

VIOLENCIA SEXUAL

Transporte Metropolitano



MAYO
2022

ESTUDIO DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE METROPOLITANO Y METROBÚS CUANTITATIVO AÑO 2022

Contenido

1. Antecedentes.....	4
2. Normativa Legal.....	6
3. Justificación	10
4. Caracterización de los Transportes Metropolitano y Metrobús	11
4.1. Trolebús	11
4.2. Ecovía y Corredor Sur Oriental.....	12
4.3. Metrobús	13
5. Objetivos.....	13
5.1. Objetivo General:.....	13
6. Metodología	14
Tamaño de la muestra:	15
7.1. Dinámicas de movilidad de las mujeres en el Transporte Metropolitano y Metrobús.....	19
7.2. Percepción de Inseguridad en el Transporte Metropolitano y Metrobús.....	21
7.2. Percepción del ambiente de las unidades de transporte Metropolitano y Metrobús relacionado con Acoso y Abuso Sexual	22
7.3. Testigo de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y Metrobús	23
7.4. Víctima de Acoso y Abuso Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús.....	25
7.5. Evaluación del Programa Bájale al Acoso	36
7.6. Estrategia Cero Acoso en el Transporte Metropolitano.....	37
8. Escenarios de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús:	39
9. Conclusiones	40
10. Glosario de términos	41
11. Bibliografía	49
12. Anexos.....	51

1. Antecedentes

La violencia sexual en el transporte público es un problema amplio a nivel mundial, que atenta y obstaculiza el ejercicio de los derechos fundamentales tanto a mujeres y hombres, no distingue nivel de educación, condición social, etnia, opción 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, son situaciones a las que a diario enfrentan los usuarios del transporte público y que suele generar una sensación de terror, rabia e impotencia ante los acosadores. Esta situación se presenta en la mayoría de los transportes públicos lo que ha llevado a naturalizarlo. Se subraya que este tipo de violencia vulnera el derecho a una vida libre de violencia, tanto a nivel público como privado, el derecho a la salud, a la integridad física y a ser libres de cualquier tipo de discriminación.

ONU en “La Resolución 48/104 de la Asamblea General relativa a la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer” se define la violencia contra las mujeres incluyendo el acoso sexual, que se prohíbe en el trabajo, en instituciones educacionales y en otros lugares (art. 2.b), y alienta a que se establezcan sanciones penales, civiles, y otros tipos de sanciones administrativas y a que se sigan enfoques de tipo preventivo para eliminar la violencia contra las mujeres (art. 4.d-f). (Asamblea General de las Naciones Unidas 1994)”

La violencia sexual es un tipo de violencia de género y se la define como todo acto sexual, la tentativa de consumar un acto sexual, los comentarios o insinuaciones sexuales no deseados, o las acciones para comercializar o utilizar de cualquier otro modo la sexualidad de una persona mediante coacción por otra persona, independiente de la relación de esta con la víctima, en cualquier ámbito incluido el hogar o el lugar de trabajo (Sistema Regional de Indicadores 2011). A menudo se suele identificar a la violencia de género como aquella que se muestra con daños físicos y corporales de afectación, hasta la tentativa y consumación de la muerte de la víctima, pero esta manera de interpretar esconde otras múltiples formas de violencia como la psicológica y emocional. (L. Morales, Quiroz del Pozo, and Ramírez 2016)

La Fundación THOMSON REUTERS en el año 2014, en colaboración con la empresa YouGov, realizaron un estudio en 16 ciudades capitales más grandes de todo el mundo, en donde le preguntaron a más de 6.550 mujeres de su experiencia personal en buses, metro y otros medios de transporte, la cual constaba de seis preguntas enfocadas en:

- La percepción general sobre seguridad en el transporte público,
- Si era seguro después de que oscurece, cuánto riesgo corría las mujeres de sufrir abuso verbal o físico y
- La confianza en el manejo por parte de las autoridades de las denuncias de abuso o de la ayuda pública,

En el estudio se reflejó los siguientes principales resultados:

- Los sistemas de transporte público más peligrosos para las mujeres están en **Latinoamérica, donde 6 de cada 10 son acosadas físicamente.**

- Moscú fue la peor capital europea calificada pues no confían en que las autoridades investiguen reportes de abuso.
- **Colombia-Bogotá, tiene el sistema de transporte más inseguro en donde las mujeres sienten temor de viajar luego de que oscurece, seguida por Ciudad de México, Lima y Nueva Delhi.**
- Nueva York figuró como la mejor ciudad para las mujeres en temas de seguridad en trenes y autobuses seguida de Tokio, Pekin y Londres.

En el Ecuador se realizó la primera encuesta de Violencia de Género y la segunda en Latinoamérica, que se desarrolló desde el 16 de noviembre al 15 de diciembre de 2011, a mujeres de más de 15 años en 18.800 viviendas, a nivel nacional, urbano y rural por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Los resultados más importantes reflejados en la encuesta muestran que el 60,6% de las mujeres en Ecuador ha vivido algún tipo de violencia. La violencia contra la mujer no tiene mayores diferencias entre zonas urbanas y rurales: en la zona urbana el porcentaje es de 61,4% y en la rural 58,7%, sumado a que las mujeres indígenas y afro ecuatorianas son el grupo étnico que más violencia sufre, donde aproximadamente 7 de cada 10 mujeres han vivido algún tipo de violencia.

La Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana –OMSC- en el año 2017 realizó el estudio (línea base) de Violencia Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús, en el cual aproximadamente cuatro de cada diez usuarias y usuarios sufrieron abuso o acoso sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús, de estas el 72,5% son mujeres que se encuentran en el rango de edad de 18 a 25 años, el tipo de acoso que predomina es las miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas con el 71,4%, esta violencias ocurrieron en el medio de la unidad de transporte y, con mayor frecuencia en horarios de la tarde.

En el año 2018 el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana realizó el estudio que nos muestra que el indicador de violencia sexual disminuyó en 6,5%, ya que tres de cada diez usuarias y usuarios sufrieron un abuso o acoso sexual en el transporte metropolitano y Metrobús, de estas el 73,6% son mujeres que se encuentran en el rango de edad de 18 a 25 años, y persiste el tipo de acoso miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas con el 66,4%, igualmente su ocurrencia se da en el medio de la unidad de transporte y en horarios de la tarde.

En el Estudio de Violencia Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús en el año 2019 ejecutado por el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana se puede evidenciar que el 27,33% de los usuarios del transporte metropolitano y Metrobús sufrieron algún tipo de acoso o abuso sexual, de las cuales 8 de cada 10 víctimas fueron mujeres entre los 18 y 45 años, con un nivel de estudios bachiller completo con el 37,36% y superior incompleto con el 33,33%. Además, el 72,41% de las víctimas mujeres trabajan con un nivel de ingresos del hogar se encuentra entre \$554,00 a \$1.106,00.

2. Normativa Legal

Los cuerpos legales relacionados con la seguridad ciudadana son los siguientes:

Cuerpo Legal	Artículos/Objetivos/Política	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"
La 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
La 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)	La CEDAW identifica de manera general todas las formas de discriminación contra la mujer, y de manera específica, insta a todos los Estados Partes a tomar todas las medidas apropiadas para

Cuerpo Legal	Artículos/Objetivos/Política	Resumen
		la modificación de los patrones sociales y culturales de conducta de hombres y mujeres con miras alcanzarla 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
La 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 las 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 dominación de la mujer por el hombre, 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

Cuerpo Legal	Artículos/Objetivos/Política	Resumen
		países a adoptar todas las medidas necesarias para la eliminación de la violencia contra las mujeres, adoptando todas las medidas para eliminar todas las formas de explotación, abuso, acoso y violencia contra las mujeres, las adolescentes y las niñas
Constitución de la República del Ecuador	Artículo 3 literal 8)	Garantizar a sus habitantes 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 persona
	Artículo 393	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
Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)	Artículo 55, literal m)	Gestionar los servicios de prevención, protección, socorro y extinción de incendios

Cuerpo Legal	Artículos/Objetivos/Política	Resumen
	Artículo 84, literal r)	Funciones del Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano
	Artículo 90, literal u)	Atribuciones del Alcalde o Alcaldesa Metropolitano
Ley de Seguridad Pública y del Estado	Artículo 4, numeral a)	Principios de la seguridad pública y del Estado
	Artículo 23	Seguridad ciudadana
	Artículo 45	Participación Ciudadana
Ley Orgánica Integral para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres	Artículo 5	Obligaciones estatales
Toda una Vida Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021	Objetivo 1, Política 1.10	Meta: Reducir la tasa de femicidios de 0,85 a 0,82 por cada 100 000 mujeres a 2021.
Plan Nacional de Erradicación de la Violencia de género hacia niñez, adolescencia y mujeres	Política S2, Objetivo 2	Meta: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito atiende, reduce y acompaña casos de violencia y discriminación.
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 N° 001 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito	Artículo 3741	Funciones del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana
	Artículo 3783 y Artículo 3784	De La Evaluación, Resultados e Impacto de Los Proyectos de Seguridad Ciudadana en el Distrito Metropolitano De Quito
	Artículo 1003.- Violencia basada en género, Artículo 1004. - Maltrato sexual callejero en medios de transporte público	De las Políticas hacia la Erradicación de la Violencia basada en género en el Distrito Metropolitano de Quito

3. Justificación

Los procesos de movilidad urbana son heterogéneos y desiguales, en la medida que tanto la estructura urbana, así como los comportamientos individuales y la percepción de los espacios urbanos están de diferentes formas influenciados por factores socioculturales tales como género, edad, tipo de actividad, entre otras. En esta discusión el transporte es estratégico, está relacionado con dos procesos de apropiación del espacio público que son necesarios de puntualizar. De acuerdo a Levy, en primer lugar, proporciona acceso a una variedad de usos y lugares distribuidos geográficamente en diferentes partes de la ciudad y con ello el derecho a apropiarse del espacio urbano para una variedad de usos que son fundamentales para la vida cotidiana. Y, en segundo lugar, porque el acto de viajar en sí mismo representa la libertad de movimiento en el espacio público y la potencial apropiación del espacio público, donde factores socioculturales como la seguridad e inseguridad, la amenaza física o verbal en contra de las mujeres son obstáculos para su pleno ejercicio. Mientras que la primera forma de apropiación se refiere a la accesibilidad, la segunda se relaciona con la cuestión de la movilidad (Levy 2013).

Con fecha 08 de marzo de 2022, se llevó a cabo la suscripción el Convenio Interinstitucional entre la Unidad Patronato Municipal San José, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, con el objetivo de coordinar e implementar acciones para poner en marcha la Estrategia Integral de Prevención y Actuación frente al acoso sexual en el Sistema Integrado de Transporte en contra de mujeres, niños, niñas, adolescentes, personas con discapacidad y adultos mayores, denominada "Cero Acoso", mismo que en su cláusula cuarta, referente a los compromisos de las partes, en el numeral 4.1 por parte de la UPMSJ, literal c) establece: *"Coordinar con otras instituciones privadas y públicas, así como con organismos multinacionales para el fortalecimiento estratégico "Cero Acoso"*.

Con Oficio Nro. UPMSJ-DET-2022-0003-OF de fecha 23 de marzo de 2022, suscrito por la Soc. María Mercedes Varela, Directora de Ejecución Técnica de la Unidad Patronato Municipal San José, mediante el cual solicita *"la participación del Observatorio para que elabore una propuesta de estudio relacionado con la estrategia "Cero Acoso" (ex-ante), con la finalidad de contar con la data de línea de base"*.

En el Distrito Metropolitana de Quito existen 1'052.000 usuarias y usuarios (Empresa de Pasajeros Quito, 2017) que utilizan a diario el transporte Metropolitano como Trolebús, Ecovía y Metrobús, que representa el 38,45% de la población total de Quito. El acoso sexual en espacios públicos no es una temática nueva y exclusiva en nuestro país sino más bien es generalizado a nivel mundial; es por esto, que la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad realizó el IV 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 en base al marco legal de la seguridad ciudadana que está presente en las normativas del gobierno central y de los gobiernos autónomos descentralizados, así como también en sus planes que articulan las acciones a realizarse.

El presente estudio se lo realizó mediante una encuesta a mujeres mayores de 18 años de edad en base al nuevo proyecto Cero Acoso que es una estrategia de prevención y actuación frente al acoso sexual en el Sistema Integrado de Transporte, no solo en beneficio de mujeres y niñas, sino también de niños, adolescentes, personas con discapacidad y adultas mayores; se incluirá al Metro de Quito", contiene los siguientes módulos:

- Seguridad en el Transporte Municipal,
- Violencia Sexual como Testigo,
- Violencia Sexual como Víctima,
- Impacto Físico y/o Emocional,
- Búsqueda de Ayuda y Dimensión Institucional, y
- Estrategia Cero Acoso.

El estudio levanta información sobre el perfil socioeconómico de la población objetivo; frecuencia de los viajes que se realizan en transporte metropolitano; la percepción de seguridad en el transporte; victimización de hechos de acoso y abuso sexual; perfil del victimario, y la propensión a denunciar ante las autoridades cuando se es víctima de un hecho delictivo.

El interés social del estudio busca evidenciar como vulneración y obstáculos en el ejercicio de los derechos humanos las afectaciones que experimentan los usuarios del sistema de transporte, con especial énfasis en la violencia basada en género, pues como han reflejado estudios previos y, este no será la excepción, en que se constate que las mujeres viven de manera diferencial las problemáticas en la movilidad Metropolitana. Mostrar la desigualdad en el acceso al transporte es también una relación que se busca indagar en el presente estudio, por tanto, mostrar las construcción y pautas conductuales que atraviesan las prácticas de hombres y mujeres en el transporte.

4. Caracterización de los Transportes Metropolitano y Metrobús

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Empresa de Transporte de Pasajeros se encarga de operación y administración del servicio de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, dentro de sus sistemas de transporte se encuentran el Trolebús, Ecovía, Corredor Sur Occidental y Corredor sur Oriental. Para el presente estudio de Violencia Sexual se consideró estos sistemas de transporte y es importante detallar los circuitos, paradas y horarios que brindan el servicio a la ciudadanía.

4.1. Trolebús

En base al estudio de Violencia Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús los usuarios que utilizan el Trolebús les toma hacer el trayecto de 30-45 minutos con el 33,02%, utilizan diariamente por trabajo principalmente y estudios. Los viajes promedios diarios son 325.000 con la operación de 113 unidades, el total de paradas de este transporte son 50 repartidas en los seis circuitos de sur (Quitumbe) a norte (Carcelén). (Empresa de Pasajeros Quito, 2019).

Horario:

Lunes - Viernes 05h00 a 24h00

Sábado – Domingo 06h00 a 22h00

Número de pasajeros promedio diario: 290.000

Circuitos

Tabla 1. Circuito del Trolebús

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

Fuente: Empresa de Pasajeros Quito
Elaboración: OMSC

4.2. Ecovía y Corredor Sur Oriental

En base al presente estudio los usuarios que utilizan la Ecovía y el Corredor Sur Oriental les toma hacer el trayecto de 30-45 minutos con el 34,92%, utilizan diariamente por trabajo principalmente y estudios. Los viajes promedios diarios son 272.830 con la operación de 123 unidades, 38 paradas repartidas en ocho circuitos de sur (Guamaní) a norte (Río Coca). (Empresa de Pasajeros Quito, 2019).

El 05 de diciembre de 2016, el corredor sur oriental del sistema de transporte Ecovía, aumento su recorrido en 4,5 kilómetros desde la estación de El Capulí, hasta la nueva terminal Guamaní, que beneficio a cerca de 180.000 usuarias y usuarios del sistema municipal de transporte. (El Comercio, 2016).

Horario:

Lunes - Viernes 05h00 a 24h00

Sábado – Domingo 06h00 a 22h00

Número de pasajeros promedio diario: 222.000

Circuitos:

Tabla 2. 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

Fuente: Empresa de Pasajeros Quito
Elaboración: OMSC

4.3. Metrobús

De acuerdo al presente estudio las usuarias y usuarios que utilizan el Metrobús les toma hacer el trayecto de 30-45 minutos con el 36,10%, utilizan diariamente por trabajo principalmente y estudios, se debe mencionar que actualmente este transporte opera con 60 unidades desde el Playón de la Marín hasta la estación de la Ofelia. (Consortio Central Norte, 2018)

Horario:

Lunes - Viernes 05h00 a 22h30

Sábado – Domingo 06h00 a 21h30

Número de pasajeros promedio anual: 390.000

Paradas:

Tabla 3. 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

Fuente: Empresa de Corredor Central Norte

Elaboración: OMSC

5. Objetivos

5.1. Objetivo General:

Brindar información oportuna con enfoque de género, derechos, inclusión y diversidad; que aporten a la toma de decisiones para prevenir y erradicar la violencia sexual en el Distrito Metropolitano de Quito, y a la vez ser la línea base para la estrategia Cero Acoso de acuerdo con la Ordenanza 001 del Código Municipal.

