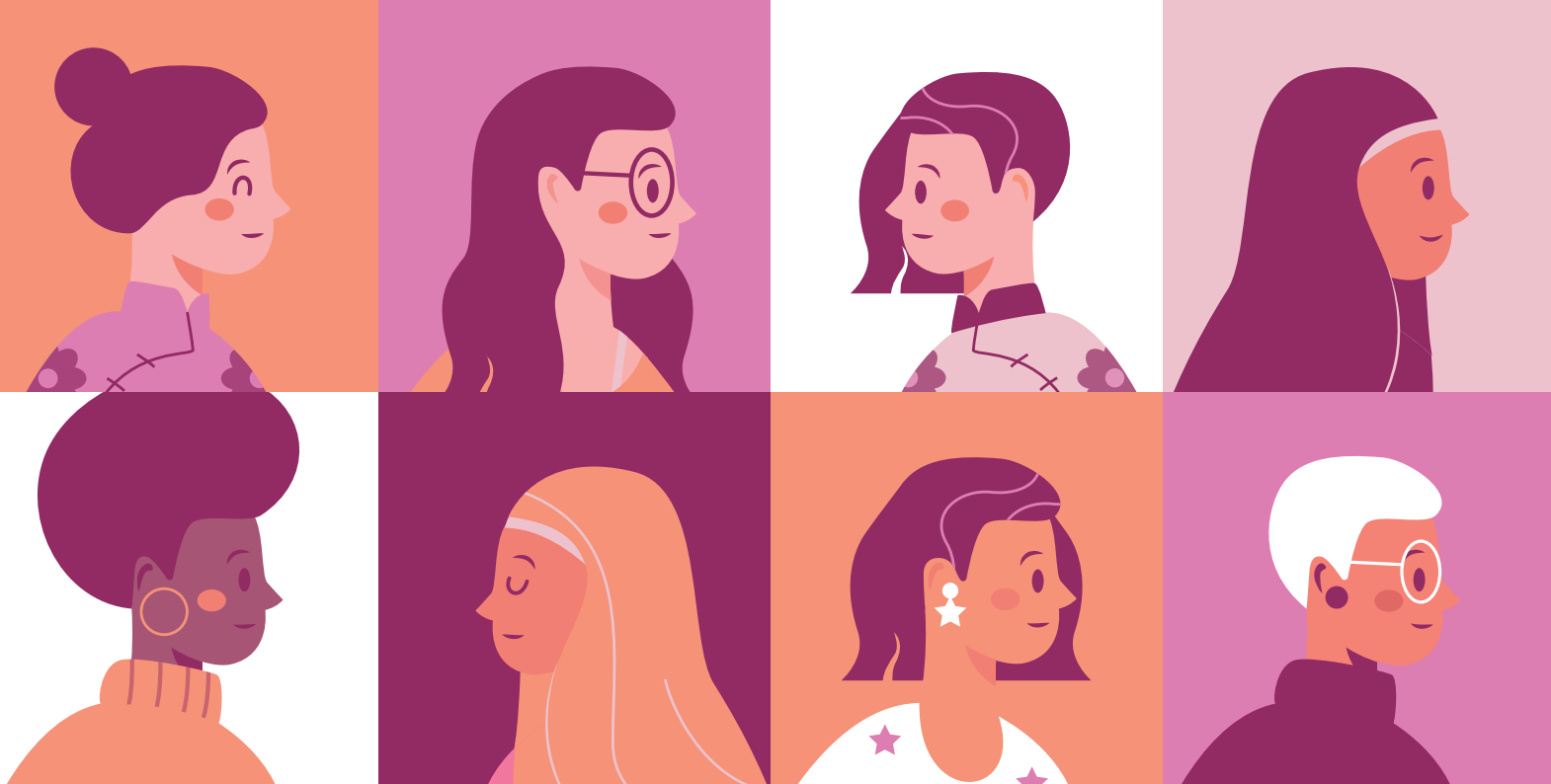




ESTUDIO DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE METROPOLITANO Y METROBÚS 2023

Observatorio
Metropolitano de
Seguridad Ciudadana

Secretaría de
Seguridad

Quito renace



Quito
Alcaldía Metropolitana

**ESTUDIO DE
VIOLENCIA SEXUAL
EN EL TRANSPORTE
METROPOLITANO
Y METROBÚS
2023**

Pabel Muñoz López

Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito

Carolina Andrade

Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad

Samantha Gordillo

Directora Metropolitana del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

Andrés Betancourt

Coordinador de Análisis y Estudios Cuantitativos OMSC

Karen Rodríguez

Coordinadora de Análisis y Estudios Cualitativos OMSC

Verónica Benavides

Analista OMSC

Josueh Aguilar

Analista OMSC

Comunicación

Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad

Quito, noviembre 2023

Con seguridad,
Quito renace





El Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana trabaja este informe desde 2017 para conocer, visibilizar, y tomar acciones **sobre la Violencia Sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Metrobús.**

Esta problemática social, que afecta a mujeres y niñas, ha tenido un crecimiento en los últimos años. Esto corresponde también al crecimiento de la violencia de género hacia las mujeres en todos los aspectos de su vida, y, 2023 es el año más violento para las mujeres, con una mujer asesinada cada 22 horas.

Entregamos este informe a la ciudadanía, que se constituye en una línea base para la gestión de la política metropolitana **“Cero Acoso”**, que es una hoja de ruta para prevenir, sancionar y erradicar toda expresión de acoso y violencia sexual.

Estas expresiones atentan contra el derecho fundamental de las mujeres y niñas de vivir una vida libre de violencia.

Con Seguridad, Quito renace

Carolina Andrade Quevedo

Secretaria de Seguridad y Gobernabilidad
Distrito Metropolitano de Quito





Índice de Contenidos

1.	Antecedentes	9
2.	Justificación	15
3.	Caracterización de los transportes Metropolitano y Metrobús	17
3.1.	Trolebús	17
3.2.	Ecovía y Corredor Sur Oriental	18
3.3.	Metrobús	19
4.	Objetivos	20
4.1.	Objetivo General	20
4.2.	Objetivos Específicos	21
5.	Metodología de investigación mixta	21
5.1.	Metodología cuantitativa	21
5.1.1.	Tamaño de la muestra	23
5.2.	Metodología cualitativa	24
6.	Resultados	27
6.1.	Dinámicas de movilidad de las mujeres en el transporte metropolitano y metrobús	27
6.2.	Percepción de inseguridad en el transporte metropolitano y metrobús	28
6.3.	Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús	32
6.4.	Testigo de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús	36
6.5.	Víctima de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús	44
6.6.	Propuestas ante violencia sexual	55
7.	Conclusiones	56
8.	Bibliografía	59



Listado de Ilustraciones

Tablas

Tabla 1. Normativa legal	13
Tabla 2. Circuito del trolebús	18
Tabla 3. Circuito de la ecovía	19
Tabla 4. Paradas metrobús	20
Tabla 5. Escenarios y participantes de investigación cualitativa	25

Figuras

Figura 1. Factores asociados a violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	31
Figura 2. Limitantes en observación en el transporte Metropolitano y Metrobús	32
Figura 3. Condición estructural y ambiental del transporte Metropolitano y Metrobús	33
Figura 4. Orden de ingreso y descenso de unidades en transporte Metropolitano y Metrobús	35
Figura 5. Frecuencia de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	37
Figura 6. Características de la víctima de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	39
Figura 7. Respuesta de usuarios ante violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	41
Figura 8. Tipos de violencias sexuales en transporte Metropolitano y Metrobús	43
Figura 9. Serie temporal del indicador de víctimas de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús	44
Figura 10. Características del victimario de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	46
Figura 11. Transporte donde sucedió con mayor frecuencia hechos de victimización	47
Figura 12. Horario con mayor frecuencia de hechos de victimización	48
Figura 13. Respuesta de víctima de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	50
Figura 14. Serie temporal del indicador Impacto físico y/o emocional	51
Figura 15. Respuesta de victimario en violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	52
Figura 16. Respuesta institucional ante violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	53
Figura 17. Serie temporal del indicador “No denuncia”	54
Figura 18. Propuestas ante eventos de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús	55



*El contenido de este informe, como pueden ser los textos, los gráficos, las imágenes y otro tipo de material incluido en el mismo, **tiene exclusivamente una finalidad informativa.** El contenido del mismo es exclusiva responsabilidad del Observatorio Metropolitano de Seguridad y Convivencia Ciudadana, y sus autores. Cualquier error o aclaración del mismo sírvase remitirlo a este.*

1. Antecedentes

La violencia sexual en el transporte público atenta y obstaculiza el ejercicio de los derechos fundamentales de quienes lo sufren, no distingue nivel de educación, condición social, etnia, posición política o sexual, etc. Es por esto que, los roces, miradas penetrantes, comentarios de contenido sexual, transgresiones del espacio personal, insinuaciones o gestos de carácter invasivo, han sido situaciones a las que a diario se enfrentan principalmente las mujeres que utilizan el transporte público. Si bien la recurrencia de esta situación en los medios de transporte ha llevado a naturalizar, es necesario visibilizar esta problemática para contrarrestar (Ley Orgánica Integral para la Prevención y Erradicación de la Violencia de Género contra las Mujeres 2018).

Los conceptos para definir la violencia sexual son variados. Sin embargo, en el contexto del presente estudio se entenderá como cualquier acto sexual o tentativa de consumarlo sin que sea consentido, mediante amenazas, fuerza o intimidación. Este tipo de violencia suele manifestarse en el Sistema de Transporte como acoso y abuso, es decir, colocando a la mujer en posición de objeto sexual y/o de dominio, por ejemplo, invadiendo su espacio personal con palabras, gestos o actos de carácter sexual sin consentimiento (Díaz Castro 2019). Al abordar las manifestaciones de acoso se lo entenderá como:

Un conjunto de prácticas cotidianas, como frases, gestos, silbidos, sonidos de besos, tocamientos, masturbación pública, exhibicionismo, seguimientos (a pie o en auto), entre otras, con un manifiesto de carácter sexual. Estas prácticas revelan relaciones de poder entre géneros, pues son realizadas sobre todo por hombres y recaen fundamentalmente sobre mujeres, en la mayoría de casos desconocidas para ellos. Las realizan hombres solos o en grupos. No se trata de una relación consentida, sino de la imposición de los deseos de uno (s) por sobre los de la(s) otra(s). Se realizan en la vía pública o en el transporte público o privado, de manera rápida e intempestiva (Vallejo y Rivarola 2013).

Por otra parte, al abordarlo bajo la perspectiva de abuso sexual, es necesario tener presente la definición del Código Orgánico Integral Penal, en donde se establece como:

La persona que, en contra de la voluntad de otra, ejecute sobre ella o la obligue a ejecutar sobre sí misma u otra persona, un acto de naturaleza sexual, sin que exista penetración o acceso carnal (COIP 2014).

Todas estas expresiones de violencia sexual han vulnerado el derecho a una vida libre de violencias, al derecho a la salud, a la integridad física y a ser libres de cualquier tipo de discriminación, tanto en el nivel público como privado.

