comité Permanente por la Defensa de los Derechos Humanos, quien justifica la discriminación “positiva” en la práctica de estos servicios solo para mujeres debido a los espacios seguros que ofrecen y que son responsabilidad de Gobierno pero éste no los da; y Gelacio Mora, representante del colectivo Tejido Social de Guayaquil, destaca la necesidad de la regulación de este tipo de transporte para la preferencia y comodidad de los usuarios mediante la sana competencia (Soria, 2021).

Y, es así, que aun cuando no se mencionaba a las plataformas digitales en la Ley de Transporte, estos servicios de transporte para mujeres empezaron a funcionar de diversas maneras; en 2019, Álex Achiña¹ lanza la plataforma “Mujeres al volante” que consiste en una *start-up* de servicio exclusivo de taxi conducido por mujeres para mujeres, niños y personas de la tercera edad en Quito; su principal motivación fue el aumento de noticias sobre el acoso a las féminas durante el trayecto del traslado (Achiña, 2020). Esta plataforma oferta tres tipos de

¹ Se solicitaron entrevistas con los diversos representantes de las *start-up*; sin embargo, por celo profesional decidieron no participar en el estudio; y la información se obtuvo de entrevistas en diversos medios de comunicación.

servicios de transportación: por trayectos, contratos mensuales, y viajes compartidos para disminuir la congestión vehicular.

El mentalizador de Mujeres al Volante afirma que son muy rigurosos al momento de aceptar a una conductora, y si bien, dan preferencia a quienes se encuentran en situación de desempleo, realizan una selección minuciosa después de receptor las hojas de vida. Dentro de esta elección, pasan por un proceso de entrevistas y pruebas psicológicas para prever situaciones que puedan afectar el servicio (Achiña, 2020).

En Guayaquil, en marzo de 2021 nace Frida's car como el resultado de la camaradería existente entre amigas en la época de prepandemia; Maytté Cajape, tesorera de este emprendimiento, asegura que el apoyarse en el traslado para asistir a fiestas o salidas a comer, se convirtió en la base para la idea de la *start-up*, debido a que quienes poseían vehículo movilizaban a quienes no, éstas les reconocían un valor económico en agradecimiento (Cajape, 2021).

Cajape (2021) explica que, a mediados de 2021, que la flotilla de vehículos de Frida's car estaba conformado por 17 vehículos, y se esperaba la integración de más mujeres al equipo de la *start-up*, debido a que brindan también facilidades, si bien el funcionamiento es similar al de una cooperativa de taxi tradicional, difieren en el coste de gastos administrativos cuyo monto ascendía a USD 10,00 semanales.

Posteriormente, en mayo del mismo año, la *start-up* Go-Girl inicia su funcionamiento; su fundadora Jenniffer Martínez la idea de formalizar esta empresa emergente nace en diciembre de 2020, con base a su experiencia; como consecuencia de la pandemia, su salario fue reducido en el estudio jurídico que laboraba, y para obtener otras fuentes de ingresos y compensar dicha reducción, inició como conductora de Uber e InDriver, donde, aseguró, vivió algunas situaciones incómodas e inseguras (Martínez J. , 2021).

Go Girl inició su funcionamiento con cinco conductoras que pasaron por un riguroso proceso de selección: revisión de antecedentes, cotejo de licencia y automóvil; y, en noviembre de 2021 presentó su aplicación móvil para dispositivos iOS y Android. Del mismo modo, su crecimiento y reconocimiento, ha servido para que otras *start-ups* como PeiGo, una plataforma nacional digital de pagos, firme una alianza estratégica con Go Girl facilitar los pagos a las conductoras y usuarias del servicio (Pacheco, 2022). Por otro lado, tras dos años de experiencia y más de 200 conductoras certificadas, empezó a operar en Ciudad de México D.F; no obstante, en la capital mexicana el pedido del servicio se efectúa mediante un *call center*, e incluye la contratación de conductoras mayores de 45 años (Quintana, 2023).

Por otro lado, a pesar de la acogida que han tenido los servicios de transporte de mujeres para mujeres, y cuya medición se realizó mediante la aplicación de una encuesta, y cuyos resultados se presentarán en líneas posteriores, la legalidad de su funcionamiento es un tema de preocupación sobre todo en aquellos proyectos piloto como Auto violeta con 17 unidades en Ambato, y Pink Taxi tiene 25 automóviles en Cuenca; así lo explican Cristina Carrillo de Auto violeta (Diario La Hora, 2021), y “Magali” representante de Pink Taxi (Aguilar, 2020), ambas indican que existen dificultades para consolidarse como cooperativas de taxis legales y que esto representa molestias para los dirigentes gremiales por considerarlas irregulares, pero resaltan que su misión al conformar sus *start-up* es brindar seguridad a otras mujeres que han sido víctimas de acoso y apoyo económico a aquellas que requieren un ingreso extra sin depender de horarios rígidos para poder compaginar su vida familiar con la laboral.