5.2. Específicos:

- Levantar y procesar la información cuantitativa 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 de violencia sexual de los años 2017, 2018, 2019 y 2022.

6. Metodología

Basados en el Estudio de la Violencia Sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2009, el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana tomo como referencia la metodología utilizada en este estudio.

- Se realizó un estudio cuantitativo del fenómeno de la violencia sexual que padecen las mujeres usuarias del transporte público en el DF, a mujeres de 15 años y más, usuarias de los principales medios de transporte: metro, metrobús, tren ligero, pesero, camión de la Red de Transportes de Pasajeros y taxi.
- La técnica de muestreo que se utilizó fue: Selección aleatoria de pasajeros. Este caso se basa en la selección sistemática de personas, para lo cual no existen técnicas únicas, pero existen algunos criterios para el cálculo del tamaño de muestra.

Consciente de la problemática el OMSC plantea el estudio de violencia sexual en el transporte en mujeres y hombres, proyectando además la necesidad de profundizar el estudio en todo el transporte metropolitano.

Ante esta necesidad se ha planteado realizar dos metodologías de obtención de información:

1. Aplicación del instrumento a usuarios del Transporte Metropolitano en las paradas grandes a través de selección aleatoria de quienes esperan en la fila para subir a este medio.
2. Aplicación del instrumento auto administrada en las paradas grandes a usuarios.

Universo: 1'052.000 Número de pasajeros que utilizan diariamente los medios de transporte: Trolebús, Ecovía, Corredor sur oriental y Metrobús.

Población objetivo: La población objetivo del estudio son mujeres de 18 años, que se encuentran esperando el bus en las terminales que conforman Trole bus, Ecovía, Corredor sur oriental y Metrobús.

Para una mejor distribución de la muestra se la caracterizó por rangos de edad según el siguiente esquema:

- Trole Bus:
 - ◆ Terminal de Carcelén
 - ◆ 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

- Metro Bus:
 - ◆ Estación Ofelia

Tamaño de la muestra:

El estudio de Violencia Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús en los tres años el cálculo de la muestra se lo realizó con el nivel de confianza del 95% y un margen de error entre el 2.5% y 3.4%, para el año 2019 se optimizo la muestra mediante el recalcu de la muestra que es obtener la varianza de los principales indicadores del año anterior y obtener el margen de error, en base a las recomendaciones emitidas en las reuniones de trabajo con el INEC.

Tabla 4. Tamaño de muestra

Años	Nivel de Confianza	Margen de Error	N° de Encuestas
2017	95%	3.4%	1.050
2018	95%	3.1%	1.100
2019	95%	2.5%	1.500
2022	95%	2.5%	1.500

Fuente: OMSC
 Elaboración: OMSC

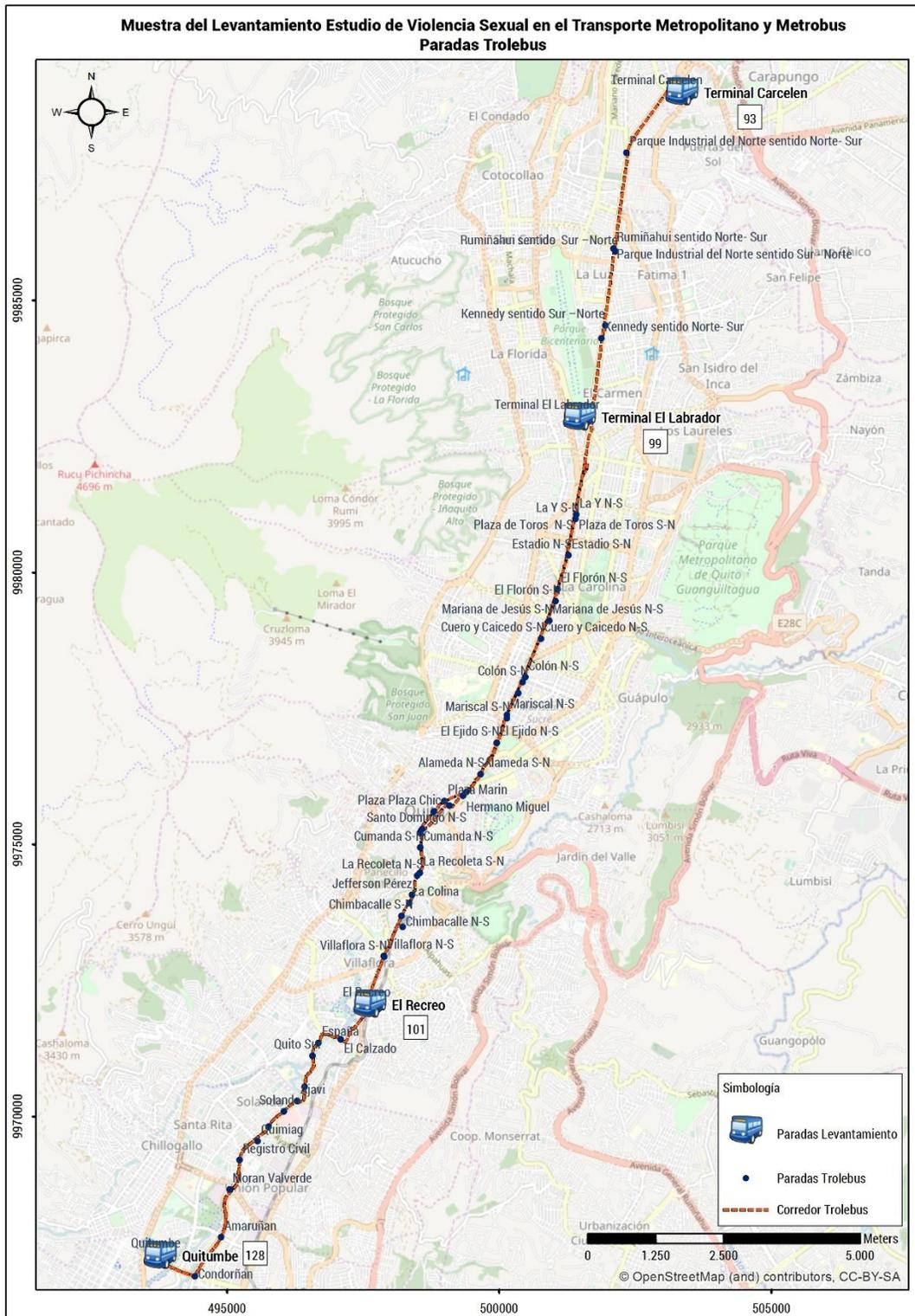


Figura 1. Mapa paradas del levantamiento

Fuente: OMSC

Elaboración: OMSC

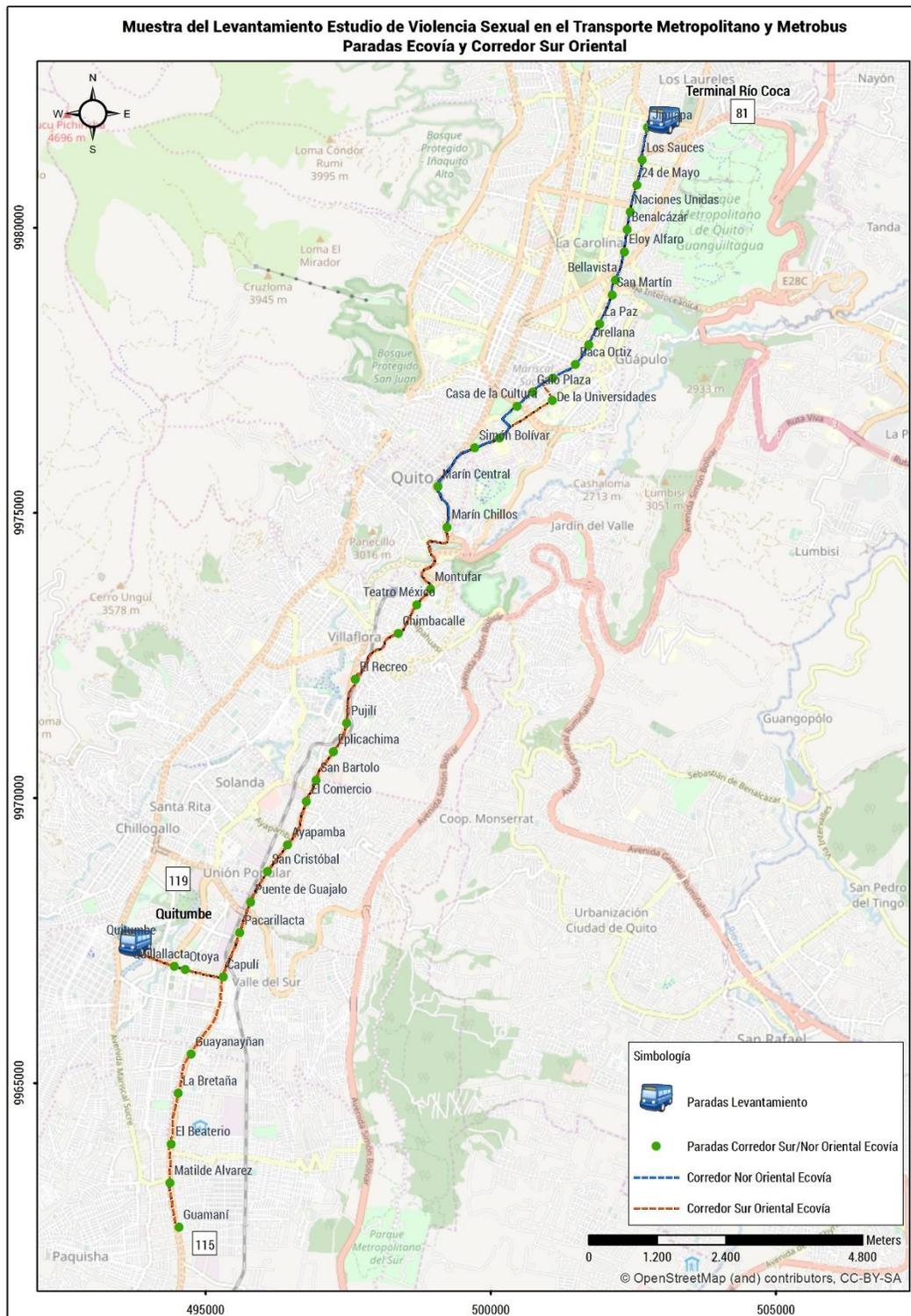


Figura 2. Mapa paradas del levantamiento

Fuente: OMSC

Elaboración: OMSC

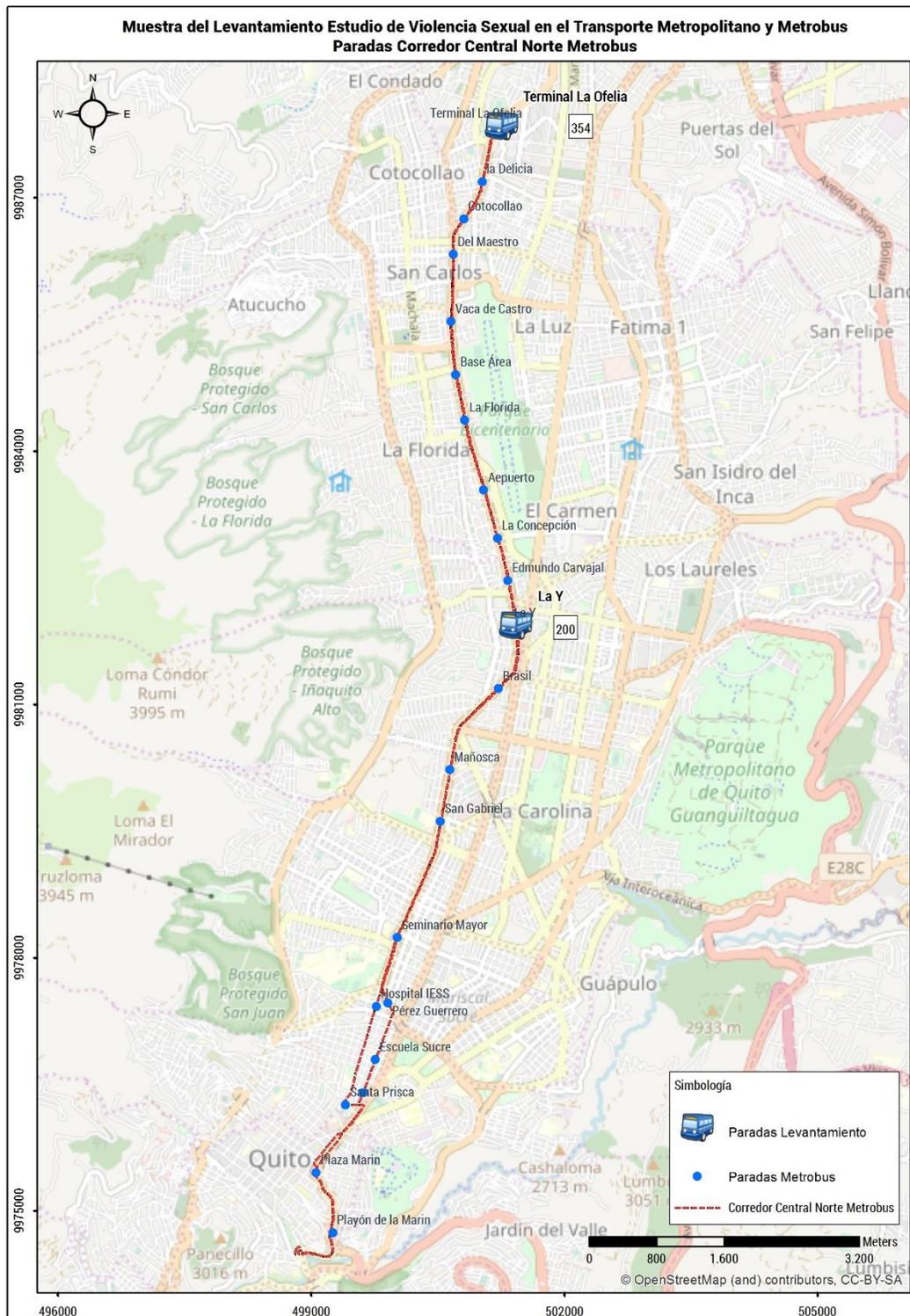


Figura 3. Mapa paradas del levantamiento

Fuente: OMSC

Elaboración: OMSC

7.1. Dinámicas de movilidad de las mujeres en el Transporte Metropolitano y Metrobús

Las dinámicas de movilidad de las mujeres en el Transporte Metropolitano y Metrobús de Quito, no responden a los patrones tradicionales que generalmente se utilizan para planear el transporte, es decir, no se mueven únicamente del hogar al trabajo, es por ello que a continuación se detalla por rango de edad las características de uso del transporte:

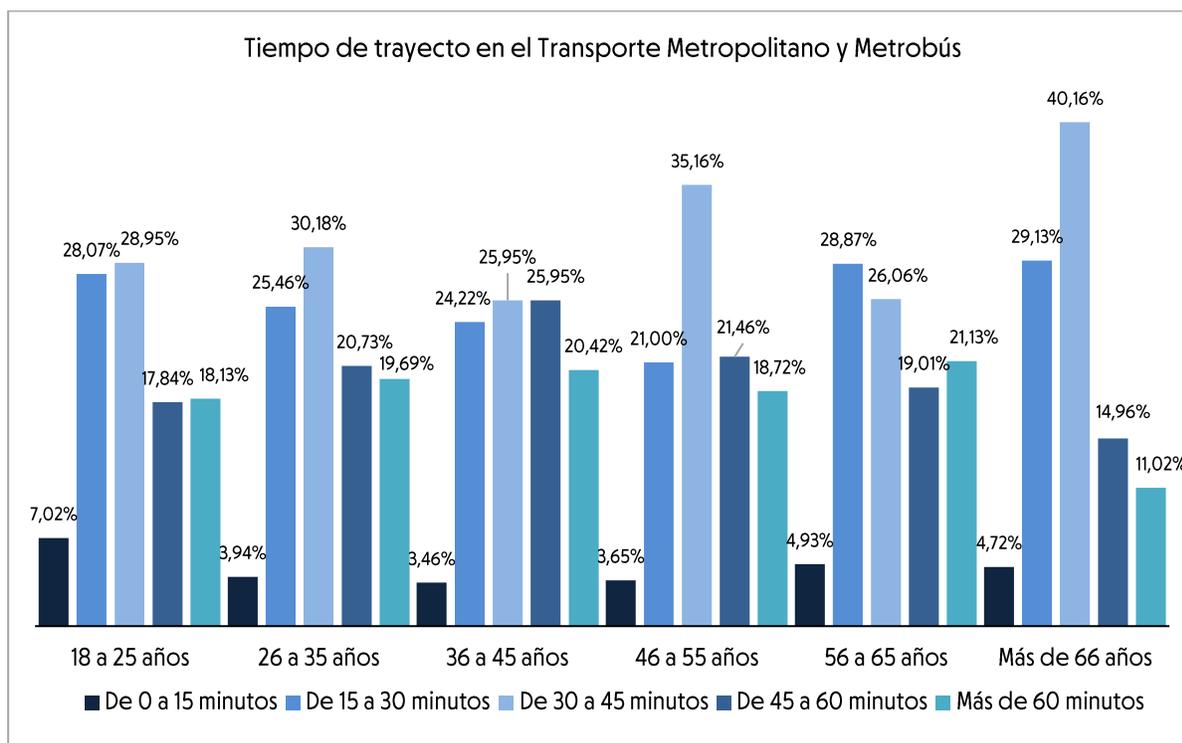


Figura 4. ¿Cuánto tiempo le toma hacer el trayecto en este transporte?
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

Las mujeres encuestadas en manera general les toma de 30 a 45 minutos movilizarse en el transporte metropolitano y Metrobús, donde el 40.16% son mujeres mayores de 66 años, seguida las mujeres de 45 a 55 años y de 26 a 35 años, pero cabe destacar que el tiempo de traslado de las mujeres de 36 a 45 años va de 30 a 60 minutos con el 51,90%.