En 2014, la Fundación *Thomson Reuters*, en colaboración con la empresa *YouGov*, realizó un estudio en 16 capitales del mundo donde preguntaron a más de 6.550 mujeres sobre su experiencia personal en buses, metro y otros medios de transporte, la cual constaba de 6 preguntas enfocadas en:

- La percepción general sobre seguridad en el transporte público
- La movilidad en el transporte público en horas de la noche y el riesgo de sufrir algún abuso verbal o físico
- La confianza en las autoridades en el manejo de las denuncias

El estudio reportó los siguientes resultados:

- Los sistemas de transporte público más peligrosos para las mujeres se encontraban en Latinoamérica, donde 6 de cada 10 mujeres sufrieron acoso.
- Moscú fue la capital europea peor calificada dado que las víctimas no confían en que las autoridades investigarán los reportes de abuso.

- Bogotá identificó al sistema de transporte con mayor inseguridad y las mujeres argumentaron haber sentido temor de viajar luego de que oscurece. Las ciudades que siguen en este ranking fueron Ciudad de México y Lima.
- Nueva York figuró como la ciudad donde las mujeres se sentían más seguras en trenes y autobuses seguida de Tokio, Pekín y Londres.

A nivel de Ecuador, en el año 2011, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) realizó la primera Encuesta Nacional de Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las Mujeres, dirigida a mujeres mayores de 15 años en 18.800 viviendas, tanto en áreas urbanas y rurales. En ella se identificó que el 60,6% de las mujeres en Ecuador ha vivido algún tipo de violencia a lo largo de su ciclo de vida. Mientras que, en 2019, se realizó la segunda encuesta y se reportó que el 65% de las mujeres han sufrido alguna forma de violencia a lo largo de su ciclo de vida.

En este sentido, la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad (SGSG), a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (OMSC), realizó el estudio de violencia sexual en el transporte metropolitano y metrobús en el año 2017 que sirvió de línea base. Este estudio identificó que 5 de cada 10 mujeres sufrieron abuso o acoso sexual en estos medios de transporte, de las cuales el 31,18% eran mujeres que se encontraban en el rango de 18 a 25 años, el tipo de acoso que se identificó fue las miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas (44,80%), y las violencias se suscitaron con mayor frecuencia en horarios de la tarde (54,12%).

En el año 2018, el mismo estudio realizado por el OMSC evidenció una reducción del indicador. Así, 4 de cada 10 mujeres sufrieron abuso o acoso sexual en el transporte

metropolitano y metrobús, de las cuales el 36,33% eran mujeres que pertenecían al rango de edad de 18 a 25 años, y se identificó que persiste el tipo de acoso de miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas (70,61%), en horarios de la tarde de 12:00 a 17:59 (45,71%).

En 2019, nuevamente se regresó a la situación evidenciada en 2017. Así, 4 de cada 10 usuarias del transporte metropolitano y metrobús sufrieron algún tipo de acoso o abuso sexual, de las cuales el 30,46% eran mujeres entre los 18 y 25 años. El estudio identificó que persiste el tipo de acoso de miradas persistentes e incómodas, obscenas o morbosas (61,49%), en horario de la tarde de 12:00 a 17:59 (41,67%).

En el año 2020 y 2021, el OMSC no realizó el estudio de violencia sexual en el transporte metropolitano y metrobús en razón de la pandemia por la COVID-19, dando paso a una etapa de aislamiento social, que tuvo entre otras medidas, la aplicación de toque de queda y restricciones de circulación vehicular para los transportes públicos y privados.

En el año 2022 se retomó el estudio y se reportó un aumento de casos con respecto a los resultados del año 2019. De esta forma, 5 de cada 10 mujeres sufrieron abuso o acoso sexual en el transporte metropolitano y metrobús, de las cuales el 35,82% eran mujeres entre 18 a 25 años, y se identificó que persiste el tipo de acoso de miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas (76,90%), en horarios de la tarde de 12:00 a 17:59 (45,50%).



Normativa Legal

Para el presente estudio se ha tomado como referencia la siguiente normativa legal relacionados con Seguridad Ciudadana y Violencia contra la Mujer:

Tabla 1. Normativa legal

Cuerpo Legal	Artículos/Objetivos	Resumen
Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer “Convención Belem do Pará”	Artículo 1	Define la violencia contra la mujer como “cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito privado como en el público”
	Artículo 3	Reconoce que “toda mujer tiene derecho a una vida libre de violencia”
Convención sobre los Derechos del Niño (1989)	Artículo 19	Los Estados partes adoptarán todas las medidas legislativas, administrativas, sociales y educativas apropiadas para proteger al niño contra toda forma de perjuicio o abuso físico o mental , descuido o trato negligente, malos tratos o explotación, incluido el abuso sexual
Convención para la eliminación de todas las formas de discriminación contra la Mujer (CEDAW, 1979)	Artículo 1	Define la discriminación contra la mujer como “toda distinción, exclusión o restricción basada en el sexo que tenga por objeto o por resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos por parte de la mujer”
	Artículo 5 literal b)	Identifica de manera general todas las formas de discriminación contra la mujer , y de manera específica, insta a los Estados Partes a tomar las medidas apropiadas para la modificación de patrones sociales y culturales de conducta de hombres y mujeres con miras a alcanzar la eliminación de los prejuicios y las prácticas que estén basadas en la idea de

		inferioridad o superioridad de cualquiera de los sexos o en funciones estereotipadas
Plataforma de Acción de Beijing (1995), resultado de la IV Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Mujer	Objetivo Estratégico D numeral 112	Afirma que “la violencia contra la mujer viola y menoscaba o impide su disfrute de los derechos humanos y libertades fundamentales”
	Objetivo Estratégico D numeral 113	Define la violencia contra las mujeres como “todo acto de violencia basado en el género que tiene como resultado posible un daño físico, sexual o psicológico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de la libertad, ya sea que ocurra en la vida pública o en la privada”
	Objetivo Estratégico D numeral 118	Reconoce que “la violencia contra la mujer es una manifestación de las relaciones de poder históricamente desiguales entre mujeres y hombres, que han conducido a la discriminación contra la mujer y a la interposición de obstáculos contra su pleno desarrollo”
Conferencia Internacional de Población y Desarrollo y su Programa de Acción del Cairo, celebrados en el Cairo en 1994	Medida 4.9	Considera que no es posible lograr la igualdad, el desarrollo y la paz mientras se ejerza violencia contra las mujeres , instando a todos los países a adoptar todas las medidas para eliminar toda forma de explotación, abuso, acoso y violencia contra las mujeres.
Constitución de la República del Ecuador	Artículo 3 literal 8)	Garantizar el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción
	Artículo 66 numeral 3, literal a) y b)	Se reconoce y garantizará a las personas: El derecho a la integridad personal
	Artículo 393	El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas
	Sección sexta, Hábitat y Vivienda, en el Artículo 31	Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos , bajo los principios de sustentabilidad, justicia social,

		respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural
Código Orgánico Integral Penal	Artículo 158	Violencia sexual contra la mujer o miembros del núcleo familiar
	Artículo 166	Acoso sexual
	Artículo 170	Abuso sexual
Ley Orgánica Integral para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres	Artículo 4	Violencia de género contra las mujeres. - Cualquier acción o conducta basada en su género que cause o no muerte, daño y/o sufrimiento físico, sexual, psicológico, económico o patrimonial, gineco obstétrico a las mujeres, tanto en el ámbito público como privado.
Plan Metropolitano de Seguridad Ciudadana y Convivencia Social Pacífica 2021-2025	Objetivo Estratégico 1	Erradicar la violencia de género en contra de las mujeres, niñas, niños y adolescentes en todo tipo de transporte público del DMQ
Ordenanza Metropolitana No. 052-2023	Artículo 1045.- Artículo 1046.-	De las Políticas hacia la Erradicación de la Violencia basada en género en el Distrito Metropolitano de Quito Artículo 1045.- Violencia basada en género Artículo 1046.- Maltrato sexual callejero en medios de transporte público
Programa del Gobierno para la Alcaldía de Quito (PGA)	Eje 1. Hábitat, seguridad y convivencia ciudadana	Fortalecer los sistemas de prevención del abuso y acoso sexual en el sistema de movilidad

Elaborado por el OMSC

2. Justificación

Según los datos proporcionados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) y el Consorcio Corredor Central Norte en el año 2023,

aproximadamente 337.408 personas utilizan a diario el transporte metropolitano como trolebús, ecovía, corredor sur oriental y metrobús.

Ante el gran número de pasajeros que se movilizan a diario en el sistema metropolitano de transporte y con base a estudios previos donde se ha identificado casos de violencia sexual en este espacio, la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, realizó el quinto estudio de “Violencia Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús” con un enfoque de género para conocer la caracterización de la situación y percepción de seguridad en el transporte en temas de acoso y abuso sexual. Todo ello, con base al marco legal de la seguridad ciudadana que está presente en las normativas tanto a nivel nacional como local.

La presente investigación tiene como objetivo evidenciar la percepción de inseguridad de las mujeres en el transporte metropolitano. Los abusos y acosos sexuales más frecuentes, los horarios más recurrentes de esos incidentes, y diversos indicadores que permitan identificar la dinámica de estos hechos, para planificar acciones que terminen con esta problemática.

El estudio se realizó mediante una encuesta a mujeres mayores de 18 años de edad, misma que contiene los siguientes módulos:

- Seguridad en el Transporte Metropolitano y Metrobús
- Violencia Sexual como Testigo
- Violencia Sexual como Víctima
- Impacto Físico y/o Emocional

- Búsqueda de Ayuda y Dimensión Institucional

3. Caracterización de los transportes Metropolitano y Metrobús

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la EPMTQP se encarga de la operación y administración del servicio de transporte público en su jurisdicción. Dentro de sus sistemas de movilidad se encuentran el Trolebús, Ecovía, y Corredor Sur Oriental, mientras que el Consorcio Central Norte es una empresa privada que se encarga de la operación del corredor central norte (metrobus).

3.1. Trolebús

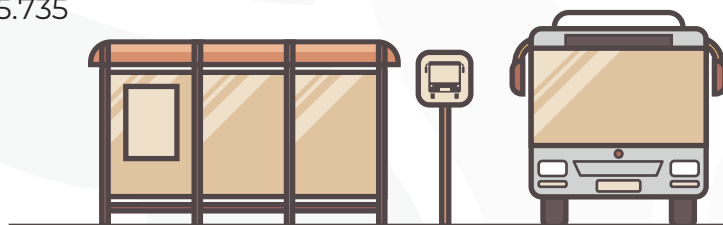
Con base al estudio de violencia sexual en el transporte metropolitano y metrobus del presente año, se identificó que el 28,52% de mujeres utilizaron el Trolebús, de las cuales el 32,87% viajaron un tiempo aproximado de 45-60 minutos para llegar a su destino. A nivel general, el 38,46% lo utilizó habitualmente por trabajo, el 26,81% por trámites o diligencias y el 14,92% para estudios.