Otra modalidad de emprendimiento de transportación femenina, que ha surgido en Quito, fue la creación de un sistema de auto compartido en el sector conocido como Valle de los Chillos, la iniciativa planteada por Andrea Álvarez consistió en armar un *chat* de WhatsApp para que las moradoras del área puedan compartir su vehículo con otras que necesiten

trasladarse hacia Quito y viceversa, coordinando previamente las horas en el grupo de mensajería instantánea; y quien recibió el apoyo para su traslado cancela un valor mínimo correspondiente a USD 1,50 a manera de agradecimiento. Bajo este método existen 250 personas registradas explica Álvarez (Machado, 2022).

Pero no solo las mujeres se preocupan por su seguridad y su participación en la economía del país, en líneas anteriores se menciona a Álex Achina, CEO de Mujeres al volante; el cuencano Juan Naula creó la aplicación Aloapp, cuya función es conectar a usuarios que requieran el servicio de movilización en cinco categorías, entre ellas AloDamas, que es de uso exclusivo para mujeres ofrecido por mujeres; lo que conlleva a ampliar la cobertura de las *start-up* de transporte femenino (Diario El Mercurio, 2021).

Y es que, a criterio de Pierangela Sierra, cofundadora y CEO de la *start-up* de comercio electrónico Tipti, la participación femenina en un mundo tecnológico juega un papel primordial, debido a que ofrece valor, creatividad, diferentes aristas y soluciones diversas ante problemas cotidianos. Aunque afirma que aún hay barreras que se deben superar para cerrar la brecha de género, sobre todo en aquellos países que facilitan el acceso de las mujeres a la vida económica con el objetivo de reducir los índices de pobreza en mayores porcentajes (Sierra, 2022).

Coincide con Sierra, la investigadora Tessa Wright (2018), actualmente, las mujeres están logrando mayores oportunidades en labores realizadas por hombres como la conducción de taxis, especialmente, mediante el uso de las aplicaciones de taxi que les da flexibilidad laboral, y a su vez, seguridad tanto para ellas como conductoras como para sus pasajeras. Empero, afirma que estas prebendas no son suficientes para aquellas que dependen solo de la conducción de taxi como método de subsistencia, sobre todo cuando existe demasiada

competencia por las diversas plataformas, y recomienda que se ofrezca mayores oportunidades a los emprendimientos de servicios de transportación de mujeres por mujeres.

Por otro lado, Jorge Calderón (2023) señala que la falta de regularización de las mal llamadas cooperativas de taxis para mujeres, no permite conocer con exactitud cuantas se encuentran operativas en el país y cuáles son sus áreas de cobertura; sin embargo, acota que por medio de las redes sociales y de los medios de comunicación conoce que existen, aproximadamente, doce emprendimientos de servicio de transporte femenino entre los que destaca Auto Violeta, Mujeres al volante, Frida's car, Twins, Go Girl, Mujeres a bordo, Titi Car, AloDamas, Didi Mujer, Ktaxi, Wome, entre otros; y espera que se regularicen para que no laboren de manera irregular y cumplan con la ley vigente.

Consecuentemente, ante el desconocimiento de la realidad de las *start-up* para el transporte de mujeres, en este trabajo de investigación, que es de carácter exploratorio con enfoque mixto con análisis estadístico y explicativo descriptivo, se realizó una encuesta, en Guayaquil, sobre el conocimiento de las mismas, y su satisfacción, donde se consideró como universo el 50% de la población femenina económicamente activa: 190,150 mujeres según la información pública del Municipio de Guayaquil (2021), y cuyos resultados se publican a continuación:

Cálculo del tamaño de la muestra:

n= tamaño de la muestra

z= Valor z para coeficiente de confianza (0.95) (Z = 1.96)

N= Tamaño poblacional (190,150)

P= Probabilidad de éxito (p = 0.50)

Q= Probabilidad de fracaso (q = 0.50)

E= Error máximo permitido (e = 0.05)