Al hablar de la frecuencia de la utilización del transporte metropolitano y Metrobús, se evidencia que se utiliza diariamente en las mujeres que se encuentran de 18 a 55 años, y las mujeres que utilizan ocasionalmente son las mayores de 66 años. (Figura 5)

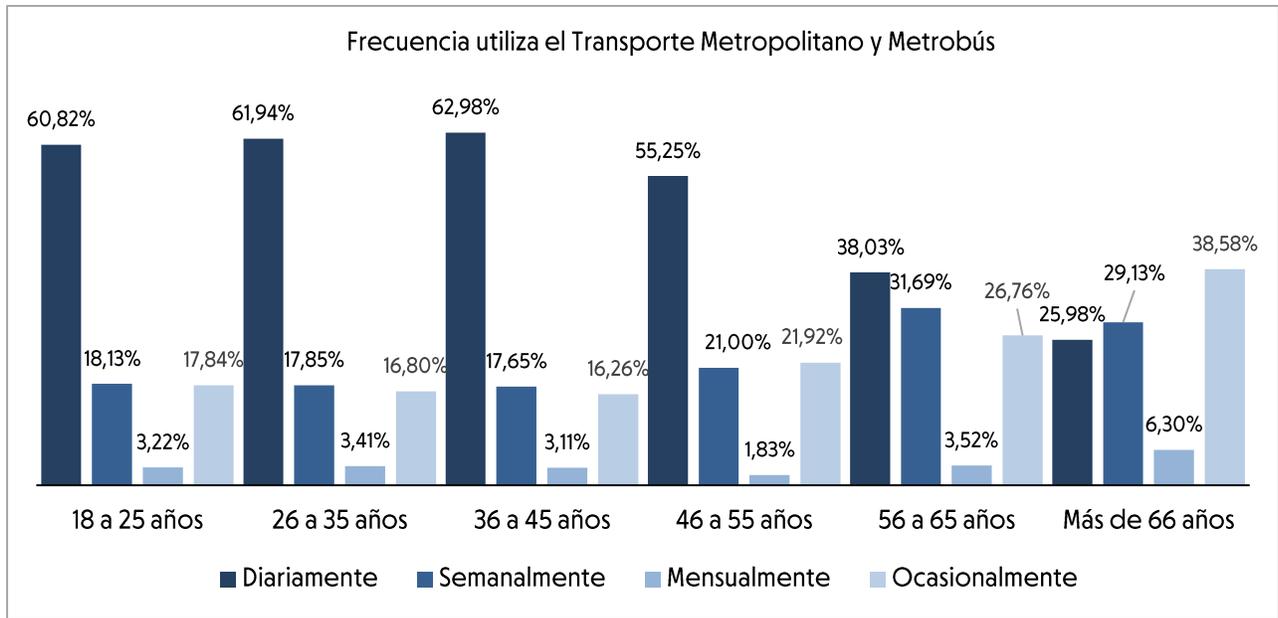


Figura 5. ¿Con que frecuencia utiliza este transporte?
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

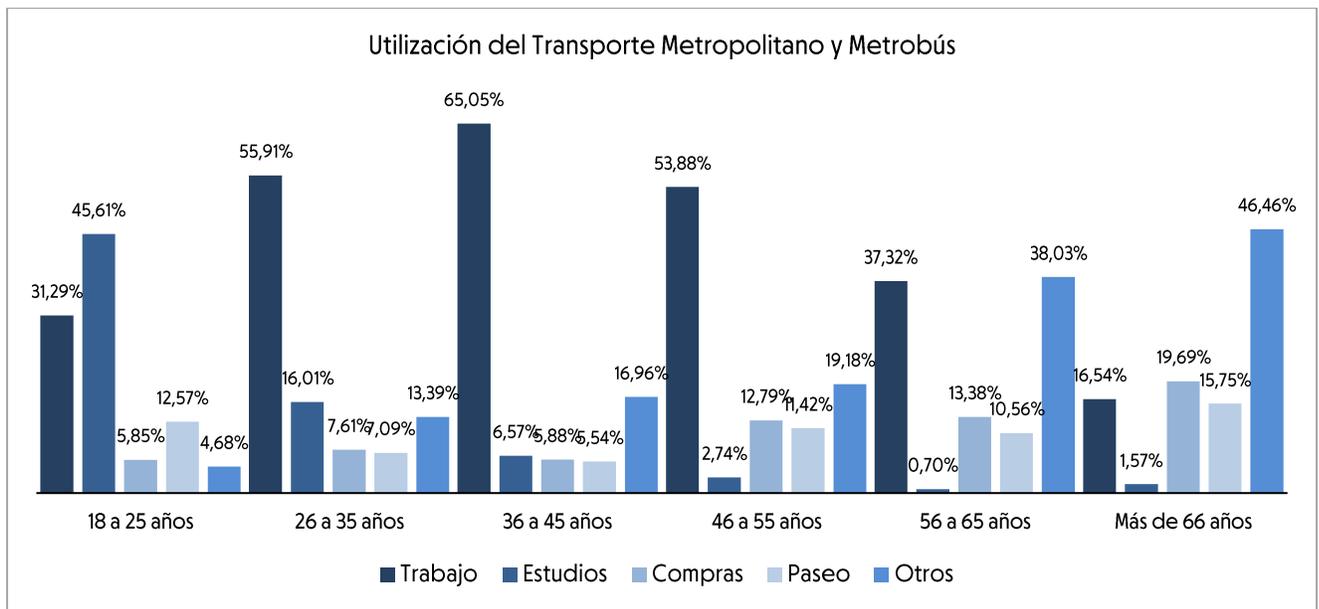


Figura 6. ¿Por qué utiliza este transporte?
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

Las mujeres de 18 a 55 años el principal uso del transporte metropolitano y metrobús es para trasladarse al lugar de trabajo; las mujeres de 56 a más de 66 años lo utilizan para cita médicas.

7.2. Percepción de Inseguridad en el Transporte Metropolitano y Metrobús

Los sistemas de transporte público constituyen el principal medio de transporte para millones de personas en América Latina. Según un estudio de la Corporación Andina de Fomento (CAF), en promedio el 43% de los viajes diarios, en las 15 áreas metropolitanas de la región que se analizan en el estudio se realizan en el transporte público (CAF, 2010). 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)

El transporte más utilizado en el Distrito Metropolitano de Quito es el del sistema metropolitano siendo el Trolebús, Ecovía, Corredor Sur Oriental, mientras que a nivel privado el más utilizado es el Metrobús que es un conector con los transportes que están a cargo de la municipalidad. Es por ello que es importante conocer la percepción de seguridad e inseguridad de los usuarios que utilizan a diario estos medios de transporte ya que la movilidad es un eje importante de la seguridad.

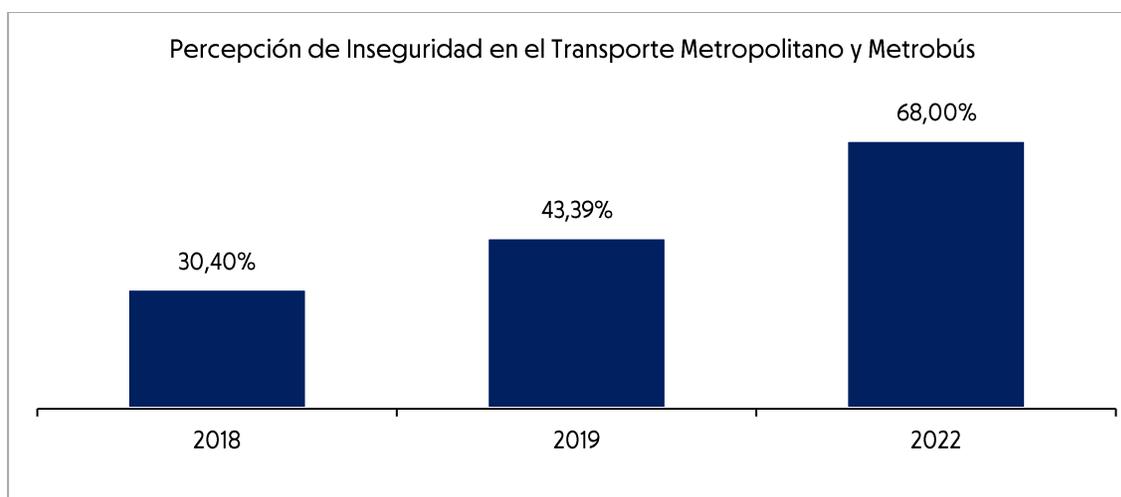


Figura 7. Percepción de Inseguridad en el Transporte Metropolitano y Metrobús
Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

La percepción de inseguridad en el transporte metropolitano y Metrobús en el año 2022 se incrementó en un 24,61%, con respecto al año 2019.

Otro indicador importante, revela que aproximadamente 5 de cada 10 mujeres de 18 a 35 años se sienten inseguras en el transporte metropolitano y Metrobús, en todos los horarios (madrugada, mañana, tarde y noche) con el 32,45%, seguida por el horario de la mañana, mencionan que la principal razón que exista inseguridad en el transporte es que existe robos, seguida por que hay muchas personas/buses llenos. Es importante destacar que de las mujeres que se sienten inseguras el 4,22% se encuentran en estado de gestación.

En vista de lo descrito y, tomando las palabras de Ferraro, se resalta que los delitos y manifestaciones de violencia en el transporte coadyuvan a amplificar percepciones negativas de la seguridad en general, más aún cuando se considera que gran cantidad de la población del DMQ utiliza este sistema de transporte. De igual manera, se destaca la importancia de reducir la cantidad de delitos en el transporte, pues estos tienen un potencial transformador que se amplifica a nivel de ciudad. (Ferraro 2007) La relación entre delitos y percepción de inseguridad influyen en la posibilidad de presumir a ciertos espacios territoriales de la ciudad con connotaciones negativas que atraviesan la subjetividad de las personas, deteriorando la calidad de vida y bienestar de la ciudadanía; en este caso al transporte público metropolitano.

7.2. Percepción del ambiente de las unidades de transporte Metropolitano y Metrobús relacionado con Acoso y Abuso Sexual

Una condicionante en el uso del servicio de transporte puede ser espacial, por lo tanto, la percepción en torno a la violencia sexual permite conocer si los usuarios acceden y conciben las unidades con las mismas oportunidades y beneficios.

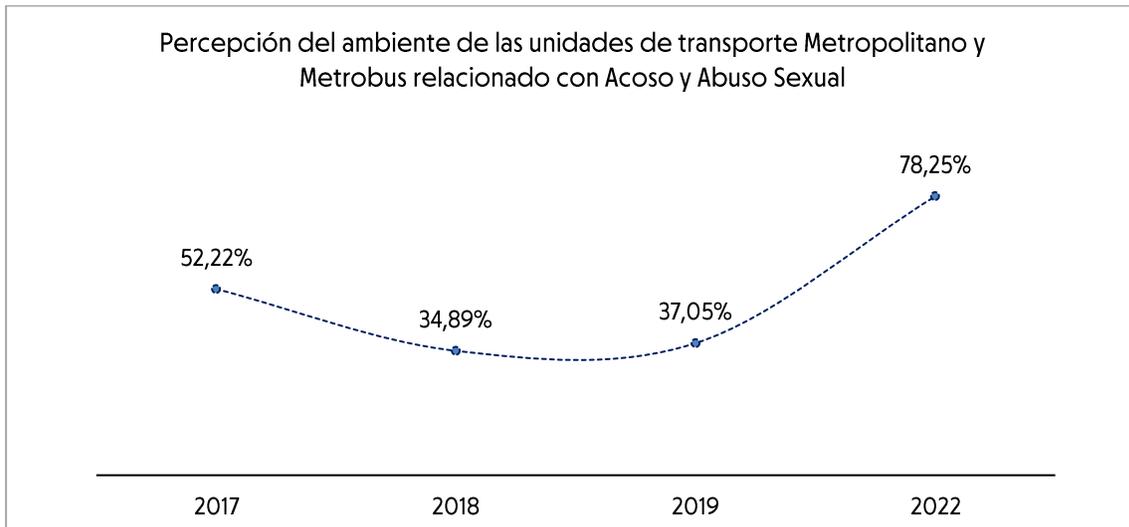


Figura 8. Percepción del ambiente de las unidades de transporte relacionado con Acoso y Abuso Sexual

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús

Elaboración: OMSC

Se puede denotar que la percepción de inseguridad relacionada con el acoso y el abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús es decreciente entre el año 2017 y el año 2018, y el comportamiento para el año 2019 se incrementa con un 2.16% en relación al año 2018, mientras que el año 2022 existe un aumento del 41.20%. En el año 2022 las mujeres se sienten más inseguras con el 78,25%, por lo tanto, se destaca que, si bien se ha dado un incremento, son las mujeres quienes perciben el ambiente de las unidades y su seguridad travesada por la inseguridad.

La percepción del ambiente, ligada a la inseguridad es un condicionante que limita el acceso a este servicio, por lo tanto, es una realidad que repercute en las actividades y facilidades de desplazamiento que distinguen tanto a hombres como a mujeres. Lo mencionado interpela como la división sexo genérica repercute en la manera en que los habitantes de la ciudad tienen distintas

oportunidades para acceder con seguridad a los medios de transporte, además ponen en cuestión las relaciones de poder en torno a quien usa más los espacios de la ciudad por la posibilidad de no sentirse vulnerados o atravesado de percepciones negativas.