Horario de operación:

- Lunes – Viernes: 05h00 a 24h00
- Sábado – Domingo: 06h00 a 22h00

Número de pasajeros promedio diario: 135.735

Número de viajes promedio diario: 643



Circuitos

Tabla 2. Circuito del trolebús

Línea	Recorrido
C1	Recreo - El Labrador
C2	El Labrador - M. Valverde
C3	El Labrador - Santo Domingo
C4	Quitumbe - Colón
C5	Carcelén - Ejido
C6	El Recreo - Quitumbe

Elaborado por el OMSC con base a los datos de la EPMT PQ (2023)

3.2. Ecovía y Corredor Sur Oriental

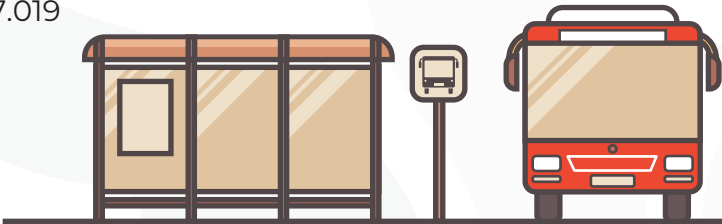
El presente estudio reportó que el 34,51% de mujeres utilizaron la Ecovía y Corredor Sur Oriental, de las cuales el 60,12% viajaban un tiempo aproximado de 30-60 minutos para llegar a su destino. A nivel general, el 40,85% lo utilizó habitualmente por trabajo, el 27,94% por trámites o diligencias y el 13,10% para estudios.

Horario de operación:

- Lunes – Viernes: 05h30 a 23h00
- Sábado – Domingo: 06h00 a 22h00

Número de pasajeros promedio diario: 157.019

Número de viajes promedio diario: 939



Circuitos:

Tabla 3. Circuito de la ecovía

Código	Circuito
E1	Guamaní - De las Universidades
E2	Río Coca - Quitumbe
E3	Río Coca - Playón de La Marín
E4	Quitumbe - Playón de La Marín
E5	Puente de Guajaló - San Martín
E6	Río Coca - Casa de la Cultura
E7	T.Sur Ecovía - Playón de La Marín
E8	T.Sur Ecovía - Ejido

Elaborado por el OMSC con base a los datos de la EPMTPQ (2023)

3.3. Metrobús

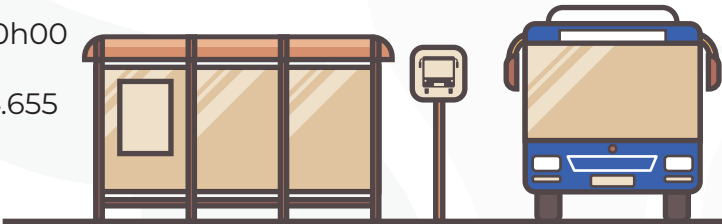
De acuerdo al presente estudio se identificó que, el 36,97% de mujeres utilizaron el Metrobús, de las cuales el 32,19% viajaron un tiempo aproximado de 30-45 minutos para llegar a su destino. A nivel general, el 37,23% lo utilizó habitualmente por trabajo, el 31,12% por trámites o diligencias y el 14,21% para estudios.

Horario de operación:

- Lunes – Viernes: 05h30 a 21h30
- Sábado – Domingo: 06h00 a 20h00

Número de pasajeros promedio diario: 44.655

Número de viajes promedio diario: 492



Paradas:

Tabla 4. Paradas metrobús

Parada
Marín Chillos
Marín Central
Santa Prisca
Eugenio Espejo
Hospital IESS
Seminario Mayor
San Gabriel
Mañosca
Brasil
La Y
Edmundo Carvajal
La Concepción
Aeropuerto
La Florida
Base Aérea
Vaca de Castro
Del Maestro
Cotocollao
La Delicia
La Ofelia

Elaborado por el OMSC con base a los datos de la EPMT PQ (2023)

4. Objetivos

4.1. Objetivo General

Brindar información oportuna con enfoque de género, derechos, inclusión y diversidad que aporten a la toma de decisiones preventivas y correctivas para la creación de

políticas metropolitanas que permitan erradicar la violencia sexual en el transporte metropolitano del DMQ.

4.2. Objetivos Específicos

- Levantar y procesar la información sobre violencia sexual en el transporte metropolitano y metrobús.
- Generar indicadores de violencia sexual por género y edad en el transporte metropolitano y metrobús.
- Comparar indicadores multitemporales de violencia sexual en el transporte metropolitano y metrobús.

5. Metodología de investigación mixta

5.1. Metodología cuantitativa

El presente estudio se basó en el proceso metodológico del “Estudio de la Violencia Sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2009”, el cual:

- Realizó un análisis cuantitativo del fenómeno de la violencia sexual con un enfoque de género en el transporte público de la Ciudad de México, en los principales medios de transporte: metro, metrobús, tren ligero, camión de la red de transportes de pasajeros y taxi.
- Empleó una técnica de muestreo de selección aleatoria de pasajeros. Este caso se basa en la selección sistemática de personas, para lo cual, no existen metodologías únicas pero se reportaron algunos criterios para el cálculo del tamaño de muestra.

El OMSC de la SGSG analizó el flujo metodológico del estudio mencionado y planteó un proceso para llevar a cabo el estudio de violencia sexual en el transporte metropolitano y metrobús del DMQ con un enfoque de género. De esta forma, se proyectó la necesidad de profundizar el estudio bajo el ámbito de percepción de inseguridad, victimización, testigo de violencia sexual, impacto psicológico generado, y percepción de confianza en las instituciones.

Ante esta necesidad, se planteó realizar la siguiente metodología para la obtención de información: Aplicación del cuestionario diseñado desde el OMSC a usuarias en las paradas grandes (se considera a los terminales y paradas con intersección a los alimentadores) del transporte metropolitano y metrobús a través de una selección aleatoria de quienes esperaban en la fila para subir a estos medios.

Universo: 337.408 pasajeros que utilizan diariamente los medios de transporte: Trolebús, Ecovía, Corredor Sur Oriental, y Metrobús.

Población objetivo: mujeres mayores de 18 años, que se encontraban esperando el bus en las terminales que conforman Trolebús, Ecovía, Corredor Sur Oriental, y Metrobús. Para una mejor distribución de la muestra, se caracterizó por rangos de edad y por el transporte metropolitano y metrobús según el siguiente esquema:

Rangos de edad:

- 18 a 25 años
- 26 a 35 años
- 36 a 45 años
- 46 a 55 años
- 56 a 65 años
- Más de 66 años

Trolebus:

- Terminal El Labrador
- Estación El Recreo
- Terminal Quitumbe

Corredor Sur Oriental

- Terminal Quitumbe
- Terminal de Guamaní
- Estación El Recreo

Ecovía:

- Terminal Río Coca
- Terminal Quitumbe

Metrobús:

- Estación Ofelia

5.1.1. Tamaño de la muestra

Con base a estudios previos de 2019 y 2022 sobre violencia sexual en el transporte metropolitano y metrobús realizados por el OMSC, con un nivel de confianza del 95%, y un margen de error estimado del 2.5% se sistematizó un tamaño muestral de 1.500 encuestas.

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

Dónde:

n = Tamaño muestral

N = Tamaño de la población

Z = Parámetro estadístico que depende el Nivel de Confianza (NC)

e = Error de estimación máximo aceptado

p = Probabilidad de que ocurra el evento estudiado (éxito)

$q = (1-p)$ = Probabilidad de que no ocurra el evento estudiado

5.2. Metodología cualitativa

Se buscó aportar en la comprensión del fenómeno de violencia sexual en el transporte metropolitano y Metrobús mediante una serie de técnicas que permitieron detectar las formas en que se presenta la violencia en los sistemas de transporte e identificar posibles factores asociados.

La importancia de esta perspectiva radica en los significados subjetivos de los participantes; por lo tanto, se enfatizó en la forma en que se expresan diferentes actores y cómo estos explican los fenómenos. De esta manera, se entiende que el lenguaje es una vía expedita para dar forma, entender y explicar determinado fenómeno; por tanto, se requieren instrumentos de recolección de información que faciliten develarlo (Hernández 2014).

La recolección de información se efectuó a través de observaciones de las dinámicas ciudadanas en paradas, estaciones y unidades de transporte. Además, se optó por acercamientos a experiencias y relatos de funcionarios del sistema de transporte (conductores – boleterías – guardias privados). En este contexto, se buscó una

comprensión de las interacciones, relaciones y transacciones que hacen los usuarios y los medios de transporte del sistema metropolitano (Valera 2016).

A continuación, se presentan los escenarios y sujetos a los que se aplicó los instrumentos cualitativos:

Tabla 5. Escenarios y participantes de investigación cualitativa

Sistema de Transporte	Técnica Cualitativa	Cantidad
Trolebús	-Observación no participante (directa) -Entrevistas semiestructuradas	- Muestra aleatoria de paradas y estaciones.
Ecovía y Corredor Sur Oriental		- Dos entrevistas a guardias de seguridad privada por Sistema de Transporte (6 levantamientos).
Metrobús		- Dos entrevistas a cobradores/as de boletería por Sistema de Transporte (6 levantamientos). - Dos entrevistas a conductores de las unidades de transporte por Sistema de Transporte (6 levantamientos).

Elaborado por el OMSC

Para la identificación de las paradas y estaciones, en el marco de la aplicación de la técnica de observación, se corroboró su universo (117) y, con una confiabilidad del 95% y un margen de error de 5%, se calculó una muestra de 90 paradas. De esta muestra, y de forma aleatoria, se seleccionó las paradas a ser observadas y los lugares en que se realizaron las entrevistas a guardias y boleterías.

Con base a lo indicado, en total, se efectuaron 18 entrevistas semiestructuradas; así como observaciones no participantes en 90 paradas y en 85 unidades de transporte de todo el Sistema de Transporte Metropolitano y Metrobús.

Es importante destacar que, el presente estudio tiene como antecedente metodológico la investigación denominada "La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2009" (Zermeño 2009). Si bien se genera un mecanismo de recolección de información similar al presentado en este estudio, la adaptabilidad de los instrumentos y método de análisis tienen diferencias considerables.

La estrategia para realizar los recorridos en los medios de transporte se realizó mediante la técnica de observación no participante. La modalidad de investigación efectuada se denomina observación directa (González 2005), la cual insta al investigador/a a ponerse en contacto e indagar el fenómeno personalmente en el lugar donde suceden los hechos. Se subraya que este tipo de observación sienta sus bases en las perspectivas psicoambientales, es decir, indagan el intercambio, reacciones y estímulos que ocurren entre el entorno físico-ambiental y los individuos (Santis y Gangas 2001; Valera 2016). Se resalta que estos enfoques buscan describir e interpretar el espacio para comprender motivaciones y patrones conductuales, es decir, la influencia recíproca entre el ambiente y los sujetos.