$$n = (z^2 * N * p * q) / (e^2 * (N-1) + z^2 * p * q)$$

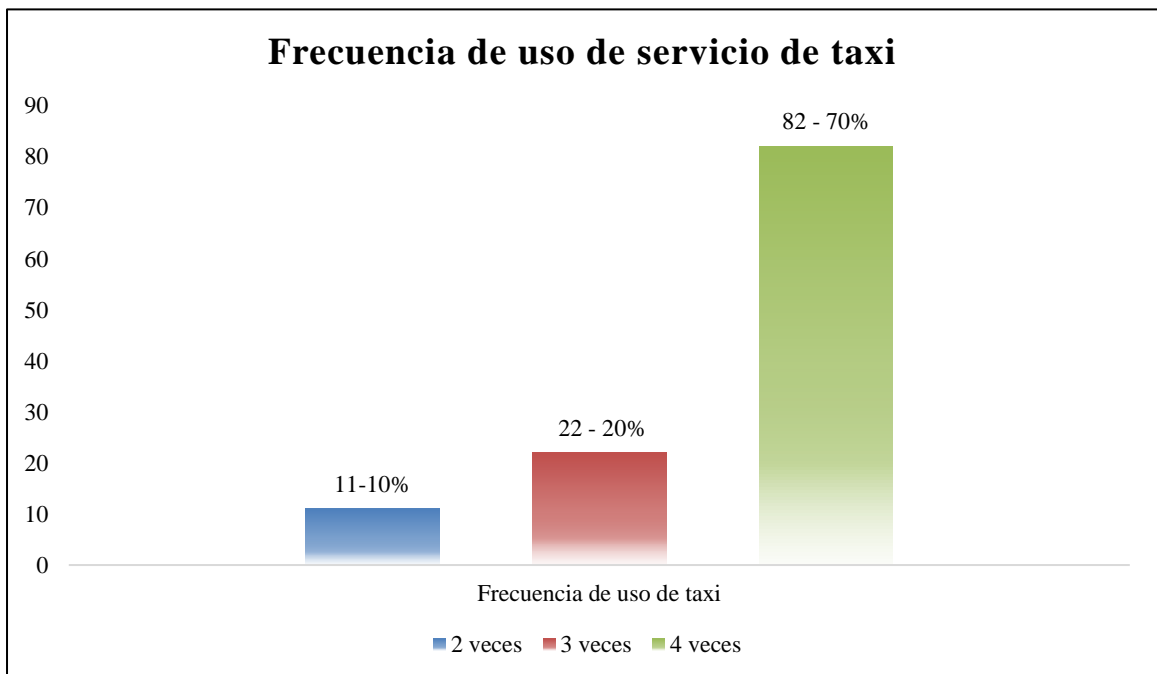
n= 384

Sin embargo, por el corto plazo para la entrega de este documento, se procedió a realizar la encuesta en 115 mujeres, cuyas edades fluctúan entre los 18 a 55 años, lo que equivale al 30% del tamaño de la muestra original.

1. ¿Con qué frecuencia utiliza el servicio de taxi a la semana?

2 veces por semana-3 veces por semana-4 veces por semana

Ilustración 3 Frecuencia de uso de taxi



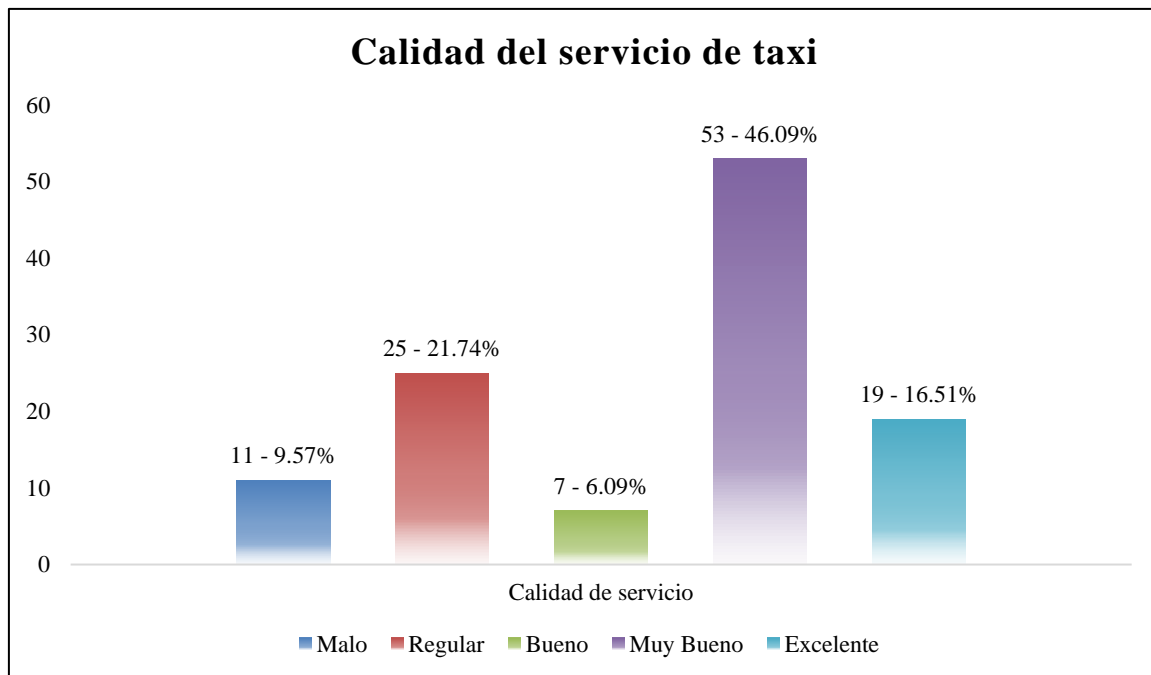
Elaboración: Autoría Propia

El 70% de las mujeres encuestadas afirma utilizar hasta cuatro veces por semana el servicio de taxi por diversos motivos.

2. ¿Cómo calificaría el servicio de taxi?