La perceptiva de género insta ver como en hombres y mujeres la interpretación de su ambiente de movilidad tiene diferentes efectos, primero en su percepción de inseguridad y luego en la manera en que la ciudad plantea limitantes diferenciadas para disfrutarla. En un estudio efectuado en la ciudad de Quito, Ramírez manifiesta que la cotidianidad de la ciudad está atravesada por la violencia y, esta esta se reproduce y naturaliza, sostenida en el ejercicio de poder de un grupo humano sobre otro. (L. Morales, Quiroz del Pozo, and Ramírez 2016)

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

La importancia del testigo en el estudio radica en la posibilidad de narrar si ha presenciado algún acto de violencia en los últimos 12 meses y, en el caso de ser positivo, efectuar la descripción del agresor y la víctima, además de narrar si realizó alguna acción para detener o responder ante el cometimiento de la agresión. Se busca que el testigo sea quien al observar o escuchar algún tipo de violencia, sea quien la detenga o ponga en evidencia la agresión, de tal manera, reducir la afectación o impedir su cometimiento. En vista de lo descrito, los resultados desde el año 2017 al año 2022 son los siguientes:

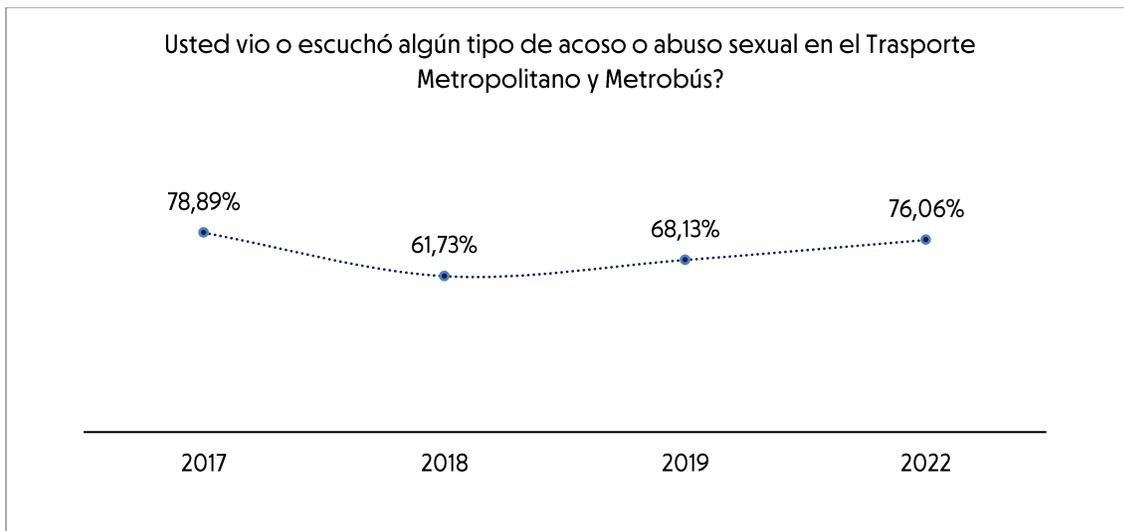


Figura 9. Testigo de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y Metrobús
Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

En las respuestas de las personas investigadas en torno a si vio o escuchó algún tipo acoso y abuso sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús se puede apreciar una tendencia a la baja entre el año 2017 y 2018, mientras que en el año 2019 se evidencia un crecimiento del 6,40%, en relación al año 2018, este comportamiento también se evidencia en el año 2022 donde se evidencia un incremento del 7.93% en relación al año 2019.

En el año 2022 del 76,06% de los acosos y abusos presenciados, las víctimas fueron mujeres con el 82,25%, el 15,83% eran mujeres adolescentes y el 1,34% eran niñas. Las características del agresor reflejan que 9 de cada 10 son hombres adultos con edades que oscilan entre 26 a 64 años, a su vez, el transporte donde se vio estos hechos se desagrega de mayor a menor, ocupando el Trolebús el primer lugar con el 31,86%, seguido del Metrobús con el 29,27%, la Ecovía con el 25,34%, alimentadores con el 8,73% y en corredores con el 4,80%.

Por otro lado, el hecho de mostrar los sistemas de transporte en que más se vivencia este tipo de violencia tiene por objeto evidenciar como estos actos se sectorizan, pero, a su vez, mostrar espacios específicos en donde un contingente preventivo pueda accionarse. Lo descrito resalta que la violencia de género perpetrada por hombres atraviesa el uso de los espacios públicos, por tanto, impacta tanto en la libertad sexual y el derecho al libre tránsito y, como se verá en siguiente gráfico también genera impasividad sobre estas experiencias de violencia.



Figura 10. ¿Usted hizo algo sobre este hecho?
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

El 79,94% de los testigos de acoso y abuso en el transporte Metropolitano y Metrobús no hicieron nada frente estos hechos, mientras que del 20,06% que reaccionaron al ver estos tipos de acoso y abuso sexual reclamaron, hablaron y gritaron al agresor. Lo descrito también puede enmarcarse desde las conductas "toleradas", las cuales pueden erróneamente ser consideradas normales lo que promueve su inacción ante la observancia de estas prácticas.

Se percibe que la ciudad está atravesada por una cultura masculina, y si los agresores son en su mayoría hombres, sumado a que no se efectúa respuesta ante ser testigos, estos hechos podrían representar como la dominación hombre-mujer se muestra como un espejo y reflejo de nuestras sociedades en el ámbito de los medios de transporte. Como argumento del planteamiento se señala "que el espacio es una construcción social y que la cultura de un lugar afecta el comportamiento de los individuos y, simultáneamente, el comportamiento de éstos refuerza la cultura del lugar."(Dunckel-Graglia 2012)

Tabla 5. Tipo de Acoso y Abuso Sexual

Tipo de Acoso o Abuso Sexual	Casos		Absoluta	Relativa
	2019	2022	2019-2022	2019-2022
Le realizaron miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas a esa persona	669	819	150	22.42%
Esa persona recibió gestos visuales incómodos o vulgares	536	721	185	34.51%
Le rozaron con los genitales al cuerpo de esa persona	560	656	96	17.14%
Le tocaron algunas partes de su cuerpo a esa persona	484	606	122	25.21%
Le realizaron comentarios relacionados con el cuerpo de esa persona de carácter sexual	514	592	78	15.18%
Le tomaron fotos al cuerpo de esa persona sin su consentimiento	191	188	-3	-1.57%
Le intentaron besar o besaron a la fuerza a esa persona	115	122	7	6.09%
Le mostraron o exhibieron los genitales a esa persona	43	93	50	116.28%

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús

Elaboración: OMSC

El principal tipo de acoso que fue presenciado en el transporte Metropolitano y Metrobús son las miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas con 819 casos en el año 2022, de las cuales las víctimas fueron el 81,07% eran mujeres, el 17,22% eran adolescentes, el 1,10% eran niñas, 0,37% eran hombres y el 0,12% (1) era niño. Este tipo de violencia muestra una tendencia creciente de 150 casos con una tasa de crecimiento de 22,42% en relación con el año 2019.

Nuevamente se comprueba como la violencia afecta a las mujeres, dando a entender que una sociedad jerarquizada en la subordinación abre el camino a que las mujeres se conviertan en víctimas u objetos de violencias. Vivir diferenciadamente las violencias plantea también como consecuencia, el uso diferenciado de los espacios urbanos y, por ende, la pérdida del ejercicio de sus derechos en una ciudad que debiese garantizarlos. Bajo este argumento, la mujer se presenta como el sujeto vulnerado en el ejercicio de sus derechos, no con esto se busca anular la injerencia y protagonismo como sujetos transformadores de las condiciones que se viven en la ciudad

7.4. Víctima de Acoso y Abuso Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús

En este apartado se realiza la descripción desde la perspectiva de la víctima de Acoso y Abuso Sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús, se busca mostrar el histórico desde el 2017 al 2022 respecto al porcentaje de usuarias/os que han sufrido algún tipo de violencia sexual, además de comprender las características del agresor, las condiciones del medio de transporte en que sucedieron los hechos y, finalmente, los dos tipos de violencia que mayoritariamente despuntan en el año 2022.

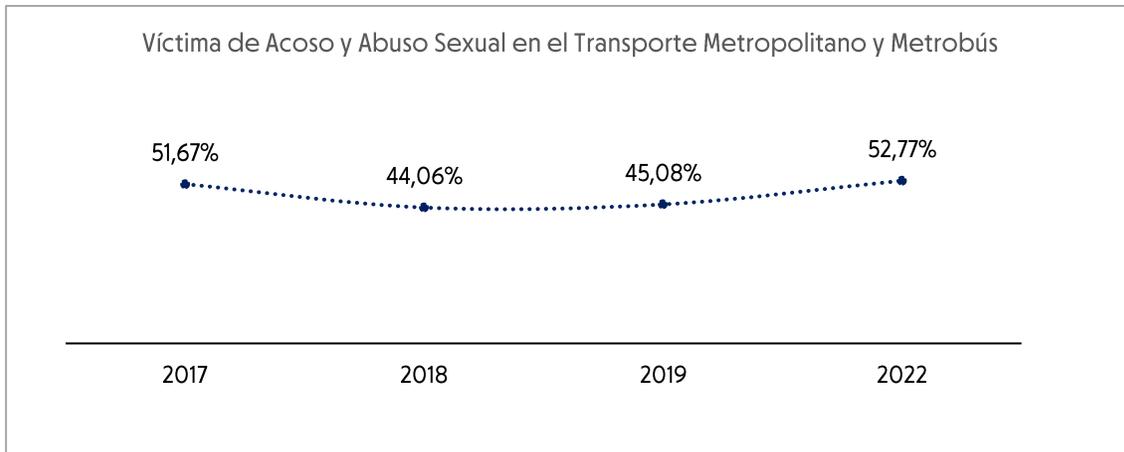


Figura 11. Víctimas de Acoso y Abuso Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús
Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

En lo que respecta a las víctimas de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano y Metrobús se puede apreciar una tendencia a la baja entre el año 2017 y 2018, mientras que la tasa de variación anual entre 2018 – 2019 disminuyó en un -2,94%. En el año 2022 las víctimas de acoso y abuso sexual tuvo un incremento del 7,69%.

Cinco de cada 10 mujeres fueron víctimas de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús, donde el 35,82%, se encuentran en el rango de edad de 18 a 25 años, el 4,15% son de nacionalidad Venezolana. Otro dato importante es que el 28,49% de las mujeres que fueron víctimas tiene un nivel de estudios secundaria completo. Además, el 63,35% de las víctimas mujeres trabajan y el nivel de ingresos se encuentra menos de \$425,00.

Cabe destacar que aproximadamente 2 de cada 10 mujeres que sufrieron acoso o abuso sexual en el transporte se encontraban embarazadas, en el año 2022. En concreto, la movilidad que efectúan las mujeres implica estar atravesada por la violencia lo que a diferencia de las percepciones que destacaban en los gráficos previos, ahora es la victimización la que influye en sus percepciones, por lo tanto, no solo interpretando lo que se vive en el transporte, sino viviendo y sintiendo los espacios de la ciudad con inseguridad real. No es de extrañar, como se ha visto en el estudio cualitativo, que varias estrategias de uso de estos medios de transporte denoten conductas de protección y uso diferenciado de los espacios que se utilizan, por ejemplo, hay mayor permanencia de hombres en las puertas de ingreso a las unidades, caso contrario de la cantidad de mujeres, aspecto que permite hipotetizar mecanismos de protección en que se ajustan a decisiones y patrones de viaje para salvaguardar su seguridad personal.

Los resultados muestran que los agresores de estos hechos en el transporte son hombres adultos entre los 26 a 64 años con el 88,05%, esto plantea como las violencias, si bien son perpetradas por hombres, también hay una característica etaria que demanda mayor atención al momento de plantear respuestas.

Si bien ya se ha mencionado anteriormente que estas violencias se dan de manera distinta dependiendo el medio de transporte, a continuación, se profundizará en sus características:

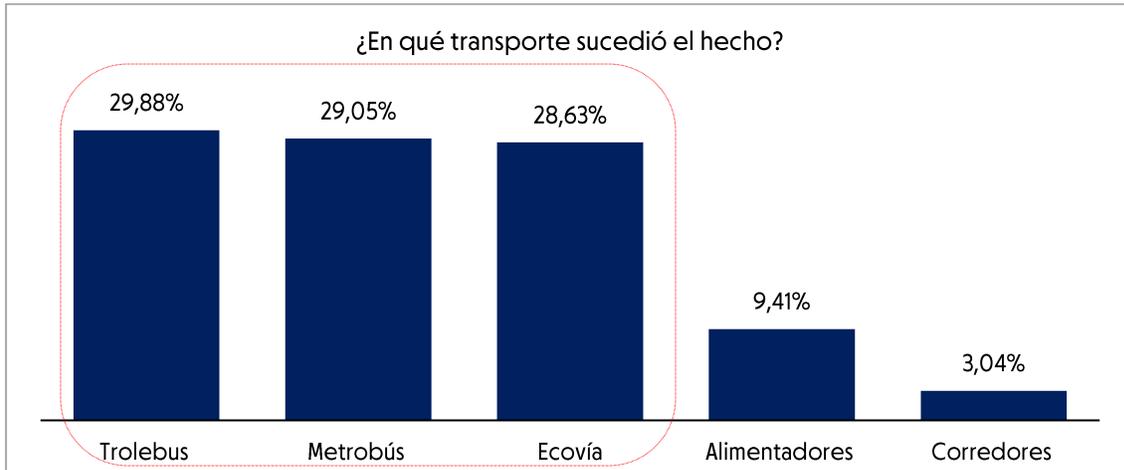


Figura 12. Transporte sucedió el hecho

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

En el año 2022 el 87,55% de los hechos de acoso y abuso sexual se concentran en los siguientes transportes: el Trolebús, Metrobús y Ecovía. La principal característica que puede justificar que sean en estos tres medios de transporte se debe a que son los más utilizados en el DMQ, por lo tanto, no se debe separar el cometimiento de estas violencias del ámbito en que suceden, pues hacerlo significaría desmembrar una realidad que tiene locación y temporalidades propias, es decir características que influyen para que así sea.

En vista de lo descrito, a continuación, se observa los horarios en que se dieron los hechos de violencia, tiempo que no es ajeno a frecuencias de mayor movilidad cotidiana, también conocidas como "horas pico" (horarios de mayor afluencia de usuarios):

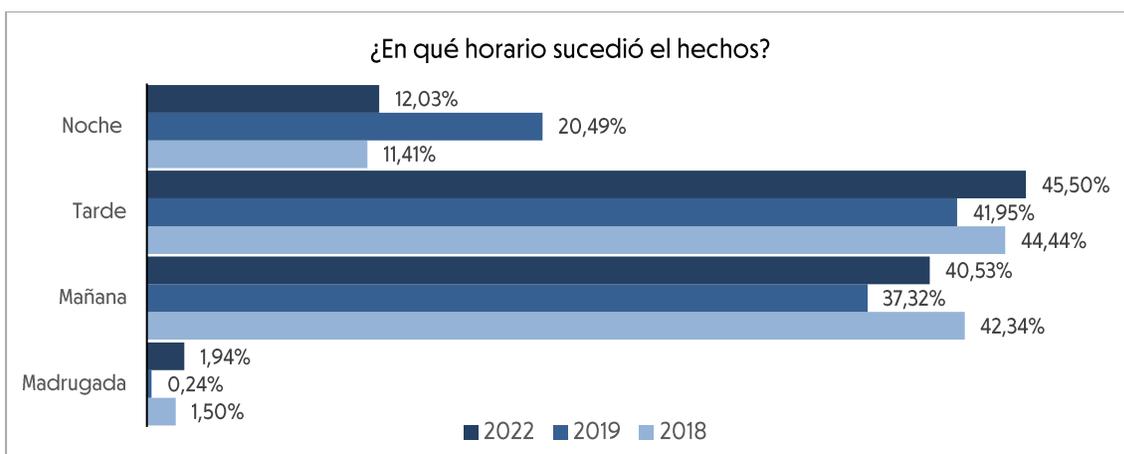


Figura 13. Horario sucedió el hecho

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

El horario en el cual se dan los hechos de acoso y abuso en el transporte metropolitano y Metrobús es en la tarde tanto el año 2018, 2019 y 2022, seguido en la mañana, en el año 2019 se incrementó los hechos en el horario de la noche con el 20,49%. Los datos pueden ser preocupantes si se concibe que para el año 2022 también hay un incremento de casi todas las temporalidades de uso del sistema de transporte, aspecto que puede incidir en la desmovilización como resultados de las violencias.

Ya se ha mencionado que la mayoría de las víctimas son mujeres, bajo el criterio de temporalidad se puede denotar una ampliación de la organización y división del uso de lo público, en particular del transporte, condicionando su presencia y relegándola al ámbito privado, por tanto, desplazándola de espacios de cambio y transformación. “Las sensaciones experimentadas por las mujeres denotan que el transporte público no es un espacio neutro ni neutral, sino que expresa y contiene relaciones sociales que refuerzan y reproducen desigualdades, entre ellas, las de género”(Pereyra, Gutiérrez, and Nerome 2018).

Esta idea no es ajena en nuestra realidad en donde se culpabiliza a las mujeres por el uso de determinada prenda de vestir o por sus horas de movilización o sus hábitos, es así que ahora es el horario el que puede terminar amenazando las conductas de las usuarias, por ejemplo, las horas pico y, actualmente bajo el criterio del estudio también las noches, son momentos en que no se debiese utilizar o desplazarse en vista de la posibilidad de ser victimizada. En resumen, “la calle es uno de los ámbitos menos conquistados por las mujeres, y no necesariamente por falta de presencia femenina, sino por una presencia condicionada a ciertas zonas, horarios, tiempos de permanencia e incluso vestimenta”(Vallejo Rivera and Rivarola Monzón 2013).