Para la observación se establecieron condiciones *a priori* de las características a ser observadas; por tanto, se planteó ciertas cualidades físicas del ambiente. Bajo esta perspectiva, se buscó entender la naturaleza recíproca o bidireccional de las relaciones entre los usuarios del transporte y su entorno (Hidalgo, Pisano, y Carmona 2009). Por otro

lado, se planteó las posibles reacciones o modelos conductuales de los pasajeros a ser tomados en cuenta, sobre todo, se buscó registrar conductas aprendidas o posibles motivaciones en la interrelación con el entorno y entre sujetos.

Es importante subrayar que las características y condiciones observadas también fueron cuantificadas, afín de medir con datos las dinámicas y morfología de los diversos sistemas de transporte Metropolitano y Metrobús.

Como alternativa para ampliar y dinamizar las observaciones, se realizaron entrevistas semi-estructuradas. Mediante un muestreo discrecional, (Mejía Navarrete 2000) se buscó que los diálogos y experiencias aporten a desentrañar las dinámicas que suceden con cotidianidad, tanto al interior del transporte, como en paradas o estaciones de integración.

El análisis de información se efectuó mediante categorías predefinidas, tanto en las observaciones como en las entrevistas semi-estructuradas. El insumo para este tipo de indagación fue la codificación y sistematización mediante el software *Atlas.ti*. Los datos cualitativos fueron contabilizados y relacionados entre sí, de manera que permitieron identificar los relatos más recurrentes y la manera en que se vinculan en torno al fenómeno de violencia sexual en el transporte.

6. Resultados

6.1. Dinámicas de movilidad de las mujeres en el transporte metropolitano y metrobús

Al hablar de la frecuencia de la utilización del transporte metropolitano y metrobús, se evidenció que las mujeres entre 18 a 55 años (82,11%) utilizaron mayoritariamente estos

medios de transporte mientras que en una menor proporción las mujeres mayores a 56 años (17,89%).

El principal uso del transporte metropolitano y metrobús para las mujeres de 18 a 55 años fue para trasladarse al lugar de trabajo (42,91%) mientras que las mujeres mayores a 56 años habitualmente para trámites y diligencias (50,93%).

Además, se identificó que las mujeres de 18 a 35 años y las mujeres mayores de 56 años presentaron un tiempo de viaje más frecuente de 30-45 minutos (46,09% y 21,03% respectivamente), mientras que las usuarias de 36 a 55 años reportaron un tiempo de viaje más frecuente de 45-60 minutos (39,81%).

6.2. Percepción de inseguridad en el transporte metropolitano y metrobús

La ciudad y sus diversos espacios deben garantizar su disfrute, sin estar estos atravesados por ningún tipo de violencia. La movilidad urbana se orientará a favorecer la seguridad para todos sus habitantes, es decir, permitir un desplazamiento en el que se evite ser blanco de agresiones y víctimas de cualquier tipo de violencias. En concreto, los servicios que se ofrecen en la ciudad tendrán condiciones que permitan el acceso y disfrute de los derechos humanos, esto es, un ambiente en el que se los goce y reconozca (Montoya 2010).

Los sistemas de transporte público constituyen el principal medio de transporte para miles de personas. Sin embargo, tanto la percepción como la situación de inseguridad limitan o condicionan las opciones de transporte de las mujeres afectando directamente su movilidad, su oportunidad de participar al igual que los hombres en actividades

generadoras de empleo, su acceso a servicios y su derecho a disfrutar libremente de la ciudad (Banco Interamericano de Desarrollo 2019).

Los transportes metropolitanos más utilizados en el Distrito Metropolitano de Quito han sido Trolebús, Ecovía y Corredor Sur Oriental, mientras que a nivel privado el más utilizado fue el Metrobús, mismo que es un conector con los transportes que están a cargo de la municipalidad. Es por esta razón que nace la importancia de conocer la percepción de inseguridad de las usuarias que utilizan a diario estas unidades, ya que la movilidad es un eje importante de la seguridad.

Como resultado del presente estudio, se identificó que la percepción de inseguridad en el transporte metropolitano y metrobús en el año 2023 fue de 73,94%, es decir, 7 de cada 10 mujeres se han sentido inseguras en estas unidades. Además, este indicador aumentó 5,94 puntos porcentuales con respecto al año 2022 (68%).

Otro indicador importante, es que del total de mujeres que reportaron percepción de inseguridad en el transporte metropolitano y metrobús, se identificó que:

- 5 de cada 10 mujeres de 18-35 años se sintieron inseguras en estos medios de transporte; y reportaron que, por lo general, perciben inseguridad en todos los horarios del día (43,04%), seguido por el horario de la noche de 18:00 a 23:59 (23,69%).
- 4 de cada 10 mujeres de 36-55 años se sintieron inseguras en estos medios de transporte; y reportaron que por lo general perciben inseguridad en todos los horarios del día (46,35%), seguido por el horario de la mañana de 06:00 a 11:59 (32,24%).

- 1 de cada 10 mujeres mayores de 56 años se sintieron inseguras en estos medios de transporte; y reportaron que por lo general perciben inseguridad en todos los horarios del día (45,06%), seguido por el horario de la mañana de 06:00 a 11:59 (29,01%).

A nivel general, 8 de cada 10 mujeres argumentaron que la principal razón por la que perciben inseguridad en el transporte metropolitano y metrobús fue por el cometimiento de robos que existen en las unidades; y 3 de cada 10 mujeres mencionaron que la segunda razón de inseguridad fue por la aglomeración de personas o buses llenos.

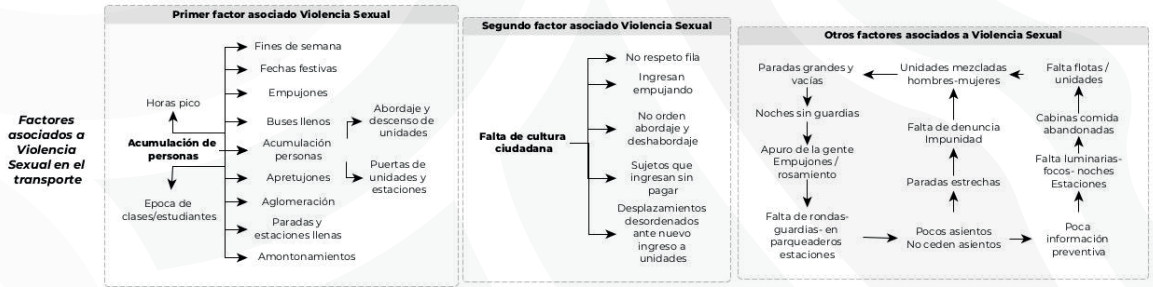
La perspectiva cualitativa también permite identificar condiciones asociadas a inseguridad y hechos de violencia, mismas que se nutren de la información recolectada en las entrevistas y observaciones. Los relatos y registros de observación fueron cuantificados, condición que permitió identificar las palabras más recurrentes que describen este fenómeno.

El factor que despunta en los discursos fue la “acumulación de usuarios” en unidades de transporte y estaciones. Es importante resaltar que esta palabra se asocia con condiciones específicas como: “horas pico”, “aglomeración”, “saturación”, “llenos”, “empujones”, entre otros. Se destaca que la saturación de usuarios en el transporte genera condiciones favorables para los victimarios. Algunas de esas intrusiones pueden manifestarse con violencia, provocando desagrado, temor y aversión (Díaz Castro 2019). Los efectos también pueden experimentarse en la conocida separación de lo público-privado, es decir, ciertas personas se ven recluidas por el temor que se vivencia en estos servicios. La gran cantidad de usuarios en el sistema de transporte son experiencias

cotidianas, por lo tanto, moldean las percepciones de seguridad (Morales, Quiroz del Pozo, y Ramírez 2016).

Por otra parte, la segunda condición más reiterante fue la “falta de cultura”, es decir, prácticas ciudadanas que generan condiciones de desorden e irrespeto y; por su efecto, favorecen escenarios de violencia sexual. A manera de resumen, se presentan las palabras más frecuentes en los diversos discursos, así como, las ideas asociadas a estos conceptos:

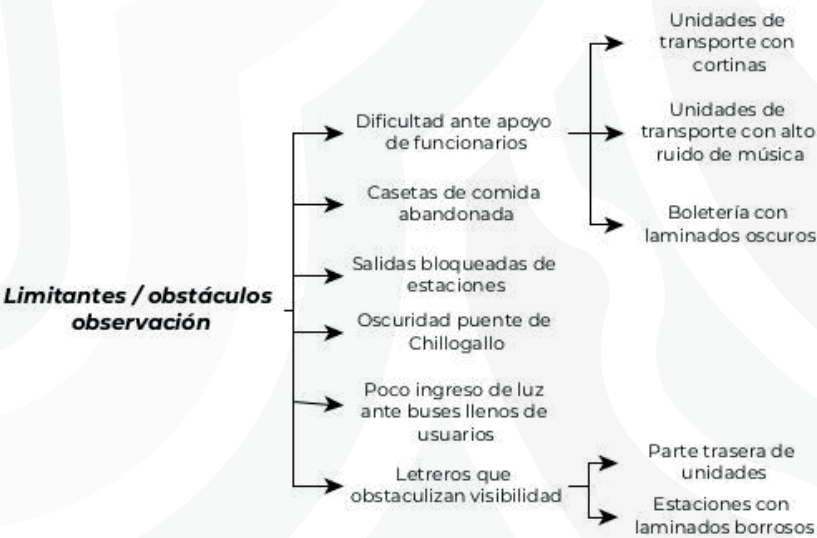
Figura 1. Factores asociados a violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC

Mediante las observaciones también se detectó otras posibles condiciones que pueden favorecer diferentes expresiones de violencia sexual. Algunos de esos factores giran en torno a limitantes a la penetrabilidad de la luz, así como, obstáculos que reducen el apoyo en caso de incidentes y/o violencias:

Figura 2. Limitantes en observación en el transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC

Es importante destacar que del total de mujeres que reportaron sentirse inseguras el 2,43% se encontraban en estado de gestación.

6.3. Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús

Una condicionante para el uso del servicio de transporte podría estar relacionada a las características de infraestructura de los buses y paradas de transporte. De esta forma, la percepción en torno a la violencia sexual permitió identificar si las mujeres accedieron a las unidades con las mismas oportunidades y beneficios que cualquier otro usuario en estos servicios.

La percepción de inseguridad del ambiente de las unidades, paradas y transporte metropolitano en el año 2023 fue de 81,25%, es decir 8 de cada 10 mujeres perciben un entorno inseguro en estos medios de transporte. Este indicador aumentó 3 puntos porcentuales con respecto al 2022 (78,25%).

Lo descrito previamente tiene su correlato en las observaciones efectuadas en paradas-estaciones y unidades de transporte, detectando mayor deterioro en ciertos servicios y evidenciando entornos que podrían generar escenarios inseguros. En el caso del Metrobús, los espacios obtuvieron alta cantidad de calificaciones negativas, es decir, con mayores problemáticas.