Malo-Regular-Buena-Muy Buena-Excelente

Ilustración 4 Calidad del servicio recibido



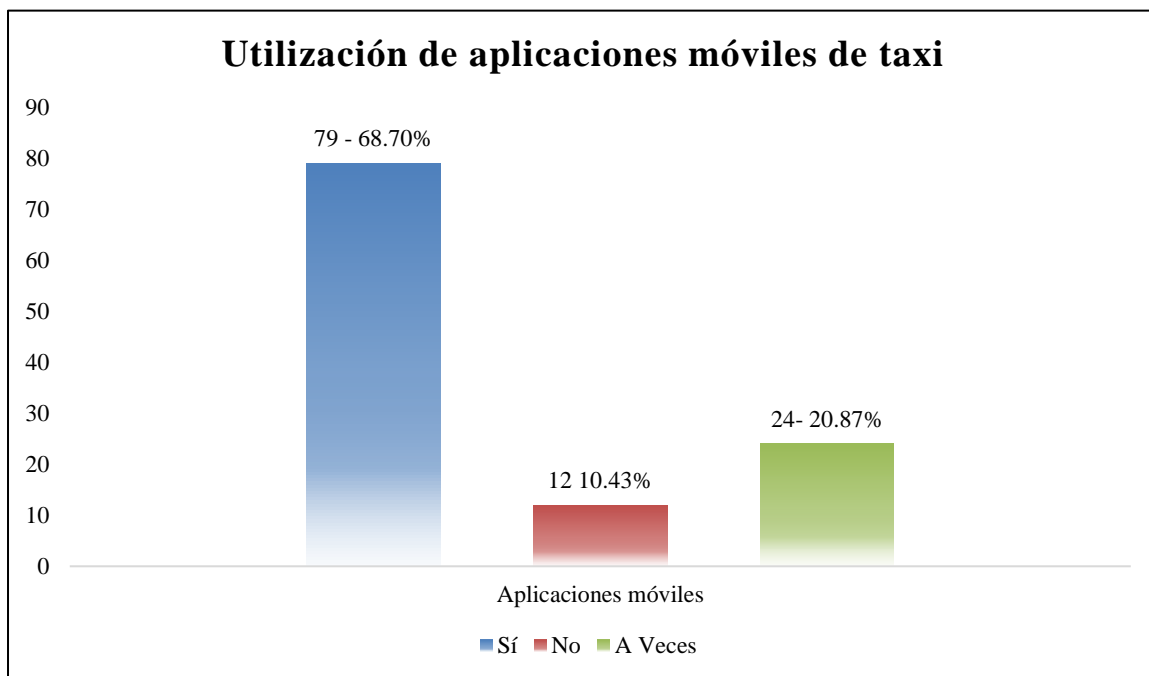
Elaboración: Autoría Propia

Indistintamente, del servicio de taxi utilizado por las mujeres encuestadas, solo el 16.51% calificó la calidad de este como excelente.

3. ¿Utiliza servicio de taxi por aplicación?

Si - No - A veces

Ilustración 5 Utilización de aplicación de taxi



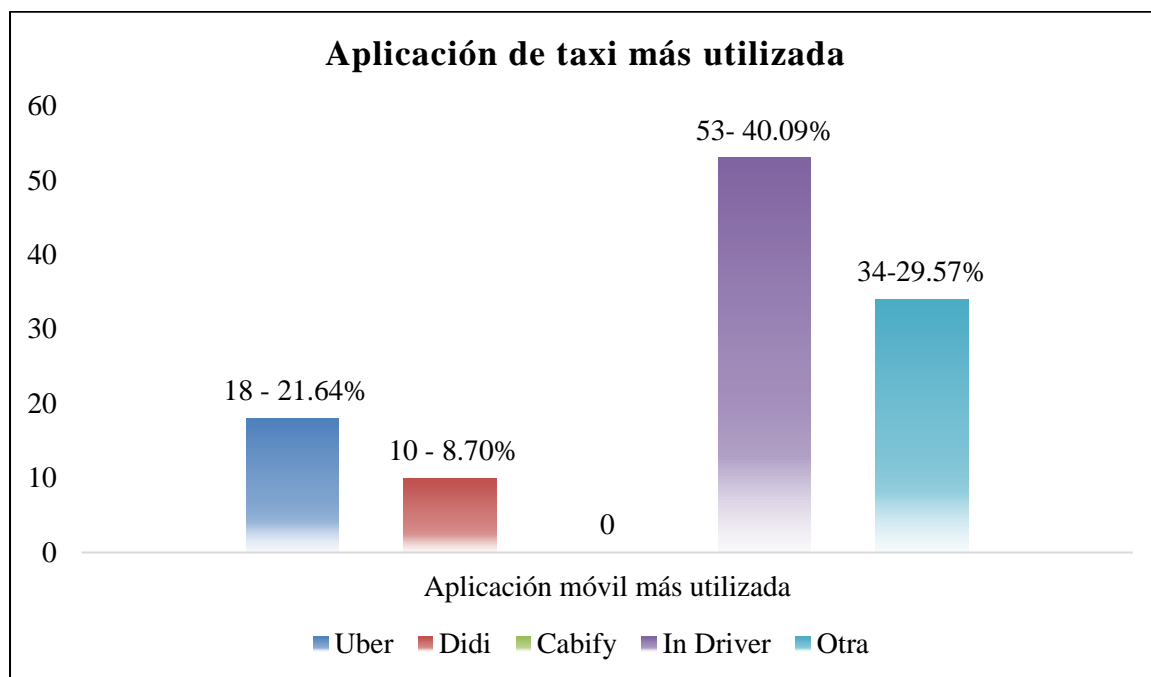
Elaboración: Autoría Propia

El 20.87% de las personas encuestadas afirma utilizar rara vez los servicios de taxi por aplicación, mientras que el 10.43% no las emplea.

4. ¿Qué aplicaciones móviles de transporte utiliza?