Si bien por un lado es importante conocer en que transportes ocurren los actos de violencias, también es menester cuestionarse cuál es el micro espacio donde se producen estas violencias, por lo tanto, a continuación se visualiza el lugar en que sucedieron los hechos en los años 2018, 2019 y 2022:

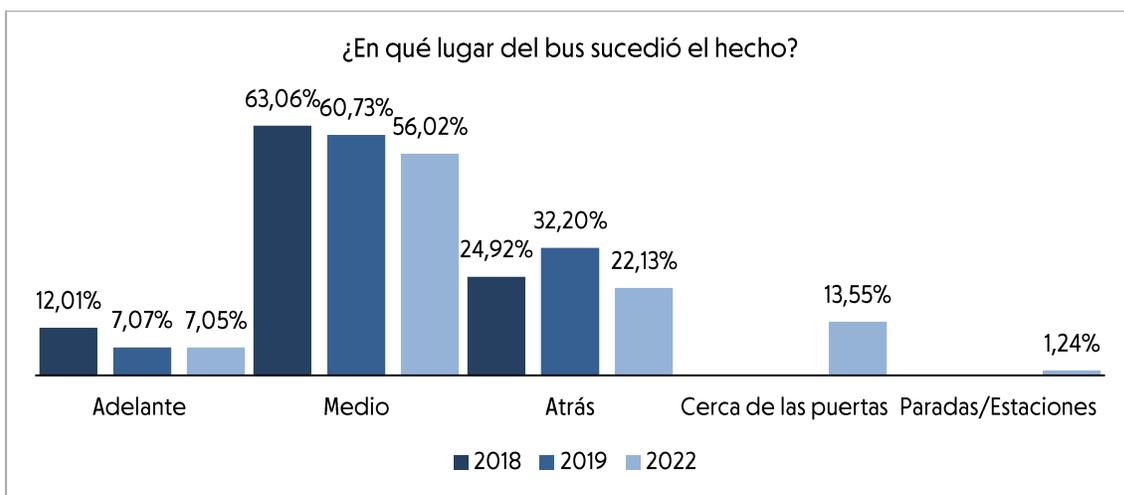


Figura 14. Lugar sucedió el hecho
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

En la parte del medio de las unidades que conforman el transporte metropolitano y Metrobús es donde ocurre la mayoría de casos de acoso y abuso sexual en los tres años de análisis. En el año 2019 se puede evidenciar que hay una tendencia de crecimiento en la parte de atrás de las unidades con una tasa de variación anual entre 2018 – 2019 que aumento en un 59,04%. Para el año 2022 en el estudio se evidencio que el 13,55% de los hechos suceden cerca de las puertas y el 1,24% en las paradas y estaciones.

Se asume que la entrada intermedia, así como el espacio interno de las unidades es aquel que recepta la mayor cantidad de pasajeros, ocasionando empujones, rozamientos y, bajo la excusa de la gran cantidad de usuarios, cometer delitos como hurtos hasta violencias sexuales, todo esto con la posible garantía de anonimato para los victimarios. En vista de lo mencionado se “considera relevante incorporar a la reflexión la dimensión espacial de la “violencia/miedo”, dada la interacción e influencia mutua entre los espacios de vida de los sujetos urbanos, y las relaciones sociales que en ellos tienen lugar y se desarrollan”(Pereyra, Gutiérrez, and Nerome 2018).

Tabla 6. Tipo de Acoso y Abuso Sexual

Tipo de Acoso o Abuso Sexual	Casos		Absoluta	Relativa
	2019	2022	2019-2022	2019-2022
¿Ha sentido miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas?	214	552	338	157.94%
¿Ha recibido gestos incómodos o vulgares?	145	438	293	202.07%
¿Le han tocado algunas partes de su cuerpo y se ha sentido incómoda (o)?	159	354	195	122.64%
¿Le han rozado con los genitales su cuerpo?	215	401	186	86.51%
¿Ha recibido comentarios relacionados con su cuerpo de carácter sexual?	130	314	184	141.54%
¿Han intentado besarle a la fuerza o le han respirado cerca?	28	84	56	200.00%
¿Le han tomado fotos y grabado o filmado sin su consentimiento?	19	46	27	142.11%
¿Le han mostrado o exhibido genitales?	12	35	23	191.67%

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús

Elaboración: OMSC

Se puede evidenciar que en año 2019 el tipo de acoso al que fueron víctimas las mujeres en el transporte Metropolitano y Metrobús es que le han rozado con los genitales su cuerpo con 215 casos con una tendencia de crecimiento entre el año 2019-2022 con una variación de 86,51%. Mientras que el año 2020 el tipo de violencia que predomina es las miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas, con un total de 552 casos y con una variación entre el año 2019-2022 de 157,94%.

El dato que llama la atención es el incremento de la violencia de connotaciones más invasivas, características que al estar en relación con una estructura de género, nuevamente expresa las interacciones en donde el hombre maneja patrones de comportamientos definidos como machistas, los cuales se caracterizan por la agresividad, culto a la virilidad, arrogancia y agresión sexual, misma que tienen como carta de presentación la intimidación, la intención manifiesta de hacerse reconocer con privilegios sobre la mujer, además de la constante afirmación de su

masculinidad, lo que como se ve en los datos, busca perpetuarse aun ante la posibilidad de su detención (Vallejo Rivera and Rivarola Monzón 2013).

Los dos tipos de violencia mencionadas previamente serán caracterizados desde la perspectiva de las víctimas, la siguiente imagen resume la situación de los abusos por rozamiento de los genitales al cuerpo en el año 2019:

Las mujeres que le rozaron con los genitales su cuerpo se encuentran entre la edad de 18 a 25 años con el 33,42%, con un nivel de estudios de secundaria completa con el 27,93% y el 25,44% con educación superior. Este tipo de violencia sucedió más de una vez con el 71,82% y, como se ha buscado en este estudio, se identifica que el delito se efectuó en la parte de medio de la unidad con el 60,85% y en el horario de la tarde que corresponde el 44,14%.

Como un hallazgo preocupante, se encuentra que aproximadamente 2 de cada 10 de las mujeres víctimas de este hecho estaban en periodo de gestación, por lo tanto, aún con el respeto que merece este grupo de atención prioritaria, la caracterización de esta violencia muestra como la mujer es concebida como un sujeto sexuado, es decir, únicamente atravesada por esta dimensión en la intención del victimario. Finalmente, las personas que sufrieron este tipo de violencia mencionan en un 22,44% haber experimentado impacto físico y/o emocional.

Cuando se define el espacio personal como aquel en el que el individuo se siente seguro y, a partir de sí, permite o no la entrada de otro sujeto. La intromisión de un individuo al espacio personal plantea un riesgo real que muchas veces genera reacciones de incomodidad, desagrado y hasta conductas físicas defensivas que intentan recuperar un estado de relajación en torno a la invasión. Cuando “la violencia está orientada a los cuerpos de las mujeres, con contenido sexual, moldea sus percepciones de inseguridad. En esa lógica, el temor actúa como una forma de confinarlas al ámbito doméstico, limitando sus posibilidades de realización personal”(L. Morales, Quiroz del Pozo, and Ramírez 2016). Es necesario resaltar que en estos actos de violencia hay también dinámicas de poder involucradas, las cuales como ya se ha venido mencionando, buscan la sumisión o dominación de la víctima, modelando las percepciones y los usos permitidos de ciertos espacios de la ciudad con garantías de seguridad que no afecten la integridad de las personas.

La intención de intimidar o generar cambios conductuales y emocionales en la víctima también se da en las miradas persistentes, incómodas, obscenas o morbosas, por lo tanto, a continuación, se abordará la segunda problemática identificada por las mujeres encuestados en el año 2022:

Las mujeres que sufrieron las miradas persistentes, incómodas, obscenas o morbosas se encuentran entre la edad de 18 a 35 años con el 39,13%, con un nivel de estudios secundarios con el 29,17% y el 26,81% con educación superior. Estas violencias sucedieron más de una vez con el 70,65% y tuvieron lugar en la parte del medio de la unidad y en el horario de la tarde con un 47,64% de los casos.

Esta violencia afectó al 1,27% de mujeres que se encontraban en periodo de gestación. Se resalta que este tipo de violencia predominó los dos años anteriores de estudio, esto se pueda

presentar por la poca o nula sanción, existe la relación de poder que intenta atemorizar o seducir, hasta la búsqueda de reconocimiento de la víctima sin necesidad del amparo de la impunidad como se da en los casos de rozamientos o delitos más invasivos. Finalmente, las personas que sufrieron este tipo de violencia mencionan en un 16,32% haber experimentado impacto físico y/o emocional, de los cuales el 92,31% son mujeres y el 7,69% son hombres.

Este tipo de acoso se puede ser abordado desde la prosémica “una rama del estudio de la comunicación no verbal que se interesa por la forma en cómo las personas perciben y usan el espacio. De acuerdo con esta, las normas culturales hacen que las personas utilicen diferentes formas en el protocolo social y en la interacción pública”(Vallejo Rivera and Rivarola Monzón 2013). En este contexto, la idea errónea de intentar generar confianza para seducir, avergonzar e intimidar con la mirada es una práctica que atraviesa las interacciones en la cotidianidad del sistema de transporte.

Es importante resaltar que este tipo de violencia muchas veces emerge como naturalizada por el hecho de percibir como normal el abordaje al cuerpo de la mujer, además de concebir que el cortejo o práctica de conquista tiene que ir acompañado de la autoafirmación constante de la masculinidad dominante o, hasta “caballeresca”, por lo tanto, atravesado de creencias que sostienen patrones de violencia machista. En suma, de lo descrito, las mujeres también suelen ser interpeladas y culpabilizadas por la manera en que utilizan las prendas de vestir. Como se ha sostenido previamente, la naturalización también busca generar una cultura del miedo en la mujer respecto a la forma en que vive su identidad y la sexualidad expresada por medio del cuerpo. No es de extrañar que muchas veces después de sufrir algún tipo de violencia, en particular las miradas invasivas, sean las mujeres quienes se reprochen por la manera en que iban vestidas o por no tomar las medidas de protección necesarias para reducir cualquier posibilidad de agresión.

Como alternativa para romper el silencio y dentro de catalogación de víctima a la persona que vivenció el acto de violencia, el estudio muestra si se efectuó alguna acción que detenga la violencia, la ponga en evidencia y hasta la penalice.

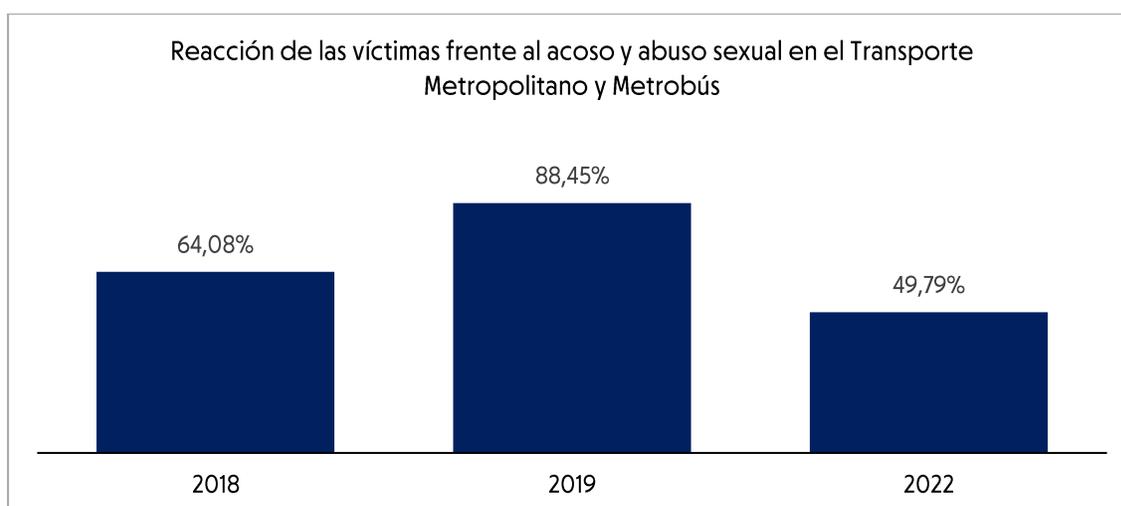


Figura 15. Reacción de las víctimas de acoso y abuso sexual
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

Se puede evidenciar que, en el año 2022, aun cuando aumentó las víctimas de acoso y abuso sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús, hubo reacción frente al hecho con el 49,79% con una reducción del 38,66% entre el año de 2019-2022. Si el poder que ejerce este tipo de violencias se mantiene bajo la sumisión, justificación o naturalización de quienes están sometidas, este tiende a no ser visibilizado y problematizado, por lo tanto, ver que existe mayor reacción a romper el silencio, reduce la posibilidad que la violencia escale, evita la culpabilización femenina y juzga las prácticas patriarcales y machistas.

En vista de lo mencionado, los resultados de la encuesta permiten conocer las diversas reacciones que las personas tienen cuando sufrieron algún tipo de acoso o abuso sexual en el año 2019 y 2022:

Tabla 7. Reacción de víctimas de acoso y abuso sexual

Reacción	Casos		Absoluta	Relativa
	2019	2022	2018-2019	2018-2019
Retirarse del agresor	209	285	76	36.36%
Defenderse físicamente	147	200	53	36.05%
Gritar	57	55	-2	-3.51%
Pedir auxilio	45	48	3	6.67%
Se quedó paralizada (o)	23	46	23	100.00%
Llorar	3	21	18	600.00%
Envió mensaje de texto al programa Bájale al Acoso	8	2	-6	-75.00%
Se acercó a los puntos seguros de Bájale al Acoso	4	1	-3	-75.00%

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús

Elaboración: OMSC

La principal reacción de las mujeres es retirarse del agresor con una tendencia creciente entre el año 2019 y 2022 con el 36,36%, seguida con defenderse físicamente con 200 casos en el año 2022 con un incremento del 36,05%. Si entendemos que las conductas están atravesadas por un proceso de aprendizaje y socialización, al ver que la principal estrategia está ligada a reacciones físicas, se puede plantear a modo de hipótesis que lo que se ha entendido e interiorizado como mecanismo para detener las agresiones es manifestar otro tipo de agresión, por lo tanto, combatir conductas violentas con otras.

Lo descrito tampoco busca censurar las conductas, más aún cuando la reacción que emerge es la mejor alternativa que nuestro sistema de aprendizaje y autoconocimiento efectúa. Pero lo que si se busca es poner en evidencia que cualquier otra reacción es posible si se cultiva y aprende a nivel social, pues no es de extrañarse que la alternativa de Bájale al Acoso ocupe un lugar en la tabla, aunque marginal pero ya formando parte de las posibilidades sociales para hacer frente a las violencias que se suscitan en el transporte.

Como se ha argumentado, la vivencia de estas violencias en muchos casos puede afectar los proyectos de vida, limitar la movilidad, la independencia y autonomía tanto de mujeres como hombres. Si bien muchos cambios que se pueden tomar en la vida están atravesados por una

acción consiente, no todos se dan por una libre determinación, pues hay casos como las violencias y sus afectaciones físicas y/o emocionales que repercuten en las decisiones que tomamos para utilizar la ciudad, es de tal manera que la siguiente imagen muestra la afectación que los actos de acoso y abuso sexual han ocasionado en las personas afectadas desde el año 2017 al 2022:

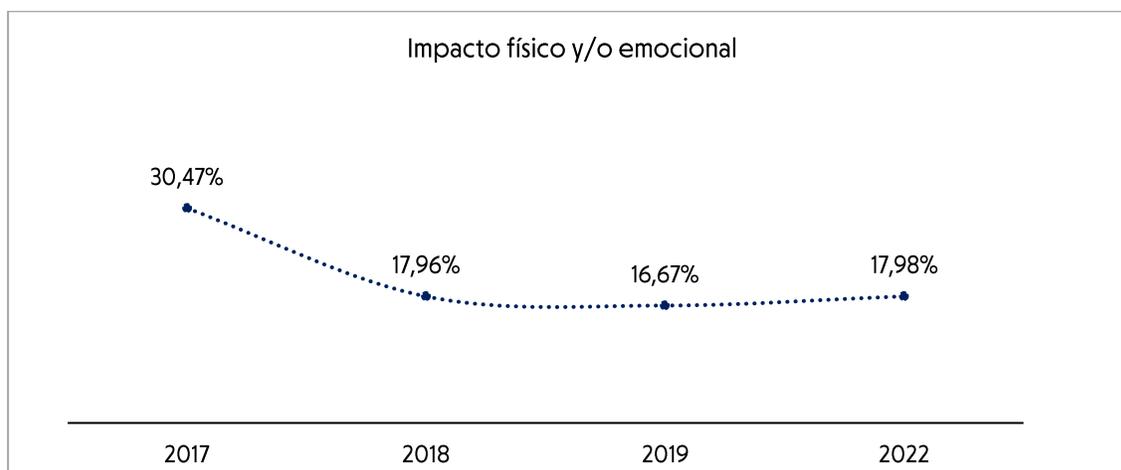


Figura 16. Impacto físico y/o emocional

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

La tendencia o el comportamiento del impacto físico y/o emocional mantienen un descenso hasta el año 2019, mientras que en el año 2022 existe un incremento mínimo del 1,31%. Las afectaciones de las violencias, pueden esconder impactos que son normalizados, justificados y hasta aceptados; este es un aspecto delicado más aun cuando los resultados muestran que la violencia que incrementó son los rozamientos, el cual, no por memorizar los otros tipos, es de connotación más invasiva a la seguridad y espacio personal.