La vinculación que se busca abstraer en este apartado, respecto a violencia sexual, se basa en la falta de atención y descuido que presentan ciertos escenarios y, por lo tanto, la reducida responsabilidad de sus autoridades para generar una movilidad segura, agradable y libre de violencias. El siguiente gráfico ejemplifica la situación morfológica del servicio de sistema de transporte (Metropolitano y Metrobús):

Figura 3. Condición estructural y ambiental del transporte Metropolitano y Metrobús

Condición estructural y ambiental de paradas y estaciones			
Alta afectación		Mediana afectación	Leve afectación
Desechos animales Basura en el piso (estaciones)	Cableado de luz eléctrica expuesta	Daño de asientos (estaciones)	Buses antiguos con grafitis y suciedad
Piso contaminado/ perdido de smog (estaciones)	Indicios de consumo de drogas y alcohol (collillas- cervezas) - (estaciones)	Vómito fuera de estaciones	Poca penetrabilidad de la luz - paradas oscuras
Casetas de comida abandonada	Vidrios rotos / rayones (unidades y estaciones)	Daño de luminarias al ingreso y parte final (estaciones)	Deterioro o daño mínimo de unidades de transporte
Grafitis en vitrales de paradas	Ruptura de puertas / sin puertas / piola para cerrar (paradas)	Basureros dañados-rotos (estaciones)	
Falta de focos Robo a focos (estaciones)	Mal olor (estaciones)	Cabinas o alimentadores de energía deteriorados (estaciones)	

Elaborado por el OMSC



Es importante problematizar que las valoraciones inscritas como “Alta afectación” remiten al transporte Metrobús, principalmente, estaciones, puesto que, en las unidades de transporte se identificó mejores condiciones. En los otros servicios del sistema de transporte (Trolebús y Ecovía) también se constató condiciones que encajen en las valoraciones descritas; sin embargo, el daño o deterioro no es tan exacerbado.

La cuantificación efectuada mediante observación en paradas revela que los espacios del “Metrobús” fueron los que mayor deterioro experimentan, pasando a segundo lugar “Ecovía” y, en último término, “Trolebús”. Respecto a las condiciones de las unidades la situación es distinta, siendo el servicio “Ecovía” quien despunta en mayor deterioro de sus unidades y, en segundo y tercer lugar, Trolebús y Metrobús respectivamente.

Por otra parte, en base a la cuantificación de 85 observaciones de las dinámicas de ingreso y descenso de unidades, se corroboró que no existe un adecuado orden y/o cultura ciudadana en la ocupación del transporte. El siguiente gráfico ejemplifica lo detectado:

Figura 4. Orden de ingreso y descenso de unidades en transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC

Las observaciones que fueron cuantificadas develan que el orden para ingresar o descender de las unidades fue poco frecuente. Una sola vez se detectó un abordaje y descenso en que se respetó el espacio personal de los usuarios. Por el contrario, “a veces” y “nunca” fueron las dinámicas que conforman las conductas de los usuarios al entrar o salir de las unidades. Este tipo de actuación genera un potencial escenario de violencia sexual u otros tipos de delitos. No se debe pasar por alto que los empujones y acercamientos invasivos se dan en condiciones de saturación de usuarios y, a su vez, cuando no hay cultura para ingresar/descender ordenadamente.

Al desorden, previamente expuesto, se suma el espacio que más ocupan los usuarios al interior del transporte, es decir, las puertas. Mediante la cuantificación de las observaciones, se detectó que la ocupación de las puertas de unidades fue más frecuente en el “Trolebús” y, en segundo término, “Ecovía”. También suele ser frecuente

que estos lugares sean ocupados por hombres. Finalmente, al relacionar las dos condiciones inicialmente descritas, se genera un escenario más completo que puede facilitar violencias y delitos.

6.4. Testigo de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús

La importancia de analizar el rol del testigo en el presente estudio radicó en la posibilidad de narrar si han presenciado algún acto de violencia en los últimos 12 meses; y, en el caso de haber visualizado estos hechos, se describa al agresor y a la víctima, y se identifique si las víctimas realizaron alguna acción para detener o responder ante el cometimiento de la agresión.

Los sujetos entrevistados tuvieron posturas diversas respecto a la frecuencia de estas violencias. Las personas que laboran en boleterías y los conductores relataron menos experiencias, caso contrario a los guardias de seguridad, quienes indicaron mayor cantidad de eventos. Los discursos fueron polarizados respecto a la frecuencia de estas violencias, por ejemplo, indican que se vivencian “a diario/casi a diario”, mientras que otros relatan eventos (vivenciados y escuchados) “hace mucho tiempo atrás”.

Los sujetos que trabajan en guardianía privada tuvieron mayor conocimiento de estos hechos debido a la información que reportan en radios y a causa del apoyo que brindan a las víctimas. Por otra parte, se señaló que las violencias pueden ser frecuentes; sin embargo, en la actualidad las personas experimentan temor a reportar. El siguiente gráfico resume las palabras utilizadas por los participantes para describir la frecuencia de estas violencias:

Figura 5. Frecuencia de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús



Las encuestas revelan un escenario cuantificable de estas violencias, es decir, las mujeres que escucharon o vieron algún tipo de acoso o abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús en el año 2023 fue de 79,26%, es decir 8 de cada 10 mujeres fueron testigos de estos incidentes mientras se movilizaban.

Al comparar los resultados expuestos con estudios previos, se identificó una reducción porcentual de este indicador entre 2017 y 2018, pasando de 78,89% a 61,73%, esto podría estar influenciado por la implementación del programa “Bájale al Acoso” que inició en el mes de marzo de 2017 y finalizó a inicios del año 2019; y posterior al mismo año (2019) se evidenció una tendencia al alza de este indicador.

La perspectiva cualitativa puso su foco de atención en mensajes o propagandas que informen y/o prevengan estos tipos de violencias. En este contexto, se detectó –en casos muy reducidos– publicidad del programa “Bájale al Acoso”, mismo que se encontraba

en desuso y deterioro. De manera muy general, el Sistema de Transporte Metropolitano y Metrobús no cuenta con publicidad que prevenga o informe en materia de violencia sexual. Sin embargo, se identificaron letreros que motivan la prevención de delitos de robo, sumado a carteles de cámaras de seguridad y letreros preventivos para evitar caídas (riesgos de accidentes).

De igual forma, la cuantificación efectuada mediante observación resalta lo expuesto, puesto que, ni en paradas o unidades se visualiza mensajes o campañas de la temática de violencia sexual. De las 90 observaciones efectuadas en paradas y 85 en unidades de transporte, únicamente se identificó 7 letreros antiguos del programa “Bájale al Acoso” en mal estado. Finalmente, entre los recursos identificados como “subutilizados” fueron los televisores/pantallas en estaciones y unidades que, generalmente, se encontraban apagadas. De aquellas en funcionamiento, su información/publicidad fue inaudible.

Un dato importante es que, el 79,26% de testigos que presenciaron algún tipo de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús, describieron que las víctimas más frecuentes fueron mujeres adultas entre 26 a 64 años (67,11%), seguido de adolescentes mujeres entre 10 a 19 años (31,63%). El transporte donde se presenció con mayor frecuencia estos sucesos fue en la: Ecovía (31,63%), seguido por el Trolebús (28,94%), Metrobús (17,28%), alimentadores (14,43%), corredores (7,05%) y en paradas (0,76%).

Al recurrir a la información cualitativa y, una vez codificada la información en el software *Atlas.ti*, se constató que los sujetos entrevistados identifican ciertas condiciones que caracterizan a las víctimas. En este sentido, mencionaron que las principales víctimas

fueron estudiantes y niñas/adolescentes; destacando que “un factor incidente puede ser la vestimenta que usan las víctimas”.

La ropa o la vestimenta de la mujer fueron discursos asociados a culpabilizar a la víctima de las vivencias de estas violencias. La culpabilización femenina frente a cualquier agresión sexual se sostiene en el estereotipo de irresponsabilidad sexual masculina: la imagen de un hombre incapaz de controlar sus deseos sexuales. Estos “pueden llegar al extremo de la violación, porque ellos ‘actúan como varones solamente’ y no han interiorizado normas al respecto [...] Se educa a las mujeres para vivir evitando agresiones sexuales, y, si esta llegara a ocurrir aún con todas las “precauciones”, queda igual la sospecha de la culpa” (Vallejo Rivera y Rivarola Monzón 2013). El siguiente gráfico recoge las palabras utilizadas por los participantes para definir y/o caracterizar a las víctimas:

Figura 6. Características de la víctima de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC



El culpabilizar y agredir a mujeres que tengan una “*vestimenta extravagante*” –como señalaron algunos de los entrevistados – se presentó como una forma de ejercer poder y control sobre la libertad femenina, lo que las lleva no solo a limitar su manera de vestir, sino también su tránsito por los espacios de la ciudad (Vallejo Rivera y Rivarola Monzón 2013).

Lo expuesto insta a generar acciones/intervenciones institucionales que subviertan la vulneración de los usuarios del sistema de transporte, dando especial énfasis a niñas y adolescentes. Las ciudades no son iguales para las mujeres y los hombres, por el contrario, ciertos espacios (como el transporte público) les impone mayores limitantes, por lo tanto, la planificación urbana debe incluir el factor género (Montoya 2010).

En el análisis de las encuestas se constató que los testigos identificaron que los agresores en un 96,90% eran de género masculino, de los cuales la edad oscilaba entre 26 a 64 años (77,06%).

Por otro lado, el 24,33% que reaccionaron al ver estos tipos de acoso y abuso sexual reclamaron, hablaron y gritaron al agresor (30,34%). Lo descrito también puede enmarcarse desde las conductas “toleradas”, las cuales pudieron erróneamente ser consideradas normales lo que promueve su inacción ante la observancia de estas prácticas.

Este tipo de respuesta de los usuarios ante la violencia sexual también fue indagado en las entrevistas, es decir, después de que los participantes detectaron, vivenciaron o tuvieron conocimiento de violencias sexuales en el transporte, se buscó conocer cuál fue el accionar de los usuarios. En este contexto, se resalta que los discursos oscilaron en

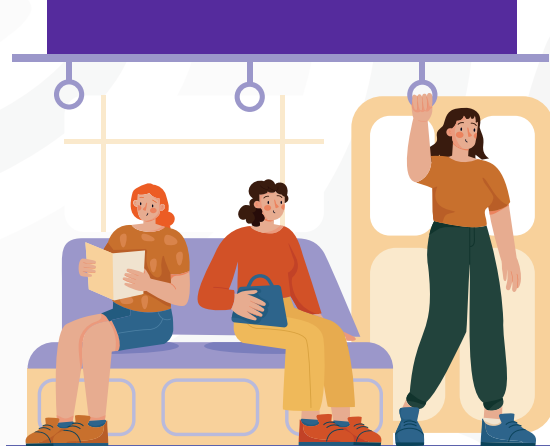
describir que estos no hacen “Nada/No les importa” y, por otra parte, cuando existe detención del victimario, la conducta nominada fue que actúan con “Violencia/golpean”.