Uber - Didi- Cabify – InDriver - Otra

Ilustración 6 Aplicación de taxis más utilizada



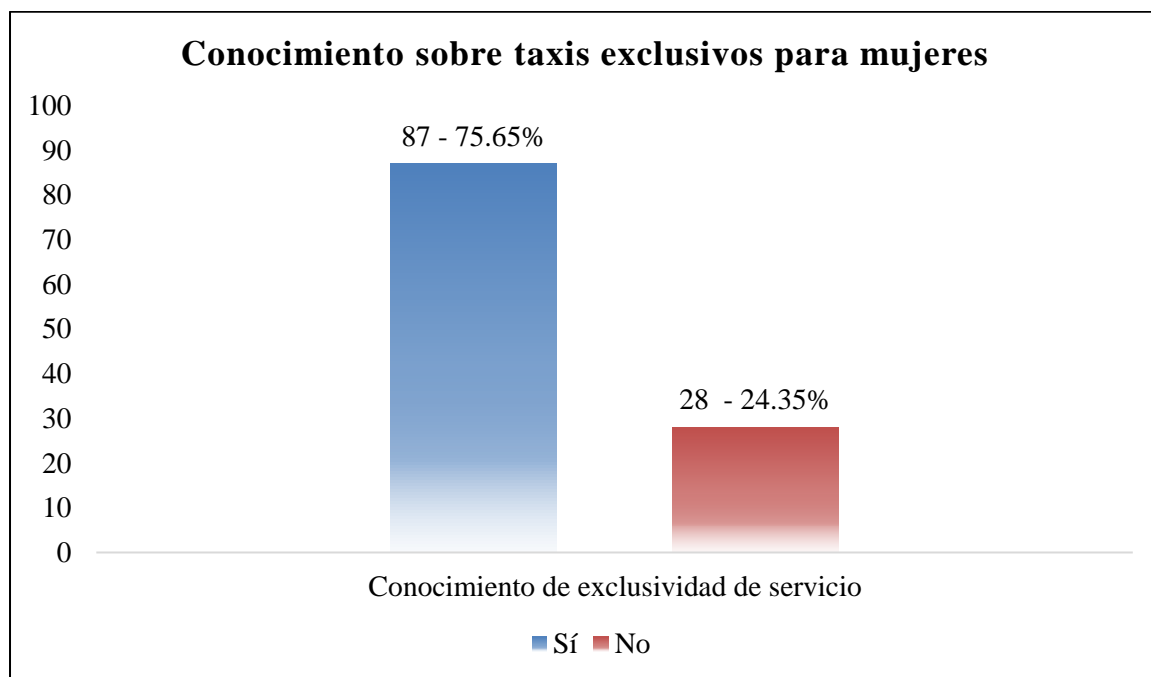
Elaboración: Autoría Propia

Por razones económicas, el 40.09% de las usuarias de taxis prefiere utilizar el servicio de In Driver.

5. ¿Conoce que hay cooperativas de taxis para mujeres?

Si - No

Ilustración 7 Conocimiento sobre taxis para mujeres



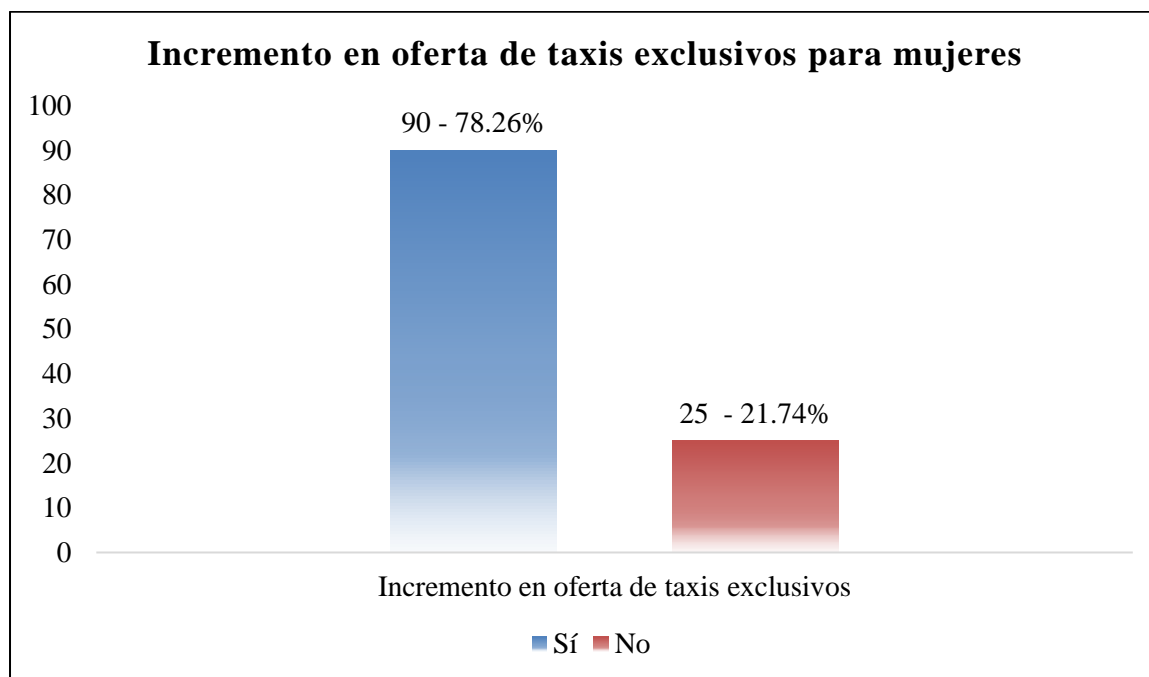
Elaboración: Autoría Propia

Casi el 80% de las personas encuestadas conoce que existen servicios de taxi exclusivos para mujeres, pese a que, con base en la pregunta anterior, solo el 29.57% lo utilizan.