Otra razón por la que se puede esconder este tipo de impactos es la culpa que silencia a la víctima de violencia. Finalmente, otra causal puede estar relacionada con la postura de la naturalización de este tipo de violencias, catalogándolas como conductas establecidas predefinidas biológicamente de hombres y mujeres, es decir, diálogos como piropos (“actuar como hombre”), galanterías que buscan invadir la privacidad personal y agresiones que desacreditan la masculinidad de quien no opta por acceder a propuestas del sexo opuesto, este tipo de concepciones limitan el entender esas prácticas como violentas y denigrantes.

De las personas que menciona haber tenido impacto emocional y/o físico, las consecuencias planteadas por las víctimas en los años 2017 al 2022 son las siguientes:

Tabla 8. Consecuencia de agresión de acoso y abuso sexual

Consecuencia de esta agresión	2017	2018	2019	2022
Enojo	89.96%	86.94%	83.62%	84.92%
Nerviosismo	67.38%	52.65%	50.29%	64.32%
Temor	58.78%	44.90%	45.69%	60.17%
Perdida de concentración	29.03%	15.51%	19.54%	16.60%

Consecuencia de esta agresión	2017	2018	2019	2022
Tristeza	27.60%	21.63%	22.13%	31.26%
Dificultad para dormir	10.75%	7.35%	12.93%	10.10%
Rechazo a relaciones sexuales	7.17%	3.27%	4.02%	3.46%
Deseos de quitarse la vida	0.36%	0.00%	0.57%	1.11%

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

El enojo es la principal consecuencia de la agresión suscitada en el transporte Metropolitano y Metrobús en los tres años de estudio a mujeres. En al año 2022 el 86,59%, es decir 8 de cada 10 mujeres tuvieron esta consecuencia cuando han sentido miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas. Es de suma importancia mencionar que hay 7 víctimas mujeres que sienten deseos de quitarse la vida cuando han sentido miradas persistentes o incómodas, obscenas o morbosas, 7 mujer cuando le han rozado con los genitales su cuerpo y 5 mujer cuando han recibido gestos incómodos o vulgares.

Si bien son pocas las menciones, estas descripciones plantean que cualquier tipo de violencia puede afectar la estabilidad emocional de cualquier persona, con riesgos tan graves como atentar con su propia vida y, como muestran los datos, la totalidad son mujeres. Muchas veces se entiende la conducta auto agresiva como una respuesta ante la carencia de mecanismo de afrontamiento, tanto individuales como colectivos, esto lo podemos relacionar observando que estas personas que tuvieron deseos de quitarse la vida, mencionan no haber buscado ayuda en ninguna persona, característica que agrava su situación de vulnerabilidad.

En vista de la necesidad de detener al agresor, buscar contención emocional, apoyo legal o cualquier otra búsqueda de ayuda, el estudio muestra si en los casos de violencia se agenció alguna alternativa para sopesarlo, por tanto, a continuación, se muestra desde el año 2017 al 2022 esta temática:

Tabla 9. Búsqueda de ayuda

Búsqueda de ayuda	2018	2019	2022
Buscó ayuda en una amiga o familiar cercano	13.06%	14.37%	10.24%
Buscó ayuda en los pasajeros	4.90%	19.54%	9.68%
Buscó ayuda con el conductor del medio de transporte	3.27%	4.89%	2.63%
Buscó ayuda en la Seguridad Privada	2.45%	0.86%	1.38%
Buscó ayuda en el programa BÁJALE AL ACOSO	1.63%	4.89%	1.11%
Buscó ayuda con el Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano ex Policía Metropolitana	2.45%	0.57%	0.97%
Buscó ayuda en la Recaudadora (o)	0.00%	0.57%	0.69%
Buscó ayuda a la Policía Nacional	1.22%	0.57%	0.55%

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

Las mujeres que son víctima de un acoso o abuso en el Transporte Metropolitano y Metrobús buscan ayuda en los tres años de análisis a un amigo o familiar cercano, siendo en el año 2022 el 10,24%, seguido por la búsqueda de ayuda en los pasajeros con el 9,68%, pero en menor proporción esta la búsqueda de ayuda en el Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano ex Policía Metropolitana, en la Recaudadora (o) y la Policía Nacional.

Lo descrito plantea nuevamente el involucramiento ciudadano para detener o apoyar ante la vulnerabilidad, además de mostrar que es también en el ámbito parental o de pares donde se puede atender, escuchar y apoyar cuando se ha producido estas violencias. Si bien son dos grupos importantes los que pueden favorecer que esta problemática no escale y vulnere de manera más grave a las víctimas, es necesario tomar medidas en que estas agresiones no sean normalizadas o culpabilizadas cuando la búsqueda se efectúe.

Por otro lado, en el año 2019 aproximadamente cinco mujeres buscaron ayuda al programa Bájale al Acoso, de aquellos que utilizaron el programa, lo calificaron como bueno con el 46,67% y malo (suma de muy malo y malo) el 40,00%.

Si bien previamente se ha descrito como se ha dado la valoración de la propuesta Bájale al Acoso en casos en que se ha buscado su ayuda, característica que hace referencia a la respuesta institucional en estos casos de violencia, es importante también esclarecer como ante la vivencia se ha requerido poner la denuncia o no y, en este último caso, descubrir las razones que la acompañan. Por lo cual, a continuación, se muestran las características de la denuncia desde el año 2017 al 2022:

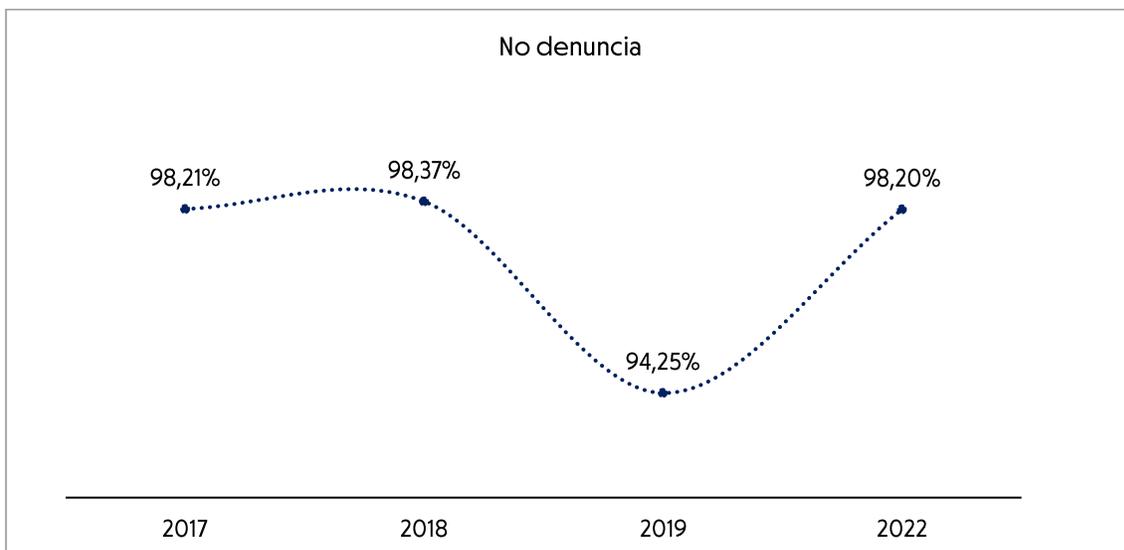


Figura 17. Dimensión institucional

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús

Elaboración: OMSC

Entre el año 2017 y 2018, la no denuncia relacionadas con acoso y abuso sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús se mantiene, mientras que entre el año 2018 y 2019 existe una

disminución de 4.12%. En el año 2022 las mujeres que no denunciaron el hecho se encuentran en el 98,20%, en relación al 2019 se incrementó en 3.95%.

Si bien las características de la no denuncia son multicausales, además de cambiar en el tiempo, los resultados muestran que atraviesan tanto la respuesta desde la institucionalidad hasta la manera en que la dimensión de la violencia es minimizada. Se resalta que tampoco cambian drásticamente en el tiempo, lo que pone de manifiesto que el accionar puede estar enfocado a mejorar los factores tanto institucionales como culturales, no justificando desde ninguna perspectiva que estas violencias no sean abordadas y tratadas en los ámbitos jurídicos pertinentes.

Por otro lado, en marzo del año 2017 la Alcaldía Metropolitana del Distrito Metropolitano de Quito a través del Patronato San José implementó la estrategia “Bájale al Acoso”, la cual es una plataforma gratuita de mensajería SMS que se reporta el acoso y abuso sexual en el sistema de transporte metropolitano (público) y convencional (privado) de la ciudad de Quito. El OMSC ante esta realidad ha buscado evidenciar el nivel de conocimiento y valoración de la misma, a fin de producir información que aporte al continuo mejoramiento del servicio a la ciudadanía.

El protocolo de esta estrategia es enviar un mensaje de texto al 6367 y en pocos segundos se devuelven la llamada y de manera inmediata se aplica un procedimiento de activación de una alarma, socorro, desembarco, presentación de la denuncia y acompañamiento al denunciante por un equipo de profesionales en áreas de seguridad, jurídica, psicológica y de trabajo social.

En los años 2018 y 2019 el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana realizó la evaluación del programa en base a Ordenanza Metropolitana N° 001 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito en el Capítulo V de la Evaluación, Resultados e Impacto de los Proyectos de Seguridad Ciudadana en el Distrito Metropolitano de Quito, que se obtuvieron los siguientes resultados:

7.5. Evaluación del Programa Bájale al Acoso

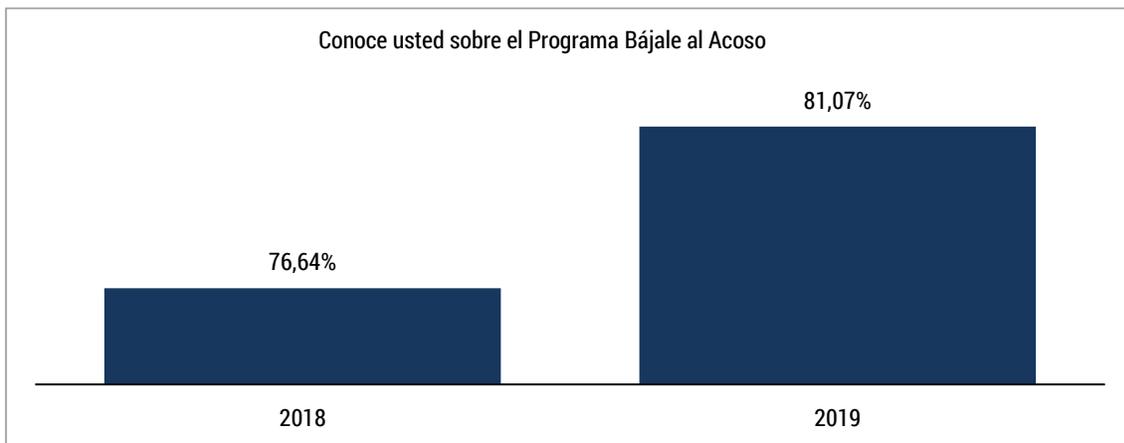


Figura 18. Conocimiento del Programa Bájale al Acoso
Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
Elaboración: OMSC

Respecto al conocimiento del Programa Bájale al Acoso se puede apreciar una tendencia de crecimiento entre el año 2018 y 2019 con 4,43%.

Del 81,07% de las usuarias y usuarios que conocen el programa el 50% son mujeres y el 50% son hombres. Por otro lado, en el año 2018 las usuarias y usuarios que utilizaron el programa fueron el 2,14%, mientras que el año 2019 fueron el 5,32% y le califican como ni bueno/ni malo con el 38,46%, malo con el 35,38%(muy malo+malo) y bueno con el 26,15% (Muy bueno+bueno).

Es importante resaltar que 89,82 % de los encuestados creen que es beneficio el programa Bájale al Acoso en el año 2018, la opinión baja en el año 2019 con el 72,87%, esto se puede deber a que piensan que esta estrategia no es la única que ayudará a disminuir esta problemática.

Del 30,27% de las personas que han sufrido un abuso o acoso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús, el 76,58% conocen el Programa Bájale al Acoso en el año 2018, mientras que en el año 2019 del 27,33% de las personas que han sufrido un abuso o acoso sexual, el 86.59% conocen el Programa Bájale al Acoso.

En el año 2018 del 31,60% de las encuestadas/os que consideran inseguro el ambiente de las unidades de transporte Metropolitano y Metrobús relacionado con Acoso y Abuso Sexual, el 31.79% conocen el Programa Bájale al Acoso, mientras que el año 2019 del 31.80% de los encuestadas/os que consideran inseguro el ambiente de las unidades de transporte Metropolitano y Metrobús relacionado con Acoso y Abuso Sexual, el 32.65% conocen el Programa Bájale al Acoso.

7.6. Estrategia Cero Acoso en el Transporte Metropolitano

"Cero Acoso es una estrategia de prevención y actuación frente al acoso sexual en el Sistema Integrado de Transporte, no solo en beneficio de mujeres y niñas, sino también de niños, adolescentes, personas con discapacidad y adultas mayores; se incluirá al Metro de Quito", en base a esta estrategia el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana indago si esta estrategia para las usuarias del Transporte Metropolitano y Metrobús será beneficiosa, si ayudará a erradicar esta problemática, y a la vez porque medio desearía enterarse de toda la información relacionada al Cero Acoso, donde se obtuvo los siguientes resultados:

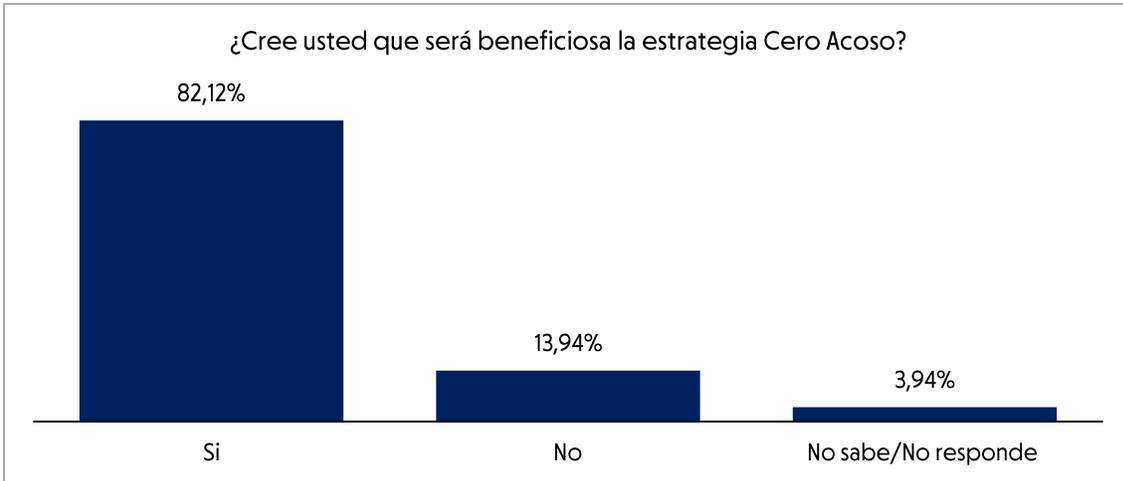


Figura 19. Cree usted que será beneficiosa la estrategia Cero Acoso
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

Ocho de cada diez usuarias del Transporte Metropolitano y Metrobús mencionan que, si será beneficios esta estrategia, de las cuales el 56% utiliza diariamente el transporte, el 26,49% se encuentran en el rango de edad de 26 a 35 años, es importante mencionar que los medios donde desearían obtener información de la estrategia es por redes sociales (37.52%), seguida por TV (28.35%), y en las estaciones (22,92) y otras opciones mencionaron por volantes, presencialmente en las estaciones del transporte (voz a voz).