Figura 7. Respuesta de usuarios ante violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC

Se resalta que la palabra más nominada “Nada/No les importa” se vincula con la expresión “Temor a detenerlos por represalias”. Bajo esta perspectiva, la falta de respuesta de usuarios se concibió en un discurso en donde los victimarios fueron catalogados como violentos y agresivos. De igual manera, se aludió al reducido respaldo institucional como una condición por lo que los habitantes no apoyan-actúan ante estos hechos de violencia.



En 2023, los 4 tipos principales de acoso que los testigos afirmaron presenciar en el Transporte Metropolitano y Metrobús fueron:

- Miradas persistentes e incómodas, obscenas o morbosas (72,23%)
- La persona recibió gestos visuales incómodos o vulgares (70,55%)
- Rozaron con los genitales al cuerpo de esa persona (62,58%)
- Comentarios relacionados con el cuerpo de esa persona de carácter sexual (60,32%).

A nivel general, las víctimas más frecuentes fueron mujeres adultas entre 26 a 64 años (66,36%), seguido por mujeres adolescentes entre 10 a 19 años (32,11%).

De igual manera, en los relatos de los sujetos entrevistados, se detectó el tipo de violencia sexual más recurrente en sus discursos. Es importante indicar que las descripciones tomaron como punto de partida los eventos presentados, así como, información que han escuchado en el tiempo que laboran en el ejercicio de sus actividades. El siguiente cuadro ordena la cantidad de repeticiones que, en el discurso de los entrevistados, señalaron algún tipo de violencia en el Transporte Metropolitano y Metrobús:

Figura 8. Tipos de violencias sexuales en transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC

Los tipos de violencia más mencionados fueron el “rozamiento de genitales al cuerpo” y “tocamientos al cuerpo”. En menor proporción fueron señalados los “comentarios de tipo sexual” seguido por “miradas persistentes” y “masturbación/exhibición de genitales”. El “seguimiento y hostigamiento” fue indicado como menos frecuente; sin embargo, tiene un potencial riesgo para las víctimas, puesto que, los victimarios invaden, espían y realizan los acercamientos desde los hogares y por todo el trayecto de desplazamiento en el sistema de transporte, es decir, por varios intervalos de tiempo.

Además, el “rozamiento” y “tocamientos” tuvieron una fuerte vinculación con la saturación de usuarios en unidades y paradas. El ingreso y descenso de unidades fue un escenario para que se produzcan estos tipos de violencias.

Las víctimas de las violencias descritas fueron, en su totalidad, mujeres. De igual manera, los victimarios son identificados como hombres. La violencia sexual en el transporte

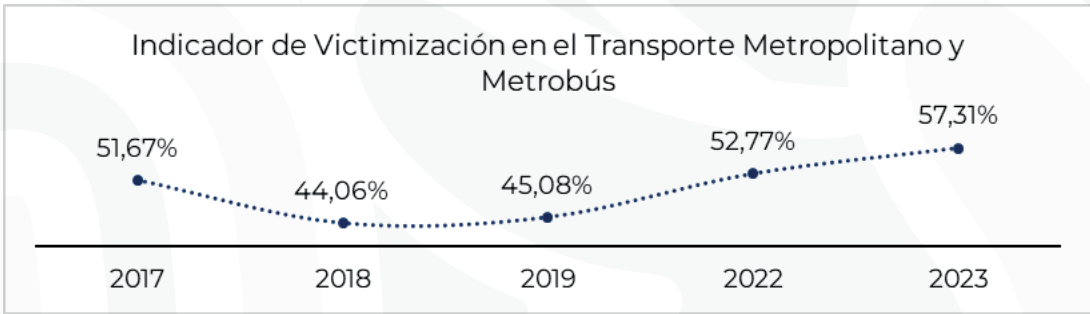
público está altamente producida y naturalizada, como ejercicio de poder de un grupo humano sobre otro (Morales, Quiroz del Pozo, y Ramírez 2016).

6.5. Víctima de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús

La violencia sexual que se manifiesta en el sistema de transporte, en algunos casos, pueden entenderse como un conjunto de prácticas que se desarrollan cotidianamente. Se presentan como silbidos, miradas persistentes, sonidos, comentarios, seguimientos, hostigamiento, tocamientos e incluso actos de exhibicionismo, entre otras acciones de carácter sexual.

Las víctimas de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús han presentado una tendencia creciente entre 2019 y 2023, pasando del 45,08 % al 57,31%. En el año 2018 se reportó el valor más bajo de este indicador con 44,06%, esto podría estar influenciado por la implementación del programa “Bájale al Acoso”, el cual fue una plataforma que permitía a los ciudadanos(as) denunciar casos de acoso sexual en el transporte público a través de un mensaje de texto.

Figura 9. Serie temporal del indicador de víctimas de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC



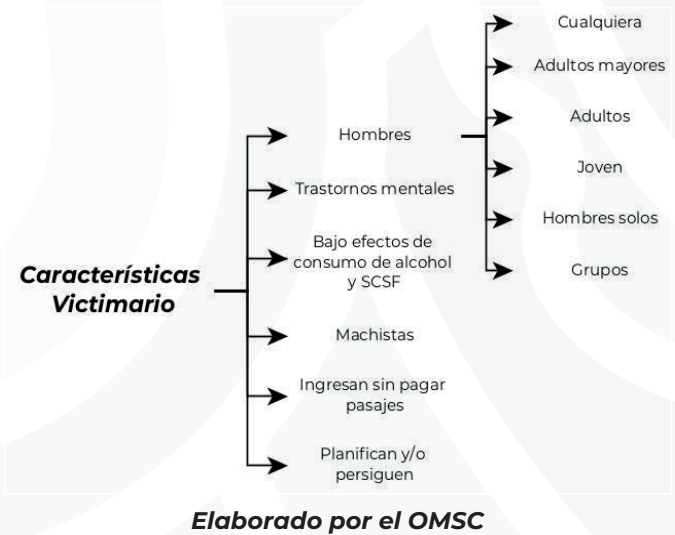
En el presente estudio se evidenció que aproximadamente 6 de cada 10 mujeres fueron víctimas de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús, donde las principales víctimas pertenecían al rango de edad de 18 a 25 años (32,95%), seguido de 26 a 35 años (31,67%). El 61,02% de las mujeres que reportaron sufrir violencia sexual en el transporte trabajan y, a nivel general, los ingresos mensuales giraban en torno de los 451 a 608 dólares (30,97%).

Los resultados reportaron que los agresores son en su mayoría hombres adultos de 26 a 64 años (80,19%), mayores de 65 años (8,79%), seguido por hombres jóvenes de 20 a 25 años (7,03%), y en menor proporción por hombres adolescente de 10 a 19 años (0,58%). Esto evidenció como en las violencias perpetradas por hombres existió una característica etaria que demanda mayor atención al momento de plantear respuestas y alternativas a las estrategias de abordaje del tema. Lo indicado también guarda su correlato en los análisis cualitativos.

Las palabras más recurrentes halladas en el estudio revelan que “hombres adultos”, “adultos mayores”, “sujetos con trastornos mentales” y, finalmente, sujetos “bajo efectos de consumo de alcohol y SCSF (sustancias catalogadas sujetas a fiscalización)” son algunas de las características que recuerdan a quienes cometen estas agresiones.

Las palabras más recurrentes en estos relatos son:

Figura 10. Características del victimario de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús

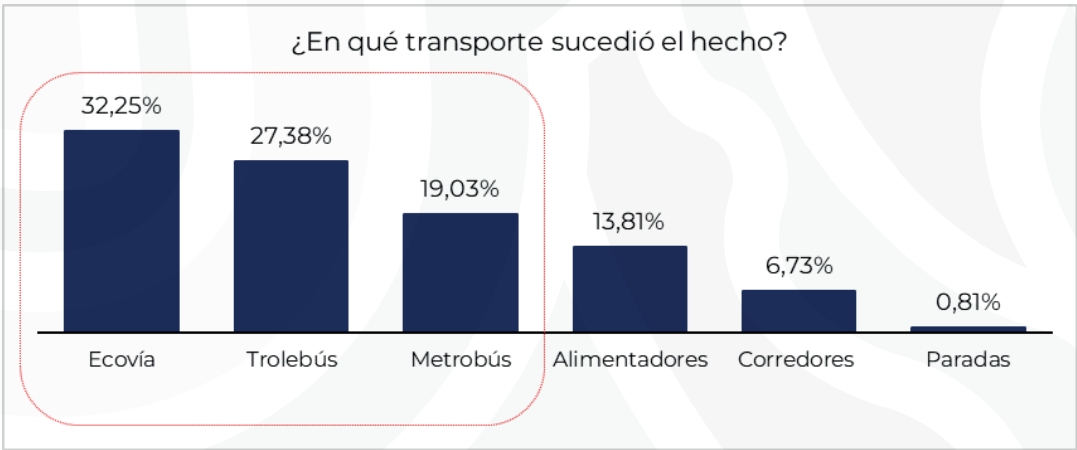


Ante la dificultad de describir a los victimarios, se ha planteado tres tipos de acosadores: ocasional, habitual y constitucional. El primero aprovecha las circunstancias o condiciones que podrían favorecerle. El segundo alude a limitantes en formación cultural, ética, social, es decir, condiciones sociales incrustadas en la cultura. Y, finalmente, los constitucionales dan cuenta de sujetos con perturbaciones psicológicas (Abarca 2006).

Si bien ya se ha mencionado anteriormente que estas violencias se llevan a cabo de manera distinta dependiendo el medio de transporte, el mayor número de hechos de acoso y abuso sexual se concentraron en: Ecovía (32,25%), Trolebús (27,38%) y Metrobús

(19,03%), lo cual se explica en razón de que estos son los medios de transporte más utilizados en el DMQ.

Figura 11. Transporte donde sucedió con mayor frecuencia hechos de victimización

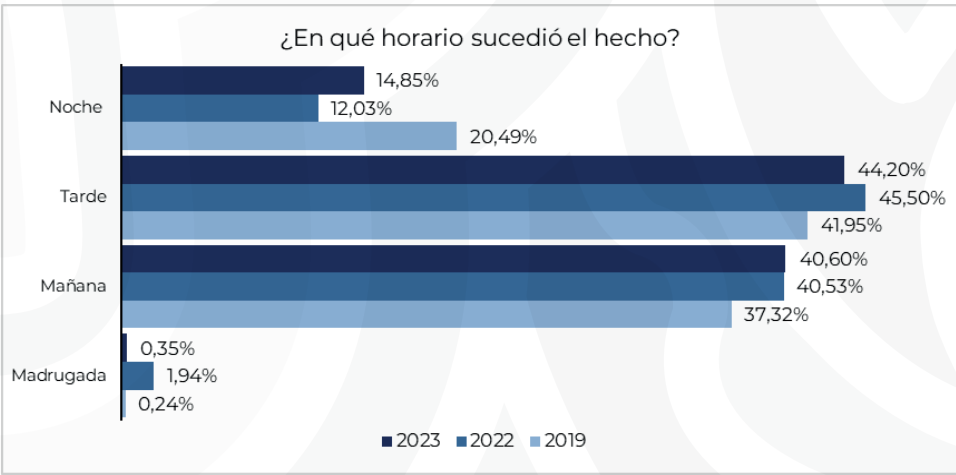


Elaborado por el OMSC

Desde 2019 hasta 2023, los horarios cuando se suscitaron más hechos de violencia en el transporte metropolitano y metrobús fueron en la tarde de 12:00 a 17:59 (en promedio un 43,88%) seguido por la mañana de 06:00 a 11:59 (en promedio un 39,48%)

Un dato importante es que, en el presente estudio se evidenció un incremento de 2,82% del reporte de estos sucesos en el horario de la noche de 18:00 a 23:59 con respecto al 12,03% del año 2022.