6. ¿Cree que deben existir más empresas de taxis exclusivos para mujeres?

Sí - No

Ilustración 8 Crear más servicios de taxis exclusivos para mujeres



Elaboración: Autoría Propia

Más del 75% de las mujeres encuestas y que utilizan taxis como medio de transporte afirman que debe existir un incremento en la oferta del servicio exclusivo para mujeres.

Los resultados de estas seis preguntas formuladas a 115 mujeres, seleccionadas de manera aleatoria, establecen que es necesario incrementar la oferta de transportación exclusiva para mujeres; pero afirman que utilizan otra, pese a que no les ofrece seguridad, por razones de precios en las tarifas; es decir, es necesario aumentar la oferta para disminuir los costos de movilización.

Conclusiones y recomendaciones

Mientras en otros países, las mismas cooperativas de taxis poseen sus servicios de mujeres para mujeres, y en algunos casos como México, buses solo para mujeres; de acuerdo con lo descrito en el objetivo de este trabajo de académico y su objetivo, tras la medición del discurso de los sujetos de estudio y el análisis del comportamiento del fenómeno revisado, en Ecuador si bien estas empresas emergentes de transportación femenina están en auge, existen aún brechas de género, económicas y legales que deben cerrarse para lograr que éstas puedan tener un crecimiento equitativo y participación mayoritaria en la economía nacional, mas aun cuando uno de los principales motivos para su aparición sea la inseguridad, colocando estos servicios como un espacio seguro para las mujeres dentro espacio público.

Dirigentes nacionales del gremio aseguran no oponerse a que las mujeres participen como conductores, y, pese a que afirman que en algunas ya hay taxistas mujeres; argumentan que varios municipios, según sus ordenanzas, no pueden autorizar el incremento de cupos para la circulación taxis como es el caso de las ciudades de Quito y Cuenca; lo que dificulta aún más la creación de nuevas empresas femeninas que brinden el servicio exclusivo para mujeres.

Por otro lado, aunque el uso de las aplicaciones móviles está normado en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se ha hecho de una manera muy general, otorgando responsabilidad a los GAD's sobre la regulación de los servicios de movilización vía aplicación de celular, y éstos continúan siendo considerados por el gremio de transporte comercial como un servicio irregular al igual que aquellos cuya modalidad de contacto es mediante redes sociales o servicios de mensajería instantánea (porque no todos estos emprendimientos poseen aplicaciones para celular), y no permite conocer, con certeza, cuantas de estas asociaciones existen.

Del mismo modo, son las mismas mujeres quienes, pese a conocer la existencia de los servicios de “taxi” para mujeres, conforme a los resultados de la encuesta aplicada, no hacen uso de este beneficio por la falta de vehículos en dichos emprendimientos, lo que conlleva a que continúen empleando aquellos servicios ya conocidos como Uber, InDriver y las cooperativas tradicionales.

Ahora bien, en aras de cerrar la brecha que hay, es necesario que se hagan nuevas reformas a la LOTTTSV en las que se especifique que dentro de los vehículos que trabajen bajo modalidad de aplicación móvil o transportación exclusiva para mujeres puedan ser incluidos los automóviles de índole particular, cumpliendo ciertos requisitos, debido a que esto pueden, incluso, generar mayores ingresos que un salario básico. Además, se disminuiría los casos de acoso al género femenino tanto por parte de los pasajeros como de los conductores.

Igualmente, la Agencia Nacional de Tránsito puede buscar los mecanismos legales que permitan la regularización de estos emprendimientos con el objeto de crear una estrategia conjunta con el Ministerio de Economía, BanEcuador, Servicio de Rentas Internas (SRI) y el Ministerio del Interior para que se fomente la creación de más asociaciones de taxis de mujeres para mujeres, incluso con apoyo internacional como el ejemplo de la Fundación Azad para así generar fuentes de empleo a mujeres y brindar, a su vez, seguridad a las mujeres.

Bibliografía

Achiña, Á. (11 de noviembre de 2020). Mujeres al volante: la iniciativa de un hombre por la seguridad de ellas. (J. Ladines, Entrevistador)

Aguilar, W. (23 de noviembre de 2020). Mujeres taxistas de la ciudad de Cuenca: procesos de empoderamiento en un espacio laboral tradicionalmente dominado por el hombre.

Mujeres taxistas de la ciudad de Cuenca: procesos de empoderamiento en un espacio

laboral tradicionalmente dominado por el hombre. Cuenca, Azuay, Ecuador: Universidad de Cuenca: Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación: Maestría en Antropología de lo Contemporáneo.