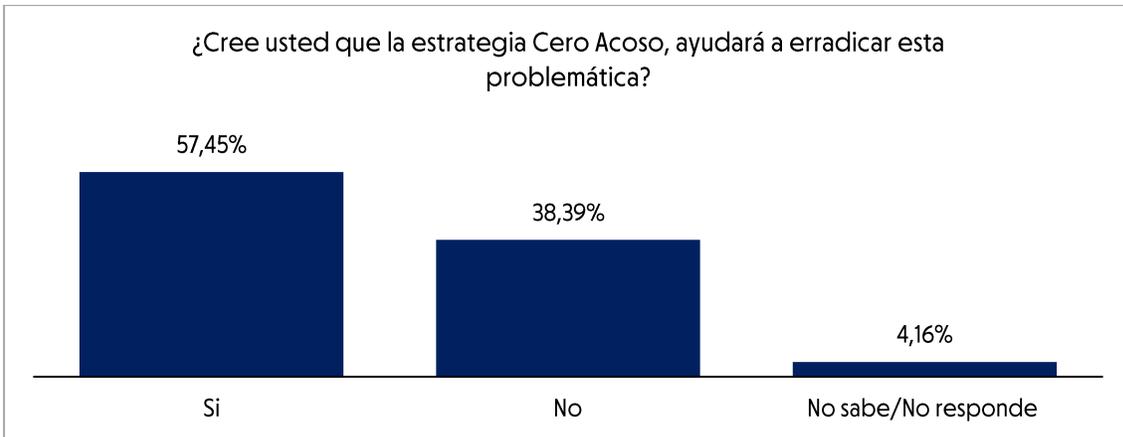


Figura 20. Cree usted que la estrategia Cero Acoso, ayudará a erradicar esta problemática
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

En el Plan Metropolitano De Seguridad Ciudadana Y Convivencia Social Pacífica 2021-2025 en el Objetivo Estratégico 1 menciona que: *“Erradicar la violencia de género en contra de las mujeres, niñas, niños y adolescentes en todo tipo de transporte público del DMQ”*, es por eso importante que con la estrategia Cero Acoso llegue a todas las usuarias del Transporte Metropolitano sepan que esta problemática se debe erradicar, por lo cual aproximadamente 6 de cada 10 mujeres mencionaron que la estrategia Cero Acoso, ayudará a erradicar esta problemática, que se

encuentran en el rango de edad del 26 a 35 años seguida por el rango de 18 a 25 años, y en menor proporción se encuentra de 56 a más de 66 años.

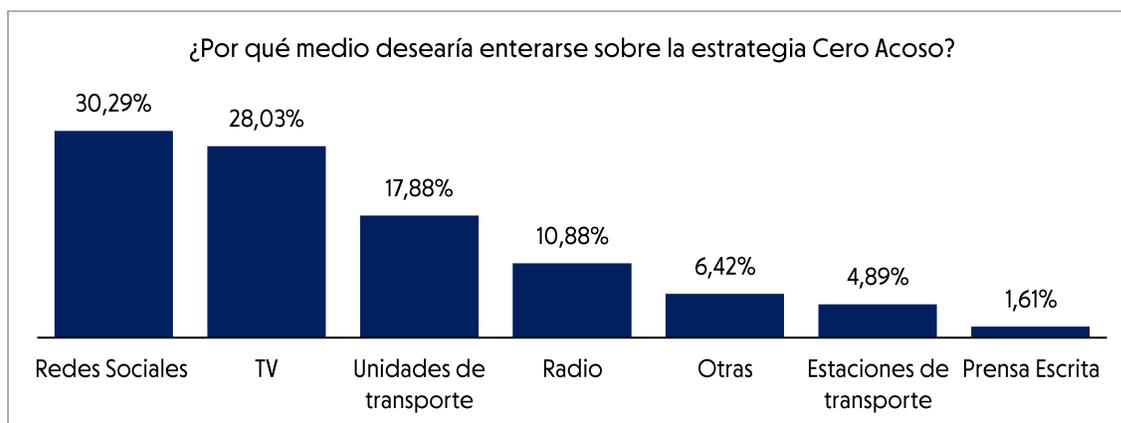


Figura 21. Por qué medio desearía enterarse sobre la estrategia Cero Acoso
 Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús
 Elaboración: OMSC

Las usuarias del Transporte Metropolitano y Metrobús mencionaron que desean enterarse de la estrategia Cero Acoso como primera opción por las redes sociales con el 30,29%, seguida por la TV con el 28,03% y por las unidades de transporte con el 17,88%. Dentro de las otras opciones manifestaron que se debe realizar por volantes, presencialmente en las estaciones del transporte (voz a voz).

8. Escenarios de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús:

En este acápite se desarrolla la probabilidad que ocurra acosos y abusos a mujeres mayores de 18 años en el Transporte Metropolitano y Metrobús, mediante la aplicación del modelo LOGIT que utiliza como función de estimación la función logística en vez de la lineal, y permite obtener estimaciones de la probabilidad de un suceso, identificar los factores que determinan dichas probabilidades. (Laura Rosa Llano Díaz y Viardin Mosquera Caicedo, 2006). En este sentido se presenta los siguientes escenarios:

- La probabilidad que ocurran acosos y abusos sexuales a mujeres en el Transporte Metropolitano y Metrobús es de 52,20% en promedio.
- En el Metrobús existe la más alta probabilidad que las mujeres sufran acoso y abuso sexual con el 7,72% en promedio.
- Las mujeres de 18 a 25 años tienen la más alta probabilidad de ser acosadas y abusadas sexualmente en el Transporte Metropolitano y Metrobús con el 62,26% en promedio, seguida por las mujeres de 26 a 35 años con el 55,40% en promedio.
- Las mujeres con estudios superiores tienen la más alta probabilidad de ser acosadas y abusadas sexualmente en el Transporte Metropolitano y Metrobús con el 7,33% en promedio.
- Las mujeres que utilizan diariamente el Transporte Metropolitano y Metrobús tienen la más alta probabilidad de ser acosadas y abusadas sexualmente con el 14,96% en promedio.

9. Conclusiones

- Las usuarias del transporte metropolitano y Metrobús se sienten inseguros en el horario de la mañana y en el transporte donde se percibe más inseguridad es el Trolebús.
- Aproximadamente ocho de cada diez mujeres se sienten más inseguras relacionado con acoso y abuso en mayor proporción en el transporte del Metrobús.
- Cinco de cada 10 mujeres fueron víctimas de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús, donde el 35,82%, se encuentran en el rango de edad de 18 a 25 años, el 4,15% son de nacionalidad Venezolana.
- el 87,55% de los hechos de acoso y abuso sexual se concentran en los siguientes transportes: el Trolebús, Metrobús y Ecovía. La principal característica que puede justificar que sean en estos tres medios de transporte se debe a que son los más utilizados en el DMQ.
- La movilidad cotidiana y el uso equitativo de los espacios de la ciudad como es el transporte están atravesados por eventos de victimización que repercuten en la percepción de inseguridad, con mayor afectación hacia las mujeres.
- Se han ampliado las temporalidades en que suceden los hechos de abuso y acoso, pasando de la mañana y la tarde hasta los horarios de la noche, por lo tanto, es una problemática que puede desmovilizar a la ciudadanía el uso del transporte bajo el temor de ser victimizar de algún delito, en especial las violencias sexuales a mujeres.
- El lugar específico de los medios de transporte donde se reporta haber sido víctimas de acoso y abuso sexual es en la parte intermedia de la unidad, con un incremento de casos que narran haberla vivenciado en la parte trasera de la unidad. Si bien lo descrito responde a los resultados de las encuestas, en el caso de las entrevistas y observación no participante, se resalta que las aglomeraciones para ingresar y descender de la unidad son los espacios que presentan mayores oportunidades para este tipo de violencias y, en general tipo de amontonamiento.
- Los 2 tipos de acoso que predominan en el estudio para el año 2022 son los rozamientos con los genitales al cuerpo de otra persona, así como las miradas persistentes, incómodas o morbosas, por lo tanto, son conductas más invasivas y denigrantes las que han escalado en las violencias que se viven en el transporte Metropolitano y Metrobús.
- Las características estructurales del sistema de transporte son elementos que, si bien no influyen directamente en el cometimiento de delitos, forman parte de una estructura de oportunidad para que victimarios vulneren los derechos de los/as usuarios del sistema de transporte, en muchos casos hasta bajo el anonimato de sus conductas como se da en los amontonamientos.
- Las aglomeraciones y la gran afluencia de usuarios/as en “horas pico” es una de las principales características ambientales a las que se adjudica las facilidades para el cometimiento de hurtos, acoso y abuso sexual.
- En vista que gran cantidad de mujeres aluden percepción de inseguridad en el Sistema de transporte Metropolitano y Metrobús, conciben como inseguro el ambiente respecto a Acoso y Abuso sexual y, en general han sido las que mayores afectaciones e incidencias han experimentado, también bajo el criterio de los testigos, es que se percibe al transporte

como hostil, con limitaciones para su movilidad cotidiana y con riesgos constantes para su integridad personal.

- En vista que el desplazamiento en los medios de transporte pone en juego varios derechos humanos es que se concluye que hay una afectación diferenciada entre hombres y mujeres, poniéndolas a estas últimas en riesgo de ser mayoritariamente afectadas en el ejercicio de sus derechos, limitando sus oportunidades de tener una vida digna libre de violencias, seguridad, salud y, en general, varios derechos que se pueden efectuar en el ámbito público, pues lo que repercute estas violencias es a segregarlas por temor a ser víctimas de estas violencias.
- Generar programas y proyectos de prevención de acoso y abuso sexual de manera permanente en los sistemas de transporte metropolitano, para erradicar esta problemática.

10. Glosario de términos

<p>Abuso Sexual</p>	<p>La persona que, en contra de la voluntad de otra, ejecute sobre ella o la obligue a ejecutar sobre si misma u otra persona, un acto de naturaleza sexual, sin que exista penetración o acceso carnal, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.</p> <p>Cuando la víctima sea menor de catorce años o con discapacidad; cuando la persona no tenga capacidad para comprender el significado del hecho o por cualquier causa no pueda resistirlo; o si la víctima, como consecuencia de la infracción, sufra una lesión física o daño psicológico permanente o contraiga una enfermedad grave o mortal, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años.</p> <p>Si la víctima es menor de seis años, se sancionará con pena privativa de libertad de siete a diez años. (COIP, 2014)</p>
<p>Acoso Sexual</p>	<p>La persona que solicite algún acto de naturaleza sexual, para sí o para un tercero, prevaliéndose de situación de autoridad laboral, docente, religiosa, o similar, sea tutora o tutor, curadora o curador, ministros de culto, profesional de la educación o de la salud, personal responsable en la atención y cuidado del paciente o que mantenga vínculo familiar o cualquier otra forma que implique subordinación de la víctima, con la amenaza de causar a la víctima o a un tercero, un mal relacionado con las legítimas expectativas que pueda tener en el ámbito de dicha relación, será sancionada con pena privativa de libertad de uno o tres años.</p> <p>Cuando la víctima sea menor de dieciocho años o persona con discapacidad o cuando la persona no pueda comprender el significado del hecho o por cualquier causa no pueda resistirlo, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.</p> <p>La persona que solicite favores de naturaleza sexual que atenten contra la integridad sexual de otra persona, y que no se encuentre</p>

	previsto en el inciso primero de este artículo, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a dos años. (COIP, 2014)
Análisis por género	Estudio de las diferencias entre hombres y mujeres con respecto a las condiciones, necesidades, índices de participación, acceso a los recursos y desarrollo, control de activos, poder para tomar decisiones. Las diferencias se deben a los roles que tradicionalmente se les han asignado a hombres y mujeres en las sociedades y cultura, a través del tiempo. Comisión de Transición hacia el Consejo de las Mujeres y la Igualdad de Género, 2012)
CEDAW	La Convención sobre todas las formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW, por sus siglas en ingles), fue adoptada el 18 de diciembre de 1979 por la Asamblea General de las Naciones Unidas. La CEDAW es un instrumento de carácter internacional que precisa los detalles de la discriminación contra las mujeres y establece los lineamientos necesarios para erradicarla. Al ratificarla, los Estados Partes se comprometen, a consumarla llevando a cabo una serie de medidas a nivel interno para eliminar las violaciones de derechos humanos contra las mujeres. El Estado Mexicano es parte contratante de ésta, ya que la firmó el 17 de julio de 1980 y la ratificó el 23 de marzo de 1981. De esta manera, quedó comprometido a nivel internacional y nacional a cumplir con las obligaciones que especifica. Asimismo, es parte contratante del Protocolo Facultativo de la Convención, ya que ratificó éste el 10 de diciembre de 1999. Con ello, la Convención, implica un compromiso concreto de los Estados Partes de garantizar la adopción de las medidas necesarias para eliminar la discriminación contra las mujeres practicada por cualesquiera personas, organizaciones o empresas, como lo establece el artículo 2 de la Convención. Además, se crea el Comité CEDAW (Comité para la eliminación de la discriminación contra la mujer), para monitorear el cumplimiento de los Estados Partes en virtud de las disposiciones contempladas en esta Convención. (Observatorio Ciudadano de los Derechos de las Mujeres, 1982)
Convención de Belém do Pará	Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer. Tiene el propósito de proteger los derechos humanos de las mujeres y eliminar las situaciones de violencia que puedan afectarlas, ya que toda mujer tiene derecho a una vida libre de violencia, tanto en el ámbito público como en el privado. Adoptada en Belém do Pará, Brasil el 9 de junio de 1994 y ratificada por México el 19 de junio de 1998. (Glosario Violencia de Género, 2015)
Convivencia	Designa una dinámica interpersonal y social, basada en el diálogo, la confianza y la solidaridad, que permite a todas las personas sentirse parte de una sociedad y disfrutar de sus derechos humanos. Además, hace posible gozar de oportunidades socialmente construidas y

	<p>expresadas, entre otras, en el Estado, sus normas e instituciones democráticas. (PNUD 2013)</p> <p>El concepto de convivencia da cuenta de un fenómeno propio, aunque no exclusivo de lo humano, cual es el convivir, el vivir con. (Illera, María de Jesús 2005)</p>
Delito	Infracción de la ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, y que resulta de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso. (Carrara 2000)
Derechos Humanos	Son derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua, o cualquier otra condición. Todos tenemos los mismos derechos humanos, sin discriminación alguna. Estos derechos son interrelacionados, interdependientes e indivisibles. (ACNUDH, n.d.)
Diagnóstico	Un método de conocimiento y análisis del desempeño de una empresa o institución, interna y externamente, de modo que pueda facilitar la toma de decisiones. (Andrade de Sousa 1968)
Discapacidad	Condición bajo la cual ciertas personas presentan alguna deficiencia física, mental, intelectual o sensorial que a largo plazo afecta su forma de interactuar y participar plenamente en la sociedad. (Glosario Violencia de Género, 2015)
Discriminación	Es toda distinción, exclusión o restricción que, basada en el origen étnico o nacional, sexo, edad, discapacidad, condición social o económica, condiciones de salud, embarazo, lengua, religión, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otra, tenga por efecto impedir o anular el reconocimiento o el ejercicio de los derechos y la igualdad real de oportunidades de las personas. (Incid Social 2011)
Encuesta	Instrumento de investigación descriptiva que precisan identificar a priori las preguntas a realizar, a las personas seleccionadas en una muestra representativa de la población. Debe transmitir las necesidades de la investigación de mercados traduciéndolas en forma de preguntas adecuadas. (Vásquez Rosales 2013)
Enfoque psicosocial	Se sustenta en la premisa de que las necesidades, creencias, motivaciones, emociones y comportamientos del ser humano son resultado de la relación con sus semejantes y con el ambiente. En otras palabras, la interacción de una persona con sus familiares, pareja, amigos, compañeros, vecinos, etc. determina la manera en que percibe al mundo y actúa sobre él. (GOBIERNO DE LA REPÚBLICA MÉXICO 2014)
Enfoque de género	Es una herramienta teórico-metodológica desarrollada para analizar los significados, prácticas, símbolos, representaciones y normas que las sociedades establecen a partir de las diferencias biológicas entre