Figura 12. Horario con mayor frecuencia de hechos de victimización



Elaborado por el OMSC

La parte media de las unidades de transporte fue donde ocurrieron el mayor número de casos de acoso y abuso sexual (53,71%), seguido por la zona de atrás (22,39%). Esto se explica por la propia disposición de las unidades, donde más aglomeración de personas se da, así como por espacios más “aislados” en el medio de las mismas.

En 2023, las principales situaciones que sufrieron el 57,31% de mujeres víctimas de violencia sexual en el transporte metropolitano y metrobús, fueron:

- Miradas persistentes e incómodas, obscenas o morbosas (72,39%)
- La persona recibió gestos visuales incómodos o vulgares (64,50%)
- Rozaron con los genitales al cuerpo (63,23%)
- Han intentado besarle a la fuerza o le han respirado cerca (58,70%)

A nivel general, un 56,96% de usuarias reportaron que estas violencias les sucedieron más de una vez, habitualmente en un 53,71% tuvieron lugar en la parte central de la unidad mientras que un 44,20% fue en el horario de la tarde de 12:00 a 17:59.

Las principales reacciones de las mujeres víctimas de acoso y abuso sexual, frente a estos hechos, sin ser excluyentes unas de otras, fueron:

- Habitualmente, 7 de cada 10 mujeres reaccionaron con retirarse del agresor
- Por otro lado, 5 de cada 10 mujeres se defendieron físicamente mediante golpes, patadas, empujones y uso de objetos

Por otra parte, el discurso de los participantes fue recurrente al indicar ciertos tipos de respuestas de las víctimas después de haber vivenciado eventos de violencia sexual. Si bien la conducta más frecuente fue “asustada-temblando”, también se señaló otros conceptos que aluden a afectaciones emocionales, tales como, “llorando”, “gritos” y “pánico”. De igual manera, la noción nominada como “desmotivadas a poner la denuncia” puede ser entendida en relación con “no se quedan hasta que llegan autoridades”, es decir, los incidentes quedan en la impunidad. Lo indicado se contrasta con el término “poner la denuncia”, lo cual revela que fueron muy pocas las experiencias en que se relata este accionar por parte de la víctima.

Figura 13. Respuesta de víctima de violencia sexual en transporte Metropolitano y Metrobús

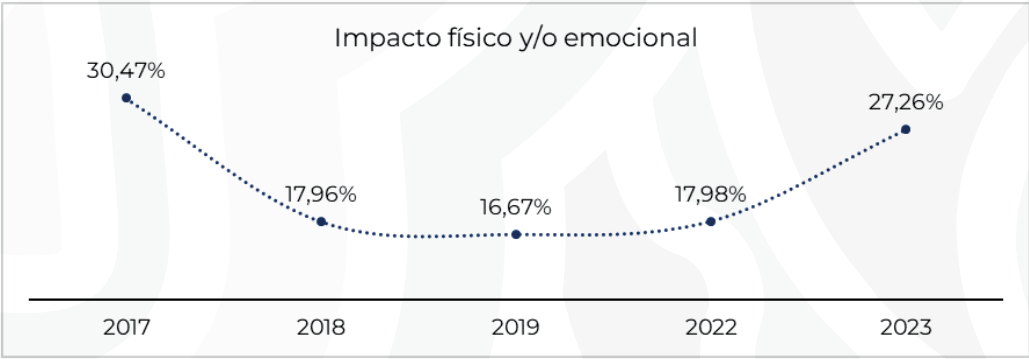


Elaborado por el OMSC

Las consecuencias del acoso sexual en el espacio público y en el transporte que sufren las mujeres son desastrosas. Se provocan cambios en su autoestima y creciente sensación de vulnerabilidad; sentimientos de enojo, disgusto; ansiedad, agitación, humillación. Muchas optan por cambiar de ruta, o por evitar ciertos horarios o lugares a los que se acude. El temor afecta sus condiciones de vida cotidiana como el sueño, la alimentación y la socialización cotidiana (Falú 2017).

El indicador del impacto físico y/o emocional que registran las personas que han sufrido estas formas de acoso sexual se ha mantenido una tendencia a la baja entre 2017 y 2019 (de 30,47% a 16,67%), mientras que desde el año 2022 se evidenció una tendencia creciente y aumentó 9,28 puntos porcentuales hasta el año 2023 (de 17,98 a 27,26%).

Figura 14. Serie temporal del indicador Impacto Físico y/o Emocional



Elaborado por el OMSC

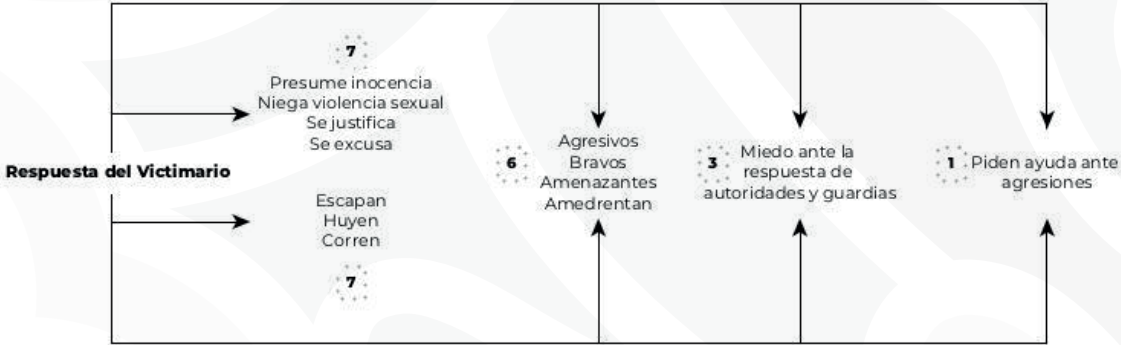
El enojo fue la principal consecuencia de la agresión suscitada en el Transporte Metropolitano y Metrobús en 2023 con un 77,03%, es decir, aproximadamente 8 de cada 10 mujeres han reaccionado con enojo ante hechos de acoso y abuso sexual en estos medios de transportes, de las cuales, aproximadamente 4 de cada 10 reaccionaron mediante golpes, patadas, empujones y uso de objetos.

Si bien la víctima expresa ciertos tipos de respuestas ante la violencia, también el victimario manifiesta ciertas conductas. En los relatos que revelan hechos de violencia sexual en el transporte, se contabilizó las palabras que indican los entrevistados, particularmente, respecto a la actuación del victimario. En este contexto, las dos conductas más frecuentes fueron “escapar” y, por otro lado, “presumir inocencia”. La primera tuvo relación con la falta de guardias, puertas dañadas y reducido apoyo ciudadano.

En cuanto a la presencia de guardianía en paradas y/o estaciones, de un total de 90 observaciones en el sistema de transporte Metropolitano y Metrobús, se detectó que el Sistema Ecovía tuvo la mayor cantidad de guardianía privada, acompañando con su presencia en 29 de 31 lugares observados. El segundo lugar lo ocupó el servicio Trolebús con presencia de guardianía privada en 20 de las 27 paradas observadas. Finalmente, el servicio Metrobús (Troncal Occidental) contó con guardianía privada en 15 de un total de 32 observaciones levantadas.

Los factores expuestos facilitaron que el victimario no sea detenido, puesto que, no existen condiciones que obstaculicen o limiten este tipo de conducta.

Figura 15. Respuesta de victimario en violencia sexual en Transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC

Las terminologías “excusarse y negar la violencia” también formó parte de las conductas de los victimarios. El trato despectivo y culpabilizante hacia la víctima fue una forma de evadir su responsabilidad ante la violencia. Por otra parte, las acciones “agresivas y

amenazantes” fueron una condición vinculada a las causas por la que las víctimas no reportan, piden ayuda o denuncian.

En vista de la necesidad de detener al agresor, buscar contención emocional, apoyo legal o cualquier otra búsqueda de auxilio, el estudio identificó que las usuarias afectadas buscaron principalmente ayuda en pasajeros con un 11,14%, seguido por reportar a una amiga o familiar cercano con un 6,61%. Es preciso recalcar que, en menor proporción se reportó la búsqueda de ayuda en el Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano con 1,39%, al recaudador(a) con 0,70% y a la Policía Nacional con el 0,70%.

Las entrevistas arrojan otro tipo de información, puesto que, los participantes describen la actuación de las autoridades una vez suscitada la violencia. En este contexto, varios relatos aludieron a la presencia de “Policía Nacional” y “Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano”. Si bien aludieron a la presencia de funcionarios, algunas de sus actuaciones fueron problematizadas. Por un lado, les adjudicaron agresiones hacia el victimario, así como, detenciones ficticias en las que posteriormente se visualizó al agresor en el sistema de transporte.

Figura 16. Respuesta institucional ante violencia sexual en Transporte Metropolitano y Metrobús

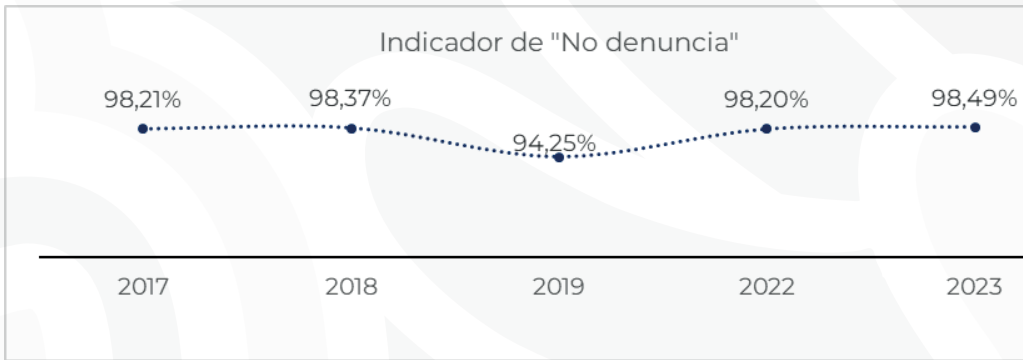


Es importante tener una mirada crítica respecto a ciertos relatos de funcionarios del sistema de transporte (guardias-boleterías-conductores). La culpabilización a la víctima, así como prejuicios por el uso de determinada vestimenta fueron algunas de sus valoraciones ante los hechos de violencia suscitados.

Finalmente, la noción de “temor a represalias” ocupó las inquietudes de quienes podrían aportar para detener y/o desmotivar la perpetración de este tipo de violencias, es decir, los conductores del sistema de transporte.