Arboleda, M. (24 de febrero de 2022). *Brand Ec* . <https://www.hablemosdemarcas.com/>: <https://www.hablemosdemarcas.com/estadisticas-digitales-ecuador-2022/>

Armijos, T. (30 de septiembre de 2021). Transporte exclusivo para mujeres: estos son los servicios de taxi femeninos que hay en Guayaquil. *Diario El Universo*. <https://www.eluniverso.com/guayaquil/comunidad/aplicaciones-de-taxis-de-mujeres-para-mujeres-guayaquil-nota/>

Asamblea Constituyente de Ecuador. (07 de agosto de 2008). Título II: De los Servicios de Transporte Terrestre, Capítulo I: De las Clases de Servicio de Transporte Terrestre. *Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Tránsito y Seguridad Vial*. Montecristi, Manabí, Ecuador: Asamblea Constituyente de Ecuador.

Asamblea Nacional de Ecuador. (10 de agosto de 2021). Título II: De los servicios de Transporte, Capítulo II: De los servicios conexos de transporte terrestre. *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Pichincha, Ecuador: Asamblea Nacional de Ecuador.

Baruah, B. (2018). *Women on Wheels in New Delhi, India: Empowering Women Through an Innovative Training and Employment Program*. GrOW Working Paper Series.

Bazán, A. (29 de diciembre de 2022). ¡Terror sobre ruedas! Alarmante, denuncias de mujeres violadas por taxistas se han vuelto repetitivas en la Fiscalía. *Diario Extra*. <https://www.extra.ec/noticia/actualidad/terror-ruedas-alarmante-denuncias-mujeres-violadas-taxistas-han-vuelto-repetitivas-fiscalia-78153.html>

Blank, S., & Dorf, B. (2013). *Manual para Emprendedores: La guía paso a paso para crear una gran empresa*. Editorial Gestión 2000. <https://doi.org/ISBN: 978-8498752830>

Cajape, M. (30 de julio de 2021). Frida's Car. (G. Ayoví, Entrevistador)

Calderón, J. (3 de marzo de 2023). Start-up para la transportación de mujeres. (P. Jácome, Entrevistador)

Calvo, M., & Colleoni, M. (2020). *TINNGO: Transporte de género innovador observatorio*. Programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea.

Cambridge University Press. (14 de marzo de 2023). *Cambridge Dictionary*. <https://dictionary.cambridge.org/>:

<https://dictionary.cambridge.org/es/diccionario/ingles-espanol/start-up?q=startup>

Carrasco, S. (14 de marzo de 2023). *Repositorio de la Universidad de Valencia*. Repositorio de la Universidad de Valencia: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/57229/TFC%20Silvia%20Carrasco.pdf>

Carrión, F. (2007). Percepción inseguridad ciudadana. *Boletín Ciudad Segura*(15), 1. <https://doi.org/hdl.handle.net/10469/2620>

Cuello, J., & Vittone, J. (15 de marzo de 2023). *Google Books*. <https://www.google.com.ec/books/>:

https://www.google.com.ec/books/edition/Dise%C3%B1ando_apps_para_m%C3%B3viles/ATIqsjH1rvwC?hl=es&gbpv=1&kptab=getbook

Diario El Comercio. (28 de septiembre de 2010). 1 700 mujeres se han inscrito en el proyecto para 100 taxis rosa. *Diario El Comercio*.

<https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/700-mujeres-han-inscrito-proyecto.html>

Diario El Mercurio. (17 de junio de 2021). *https://elmercurio.com.ec/*.
<https://elmercurio.com.ec/>: <https://elmercurio.com.ec/2021/06/17/cuencano-desarrolla-plataforma-para-atender-las-nuevas-necesidades/>

Diario El Universo. (9 de febrero de 2023). *Diario El Universo*. Diario El Universo:
<https://www.eluniverso.com/noticias/seguridad/conductora-de-taxi-informal-fue-secuestrada-y-asesinada-en-duran-nota/>

Diario La Hora. (23 de junio de 2021). *Diario La Hora*. <https://www.lahora.com.ec/>:
<https://www.lahora.com.ec/tungurahua/tungurahua-violeta-color-seguridad-mujeres/>

Dirección de Obras Públicas del M.I. de Guayaquil. (2021). *Levantamiento Social: Programa de Obras Viales en zonas densamente pobladas de la ciudad de Guayaquil*. M.I. de Guayaquil.

Dunckel-Graglia, A. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *La Ventana*(37), 148-176.

Escartín, D., Marimón, Á., Rius, A., Vilaseca, X., & Vives, Á. (2020). Startup: concepto y ciclo de vida. *Revista de Contabilidad y Dirección*(30), 13-21.

Fazio, B. (18 de mayo de 2020). Adentrando en el mundo de las startups. *Startups: la nueva manera de hacer negocios*. Mendoza, Argentina: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Cuyo.

Font, E. (01 de diciembre de 2014). *El Mundo*. www.elmundo.es:
<https://www.elmundo.es/internacional/2014/12/01/547b74d822601df9648b4576.html>

- García, J. S. (2018). *Gestión profesional de redes sociales: Rutinas y estrategias de Community Management*: 68. Comunicación Social Ediciones y Publicaciones. [https://doi.org/ISBN: 978-8415544999](https://doi.org/ISBN:978-8415544999)
- Hiramatsu, A. (2021). Female Taxi Drivers in Mexico City: Facing Patriarchal Structures as a Force of Oppression. *Gender Work and Organization* , XXIX(33). <https://doi.org/10.1111/gwao.12633>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (1 de marzo de 2023). *Ecuador en Cifras*. www.ecuadorencifras.gob.ec: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/estadisticas-laborales-enero-2023-2/>
- Jiménez, L. (2018 de abril de 2018). Problematización: Origen y descripción del problema. *Diseño e implementación de un servicio exclusivo de taxi para mujeres conducido por mujeres en Guayaquil*. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Universidad de Guayaquil.
- Machado, J. (01 de mayo de 2022). *Primicias*. <https://www.primicias.ec/>: <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/taxis-seguros-solo-mujeres-proteccion-ecuador/>
- Macías, R., Díaz, M., & García, G. (2015). Cómo crear un modelo de negocio: caso Taxiwoman. *Revista Academia & Negocios*, I(2), 119-130.
- Maina, G., & Caine, V. (2013). Resisting Occupational Gender Stereotypes: Experiences of Taxi Women Conductors in Kenya. *Gender & Behaviour*, XI(2), 5546-5555.
- Malin, B., & Chandler, C. (2016). Free to Work Anxiously: Splintering Precarity Among Drivers for Uber and Lyft. *Commun Cult Crit*, X(2), 382–400. <https://doi.org/10.1111/cccr.12157>

Manabí Noticias. (2 de septiembre de 2019). *Manabí Noticias*. Manabí Noticias:
<https://manabinoticias.com/alarmante-mujer-de-64-anos-fue-violada-dentro-de-un-taxi-en-el-canton-duran/>

Martínez, J. (20 de mayo de 2021). Taxi para mujeres. (D. Montero, Entrevistador)

Martínez, J. (31 de enero de 2023). La startup ecuatoriana Go Girl ya opera en México. (M. Mendoza, Entrevistador)

Ministerio del Interior. (1 de marzo de 2023). *Indicadores de Seguridad Ciudadana*.
 Indicadores de Seguridad Ciudadana:
<http://cifras.ministeriodegobierno.gob.ec/comisioncifras/inicio.php>

Monsoriu, M. (2009). *Manual de redes sociales en Internet "Aprende a usar Tuenti, Facebook, Fotolog, Myspace, etc. ¡Mejor que tus hijos!"*. Creaciones Copyright.
<https://doi.org/EAN:9788496300750>

Naranjo, M. (30 de enero de 2023). Mujeres al volante. (A. Fernández, Entrevistador)

Pacheco, A. (20 de noviembre de 2022). <https://prensa.ec/>. [https://prensa.ec/2022/11/20/peigo-realiza-alianza-con-la-startup-go-girl-para-facilitar-la-forma-de-pago/](https://prensa.ec/https://prensa.ec/2022/11/20/peigo-realiza-alianza-con-la-startup-go-girl-para-facilitar-la-forma-de-pago/)

Quintana, D. (07 de febrero de 2023). <https://www.timeoutmexico.mx/>.
<https://www.timeoutmexico.mx/>: <https://www.timeoutmexico.mx/ciudad-de-mexico/que-hacer/go-girl-drivers-mujeres-transportando-mujeres>

Robehmed, N. (16 de diciembre de 2013). *Forbes*. www.forbes.com:
<https://www.forbes.com/sites/natalierobehmed/%202013/12/16/what-is-a-startup/>

- Sierra, P. (20 de Enero de 2022). El empoderamiento de la mujer a través de la innovación social es un efecto multiplicador de desarrollo. (R. F. Éxito, Entrevistador)
- Soria, R. (09 de julio de 2021). *www.expreso.ec*. *www.expreso.ec*: <https://www.expreso.ec/actualidad/intrincada-ruta-sigue-servicio-taxis-mujeres-108062.html>
- Televistazo. (10 de agosto de 2022). *Ecuavisa*. Ecuavisa: <https://www.ecuavisa.com/noticias/seguridad/mujer-fue-abusada-sexualmente-por-4-sujetos-tras-salir-de-un-centro-comercial-en-guayaquil-BX2505416>
- Televistazo. (05 de abril de 2022). *www.ecuavisa.com*. *www.ecuavisa.com*: <https://www.ecuavisa.com/noticias/ecuador/conductores-de-apps-denuncian-que-son-victimas-de-persecucion-AG1549376>
- Tubón, G. (enero de 2020). Estado del Arte y la Práctica: Aplicaciones Móviles. *Aplicación móvil con Georreferenciación para gestión de pedidos a domicilio de un local de comida*. Ambato, Tungurahua, Ecuador: Pontificia Universidad Católica de Ecuador.
- Vásconez, L. (15 de mayo de 2021). <https://www.elcomercio.com/>. <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/ley-transito-ecuador-conductores-licencia.html>
- Word Reference. (14 de marzo de 2023). *Word Reference*. *www.wordreference.com*: <https://www.wordreference.com/es/translation.asp?tranword=startup>
- Wright, T. (2018). *El impacto del trabajo del futuro para las mujeres en el transporte público*. Federación Internacional de Transporte.

Zavala, S., Ventura, L., Parrales, K., & Parrales, L. (2021). El desempleo: factor concluyente en la emergencia sanitaria por covid-19 en el Ecuador. *Revista Publicando*, VIII(31), 128-141. <https://doi.org/10.51528/rp.vol8.id2239>