Entre 2017 y 2023, la cifra de “no denuncia” de estos incidentes, en el Transporte Metropolitano y Metrobús, ha mantenido la misma proporción, es decir, aproximadamente el 98% de mujeres que fueron víctimas de estos sucesos no denunciaron el hecho. A excepción de los resultados del año 2019 cuando se evidenció la mayor disminución porcentual (4,12%) en el periodo de análisis, donde el 94,25% de mujeres no denunciaron este suceso.

Figura 17. Serie temporal del indicador “No denuncia”

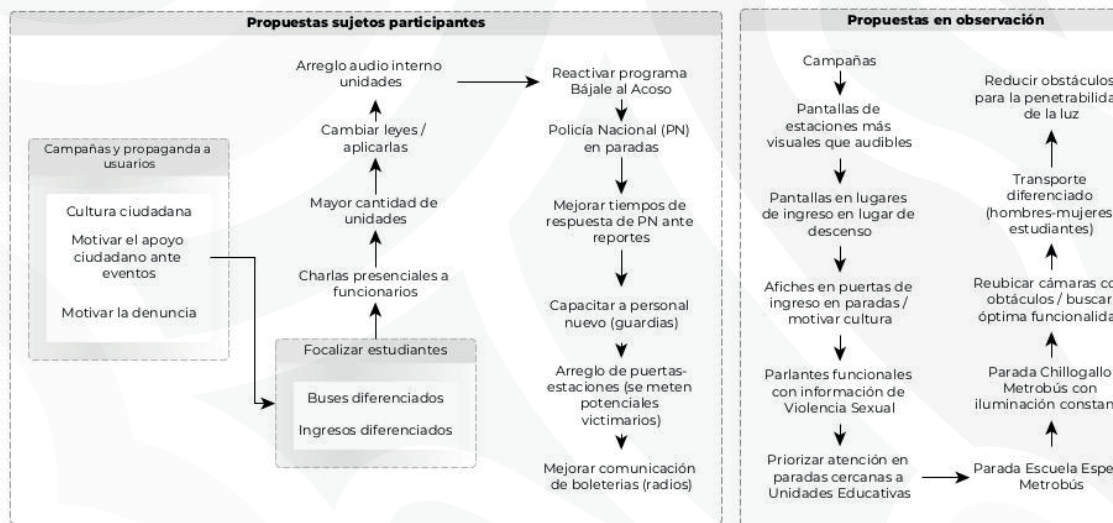


Elaborado por el OMSC

6.6. Propuestas ante violencia sexual

En el desarrollo de las entrevistas, los participantes generaron aportes y propuestas para responder a la situación de violencia sexual en el transporte. De igual manera, en las observaciones también se detectaron falencias y problemáticas que pueden ser intervenidas. La información analizada se ordenará dependiendo de las veces en que se nominó a la misma iniciativa:

Figura 18. Propuestas ante eventos de violencia sexual en Transporte Metropolitano y Metrobús



Elaborado por el OMSC

Las “campañas”, que promuevan la cultura ciudadana y motiven el apoyo ciudadano así como la denuncia, fueron la principal propuesta descrita por los participantes. De igual manera, las observaciones destacaron esta propuesta como medio necesario que mejore la cultura ciudadana y problematice la violencia sexual en el transporte.

7. Conclusiones

7.1. Percepción de inseguridad en el transporte metropolitano

- La percepción de inseguridad en el Transporte Metropolitano y Metrobús en el año 2023 fue de 73,94%, es decir, 7 de cada 10 mujeres se han sentido inseguras en estas unidades.
- A nivel general, 8 de cada 10 mujeres argumentaron que la principal razón por la que perciben inseguridad en el Transporte Metropolitano y Metrobús fue por el cometimiento de robos que existen en las unidades; y 3 de cada 10 mujeres mencionaron que la segunda razón de inseguridad fue por la aglomeración de personas o buses llenos.

7.2. Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús

- 8 de cada 10 mujeres perciben un entorno inseguro relacionado al acoso y/o abuso sexual al momento que usan el Transporte Metropolitano y Metrobús.

7.3. Testigo de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús

- 8 de cada 10 mujeres fueron testigas de incidentes de violencia sexual mientras se movilizaban en el Transporte Metropolitano y Metrobús.
- Los testigos mencionaron que las víctimas más frecuentes de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús fueron mujeres adultas entre 26 a 64 años, seguido de adolescentes mujeres entre 10 a 19 años.
- El 24,33% de testigos reaccionaron al ver estos tipos de acoso y abuso sexual, y su principal reacción fue reclamar, hablar y gritar al agresor.

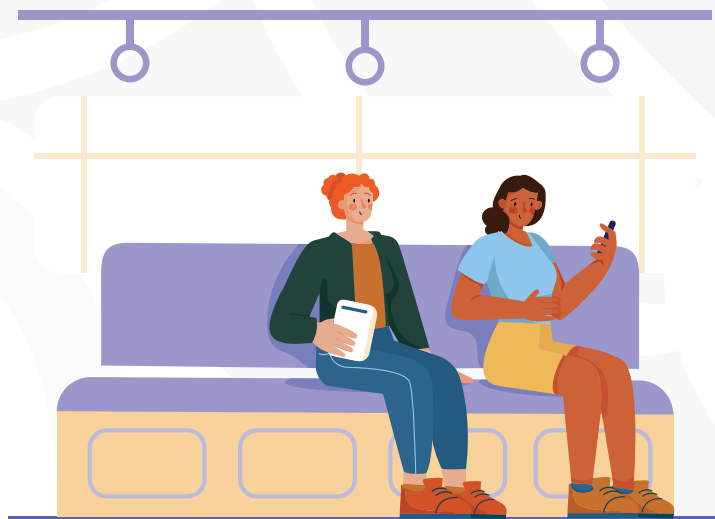
7.4. Víctima de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y metrobús

- Aproximadamente 6 de cada 10 mujeres fueron víctimas de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús, y las principales víctimas pertenecían en un 32,95% al rango de edad de 18 a 25 años.
- Por lo general, los agresores de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús fueron en un 80,60% hombres adultos de 26 a 64 años.
- El mayor número de hechos de acoso y abuso sexual se concentraron en: Ecovía (32,25%), Trolebús (27,38%) y Metrobús (19,03%).
- Los horarios cuando se suscitaron más hechos de violencia sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús fueron en la tarde de 12:00 a 17:59 en un 44,20%, seguido por la mañana de 06:00 a 11:59 en un 40,60%.
- En la parte media de las unidades de transporte fue donde ocurrieron el mayor número de casos de acoso y abuso sexual en un 53,71%, seguido por la zona de atrás en un 22,39%.
- Las situaciones más frecuentes que sufrieron las víctimas fueron: miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas (72,39%), gestos visuales incómodos o vulgares (64,50%) y rozaron con los genitales su cuerpo (63,23%).
- 7 de cada 10 mujeres víctimas reaccionaron con retirarse del agresor ante estos hechos, y consecutivamente 5 de cada 10 mujeres se defendieron físicamente mediante golpes, patadas, empujones y uso de objetos.

Al analizar los datos obtenidos en este estudio y en comparación con el mismo informe de años anteriores, deja en evidencia la necesidad de intervenir de manera integral para

erradicar la violencia sexual del transporte metropolitano. Si bien las campañas de denuncia y soporte a las víctimas son primordiales, es necesario intervenir también en el cambio de patrones culturales que permite la reproducción de violencias en el espacio público de manera impune.

El acoso sexual es una de las expresiones de la violencia basada en género más recurrente en el espacio público. Este se caracteriza por ser una forma en la que se perpetúan expresiones de masculinidades hegemónicas. De acuerdo a los propios relatos presentes en este estudio, así como a la comparación bibliográfica, es posible concluir que una de las aristas de intervención prioritaria para erradicar el acoso debería enfocarse en la educación en nuevas masculinidades no hegemónicas, donde el abordaje no se centre solamente en quienes sufren estas formas de violencia, sino también en quienes la perpetran para avanzar hacia su erradicación.



8. Bibliografía

- Abarca, Luis. 2006. «Acoso Sexual». Editorial Jurídica del Ecuador.
- «Banco Interamericano de Desarrollo». 2019.
- COIP. 2014. «Código Orgánico Integral Penal». Quito, Ecuador.
- Díaz Castro, Sandra Paola. 2019. «Transporte público y acoso sexual en Quito; estrategia comunicacional hacia el empoderamiento de las mujeres». Quito, Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar.
- Falú, Ana. 2017. «La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público.» *Revista Vivienda y Ciudad* 4.
- González, Edelmira. 2005. «La observación directa base para el estudio del espacio local». *Geoenseñanza* Vol. 10, n (106): 101-5. <https://doi.org/10.5354/0365-7779.1957.1906>.
- Hernández, Rafael. 2014. «La investigación cualitativa a través de entrevistas: su análisis mediante la teoría fundamentada». *Cuestiones Pedagógicas*, n.º 23: 187-210.
- Hidalgo, Carmen, Ignacio Pisano, y Manuel Carmona. 2009. «Psicología Ambiental». *Agenda 21 Málaga*.
- INEC. (2019). Encuesta Nacional Sobre Relaciones Familiares Y Violencia De Género Contra Las Mujeres (ENVIGMU). *Boletín*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Sociales/Violencia_de_genero_2019/Boletin_Tecnico_ENVIGMU.pdf

«Ley Orgánica Integral para la Prevención y Erradicación de la Violencia de Género contra las Mujeres». 2018.

Mejía Navarrete, Julio. 2000. «El muestreo en la investigación cualitativa». *Investigaciones Sociales*.

Montoya, Lucas Correa. 2010. «¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos». *Territorios*, n.º 22: 125-49.

Morales, Liudmila, Nathalia Quiroz del Pozo, y Graciela Ramírez. 2016. «Acoso sexual en lugares públicos de Quito: reto para una ciudad segura». *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, 2016.

Santis, Hernán, y Mónica Gangas. 2001. «La observación como fuente del conocimiento geográfico». *Revista de Geografía Norte Grande*, 2001.

Valera, Sergi. 2016. «Psicología Ambiental. Bases teóricas y epistemológicas». *ResearchGate* 9: 1-14.

Vallejo, Elizabeth, y María Paula Rivarola. 2013. «La violencia invisible: acoso sexual callejero en Lima metropolitana». *Instituto de opinión pública*, 2013.

Vallejo Rivera, Elizabeth, y María Paula Rivarola Monzón. 2013. «La violencia invisible: acoso sexual callejero en Lima Metropolitana y Callao». *ISA World Congress of Sociology Facing an Unequal World: Challenges for Global Sociology*, 2013. www.ssonetwork.com.

Zermeño, Martha Fabiola. 2009. «La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2009». *Secretaría de Desarrollo Social*.

Sin



violencias

Quito renace

#CERO ACOSO

Observatorio
Metropolitano de
Seguridad Ciudadana

Secretaría de
Seguridad

Quito renace



Quito
Alcaldía Metropolitana