	<p>mujeres y hombres dentro de una matriz heterosexual. Se enfoca en las relaciones sociales y las estructuras de poder. Pone en evidencia que los roles sociales y culturales asignados a mujeres u hombres no son naturales. Este enfoque toma, además, en cuenta las diferencias étnicas, de clase, generacionales, religiosas, geográficas, por orientación sexual, entre otras. Este enfoque permite visualizar y reconocer la existencia de relaciones jerárquicas y desiguales entre hombres y mujeres, cuya consecuencia es que las mujeres tienen condiciones de vida inferiores a los hombres. (Glosario Violencia de Género, 2015)</p>
Epidemiología	<p>Estudio de la aparición de enfermedades y de otras características relacionadas con la salud en poblaciones humanas y animales. Relación causa-efecto entre exposición y enfermedad. (Enfoques et al., n.d.)</p>
Espacio público	<p>Es un elemento fundamental del orden urbano que, en su relación con el espacio privado, expresa la manera como los habitantes usan y tienen acceso a los recursos sociales, y la relación entre éstos, la ciudad y las instituciones. (Ramírez Kuri 2015)</p>
Género	<p>El género se refiere a los conceptos sociales de las funciones, comportamientos, actividades y atributos que cada sociedad considera apropiados para los hombres y las mujeres. Las diferentes funciones y comportamientos pueden generar desigualdades de género, es decir, diferencias entre los hombres y las mujeres que favorecen sistemáticamente a uno de los dos grupos.</p> <p>A su vez, esas desigualdades pueden crear inequidades entre los hombres y las mujeres con respecto tanto a su estado de salud como a su acceso a la atención sanitaria. (Organización Mundial de la Salud)</p>
Gobernabilidad	<p>Un estado de equilibrio dinámico entre el nivel de las demandas sociales y la capacidad del sistema político (estado/gobierno) para responderlas de manera legítima y eficaz. (Camou 2001)</p>
Gobernanza	<p>Las diversas formas en las que las instituciones y los individuos se organizan en la gestión cotidiana de una ciudad, y los procesos utilizados para llevar a cabo de forma efectiva la agenda del desarrollo de una ciudad, a corto y a largo plazo. (ONU HABITAT, n.d.)</p>
Hora pico	<p>Es la denominación que se le da al periodo de tiempo, no necesariamente una hora, en el que regularmente se producen congestiones. Generalmente se refieren a congestiones en la vía pública, y pueden ser una sobredemanda o congestión de picos a las autopistas o avenidas principales como de la saturación del transporte público, y las principales razones por las cuales se producen estas congestiones son debido a que, en las grandes ciudades, la mayor parte de la masa laboral ingresa o se retira de sus puestos de trabajo a una misma hora. (Pérez y Morales, 2017)</p>

Incidencia	El número de nuevos casos por unidad de tiempo en una población dada, o un número de nuevos casos dividido entre el tamaño de la población en riesgo. (ONU 2010)
Indicador	Instrumento construido a partir de un conjunto de valores numéricos o de categorías ordinales o nominales que sintetiza aspectos importantes de un fenómeno con propósitos analíticos. (Cecchini et al. 2005)
	Variable que mide un fenómeno de interés para el evaluador. El fenómeno puede ser un insumo, un producto, un resultado, una característica o un atributo. (Gertler, Premand, and Rawlings 2017)
Índice de victimización	Medición de la incidencia de victimizaciones en un grupo de población específico. Se puede calcular como un número por 100 o por 1000 y ser basado en hogares o en individuos. (ONU 2010)
Marco muestral	Es la parte de la población desde donde se selecciona la muestra. (Galbiati Riesco 2004)
	Lista exhaustiva de las unidades de la población de interés. (Gertler, Premand, and Rawlings 2017)
Muestra	Es la parte de la población que efectivamente se mide, con el objeto de obtener información acerca de toda la población. (Galbiati Riesco 2004)
	Subconjunto de una población de interés. (Gertler, Premand, and Rawlings 2017)
Observación directa	Es un método de recolección de datos que consiste en observar al objeto de estudio dentro de una situación particular. Esto se hace sin intervenir ni alterar el ambiente en el que el objeto se desenvuelve. De lo contrario, los datos obtenidos no serían válidos. (Holmes, 2013)
Observación no participante	El investigador asume un rol pasivo, tan solo de recopilar datos, sin interferir en el normal comportamiento de lo que está investigando. (Ynoub R. 2015)
Participación ciudadana	Proceso de construcción social de las políticas públicas que, conforme al interés general de la sociedad democrática, canaliza, da respuesta o amplía los derechos económicos, sociales, culturales, políticos y civiles de las personas, y los derechos de las organizaciones o grupos en que se integran, así como los de las comunidades y pueblos indígenas. (Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo 2009)
Percepción de seguridad	Es la sensación de la ciudadanía frente a condiciones de seguridad-inseguridad en su entorno; por tanto, afecta positiva o negativamente su calidad de vida y comportamiento, y se da por diversos factores, entre los cuales destacan: la confianza en las autoridades, la victimización (directa o indirecta), la incivildad o desorden social, la vulnerabilidad física y social, las redes sociales con las que cuenten los ciudadanos y la exposición a los medios masivos de comunicación. (Vilalta 2012)

Percepción de riesgo	La actitud de las personas hacia el riesgo que corren. (Bitrán Sandra Santa Cruz 2005)
Prevención de la delincuencia	Conjunto de medidas estatales y sociales tendentes a extirpar este fenómeno y las causas y condiciones que lo engendran. (M. Morales 2002)
Prevalencia, índice de prevalencia	El porcentaje de encuestados que han sido víctimas al menos una vez durante el periodo de referencia. Difiere del índice de incidencia, el cual indica el número de incidentes. La prevalencia de una característica es el número de casos existentes de la característica (en forma típica, una enfermedad o condición de salud), en una población, en un momento determinado. La prevalencia es medida en un punto del tiempo o durante un periodo de tiempo. La tasa de prevalencia es el número de casos existentes de la característica dividido entre el tamaño de la población en la que la característica fue identificada y contada. (ONU 2010)
Relaciones de poder	Acciones, omisiones y prácticas sociales, políticas, económicas, culturales o simbólicas que determinan la imposición de la voluntad de una persona o grupo por sobre la de otro, desde una relación de dominación o subordinación, que implica la distribución asimétrica del poder y el acceso y control a los recursos materiales e inmateriales entre hombres y mujeres. (“LEY PARA PREVENIR Y ERRADICAR LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES” 2018)
Robo	<i>“La persona que mediante amenazas o violencias sustraiga o se apodere de cosa mueble ajena, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitararlo, en el momento de cometerlo o después de cometido para procurar impunidad (...)”.</i> (“CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, COIP” 2017)
Seguridad ciudadana	<p>Consiste en la protección de un núcleo básico de derechos, incluidos el derecho a la vida, el respeto a la integridad física y material de la persona, y su derecho a tener una vida digna. (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo 2013)</p> <p><i>“(...) fortalecer y modernizar los mecanismos necesarios para garantizar los derechos humanos, en especial el derecho a una vida libre de violencia y criminalidad, la disminución de los niveles de delincuencia, la protección de víctimas y el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes (...)”</i> (“LEY DE SEGURIDAD PUBLICA Y DEL ESTADO” 2009)</p>
Segregación	Grado en el que dos o más grupos sociales viven de manera separada el uno del otro, en partes distintas del espacio urbano. (Denton and Massey 1988)
Sexo	Se refiere a las características anatómicas y fisiológicas que identifican a una persona como mujer o como hombre, estas pueden ser clasificadas en los siguientes niveles genético, cromosómico, hormonal, afectivo y genital. A partir de estas, se pueden distinguir

	fundamentalmente dos tipos hembras y machos. El sexo es natural e inmutable. (Glosario Violencia de Género, 2015)
Transporte Público	El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica. (DANE,2007)
Trastorno de ansiedad	Ansiedad y preocupación excesivas, persistentes y que las personas tienen dificultades para controlar, sobre diversos acontecimientos o actividades y que se asocian a tres o más síntomas de sobreactivación fisiológica. (Glosario Violencia de Género, 2015)
Tejido social	Es un conjunto articulado de redes personales, de categorías, de estructuras formales y funcionales, de iniciativas de asociación y de ayuda mutua en el interior de las sociedades, que permiten a los individuos y la sociedad ampliar sus opciones y oportunidades para mejorar su calidad de vida. (Incid Social 2011) Configuración de vínculos sociales e institucionales que favorecen la cohesión y la reproducción de la vida social. (Mendoza and González 2016)
Variable	Se trata de un símbolo que representa un valor que puede variar. (Gertler, Premand, and Rawlings 2017)
Víctima	Personas que individual o colectivamente han sufrido daños, incluidos los físicos y los mentales, el sufrimiento emocional, las pérdidas económicas o la disminución sustancial de sus derechos fundamentales mediante actos u omisiones que violan las leyes penales vigentes dentro de los Estados Miembro, incluyendo a las leyes que proscriben el abuso delictivo del poder. (ACNUDH 1985)
Victimario	Es aquel que, por su accionar, convierte a otra persona en víctima (alguien que sufre algún tipo de daño por culpa de otro sujeto o por una situación azarosa). Las ideas de victimario y víctima, por lo tanto, funcionan por oposición. (Glosario Violencia de Género, 2015)
Victimización	La manera en que un delito afecta a una persona o a un hogar. Para delitos personales, el número de victimizaciones es igual al número de víctimas involucradas. El número de victimizaciones puede ser mayor que el número de incidentes porque más de una persona puede ser victimizada durante un incidente. Cada delito contra un hogar se asume que implica a una víctima, el hogar afectado. (ONU 2010)
Violencia(s)	Uso deliberado de la fuerza física o el poder, ya sea en grado de amenaza o efectivo, contra uno mismo, otra persona, un grupo o comunidad, que cause o tenga muchas probabilidades de causar lesiones, muerte, daños psicológicos, trastornos del desarrollo o privaciones. (OMS 2002)

	<p>Ahora bien, si se habla de violencias (en plural) es porque no hay una, sino muchas formas de esta. Esta afirmación parte de la comprensión de la violencia como una condición social que tiene múltiples actores directos e indirectos, que es cambiante en la historia y en el espacio, que se construye socialmente en un lugar y momento particular. (Carrión, Pontón, and Armijos 2009)</p> <p>La inseguridad e indefensión que experimentan las comunidades, familias e individuos en sus condiciones de vida a consecuencia del impacto provocado por algún tipo de evento económico-social de carácter traumático. (CEPAL 2001)</p>
Violencia contra la mujer	<p>Es una violencia a los derechos humanos, se presenta en múltiples formas: física, sexual, psicológica o económica. Su definición expresa “contra las mujeres” se da a partir de la Convención Interamericana para Erradicar toda forma de violencia contra las mujeres (CEDAW), en consideración de que son ellas las principales víctimas de la violencia ocasionada por la desigualdad. Es un mecanismo extremo de expresión de la inequidad y desigualdad de género y es una barrera para el desarrollo global de los pueblos, por lo que en muchos países ha sido reconocida como problema de salud pública. En muchos países está tipificada como delito, en otros es solamente una contravención y en algunos ni siquiera se considera en el sistema judicial. (Glosario Violencia de Género, 2015)</p>
Violencia de género	<p>Todo acto de violencia sexista que tiene como resultado posible o real un daño físico, sexual o psíquico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de libertad, ya sea que ocurra en la vida pública o privada. (Glosario Violencia de Género, 2015)</p>
Violencia Intrafamiliar	<p>Todo acto u omisión que ocasiona diversas formas de daño entre los miembros de la familia o pareja/expareja, excluye los delitos sexuales. (CISALVA 2011a)</p>
Violencia Sexual	<p>Todo acto sexual, la tentativa de consumar un acto sexual, los comentarios o insinuaciones sexuales no deseados, o las acciones para comercializar o utilizar de cualquier otro modo la sexualidad de una persona mediante coacción por otra persona, independiente de la relación de esta con la víctima, en cualquier ámbito incluido el hogar o el lugar de trabajo. (CISALVA 2011b)</p>
Vulnerabilidad	<p>Las características de una persona o grupo y su situación, que influyen su capacidad de anticipar, lidiar, resistir y recuperarse del impacto de una amenaza. (Wisner and Nivaran 2003)</p> <p>Podría entenderse como debilidad, fragilidad, inseguridad y flaqueza, condiciones que muestran una susceptibilidad a un daño. (Ministerio del Interior 2019)</p>

11. Bibliografía

- ACNUDH. n.d. "Qué Son Los Derechos Humanos."
- . 1985. "Declaración Sobre Los Principios Fundamentales de Justicia Para Las Víctimas de Delitos Y Del Abuso de Poder." 1985.
- Andrade de Sousa. 1968. "CAPÍTULO V DIAGNÓSTICO ORGANIZACIONAL Y NECESIDAD DE CAMBIO CULTURAL 5.1. Definición de Diagnóstico."
- Asamblea General de las Naciones Unidas. 1994. *Declaración Sobre La Eliminación de La Violencia Contra La Mujer. Resolución de La Asamblea Gneral 48/104 Del 20 de Diciembre de 1993.*
- Bitrán Sandra Santa Cruz, Daniel. 2005. "NACIONES UNIDAS COMISION ECONOMICA PARA AMÉRICA LATINA."
- Camou, Antonio. 2001. *Los Desafíos de La Gobernabilidad.* Plaza y Valdés.
- Carrara, Francesco. 2000. "Programa Del Curso de Derecho Crminal."
- Carrión, Fernando M, Jenny C Pontón, and Blanca V Armijos. 2009. *120 Estrategias Y 36 Experiencias de Seguridad Ciudadana.*
- Cecchini, Simone, El Autor Agradece, Gloria Bensen, Paulina Bocaz, Juan Carlos Feres, Marco Antonio Galván, Xavier Mancero, et al. 2005. *Indicadores Sociales En América Latina Y El Caribe Estudios Estadísticos Y Prospectivos 34 Santiago de Chile, Septiembre Del 2005.* CEPAL - SERIE Estudios Estadísticos Y Prospectivos. Vol. 34.
- Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo. 2009. "Carta Iberoamericana de Participación Ciudadana En La Gestión Pública." *XIX Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado Y de Gobierno 2009 (38): 1–15.*
- CEPAL. 2001. *La Vulnerabilidad Social Y Sus Desafíos: Una Mirada Desde América Latina Estudios Estadísticos Y Prospectivos.* Cepal.
- CISALVA. 2011a. "PREVALENCIA DE LA VIOLENCIA INTRAFAMILIAR." *Sistema Regional de Indicadores Comparables de Violencia Y Seguridad Ciudadana. Banco Interamericano de Desarrollo E Instituto CISALVA, Universidad Del Valle.*
- . 2011b. "PREVALENCIA DE LA VIOLENCIA SEXUAL." *Sistema Regional de Indicadores Comparables de Violencia Y Seguridad Ciudadana. Banco Interamericano de Desarrollo E Instituto CISALVA, Universidad Del Valle.*
- "CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, COIP." 2017.
- Denton, Nancy A., and S. Douglas Massey. 1988. "The Dimensions of Residential Segregation." *Social Forces* 67 (2): 281–315.
- Dunckel-Graglia, Amy. 2012. "Un Analisis Del Transporte Exclusivo Para Mujeres." *La Ventana. Revista de Estudios de Género* 4 (38): 148–76.
<http://www.scielo.org.mx/pdf/laven/v4n37/v4n37a7.pdf>.
- Enfoques, Herramientas Y, Directores Del Capítulo, Franco Merletti, Colin L Solkolne, and Paolo Vineis. n.d. "EPIDEMIOLOGIA Y ESTADISTICA."
- Ferraro, K. 2007. "Fear of Crime in Public Places." 2007.
http://www.popcenter.org/conference/conferencepapers/2007/fear_of_crime.pdf.
- Galbiati Riesco, Jorge M. 2004. "Conceptos Básicos De Estadística." *Journal of Classification* 40: 1–6.
- Gertler, Paul J, Patrick Premand, and Laura B Rawlings. 2017. *La Evaluación de Impacto En La Práctica Segunda Edición.*
- GOBIERNO DE LA REPÚBLICA MÉXICO. 2014. "PROGRAMA NACIONAL PARA LA PREVENCIÓN SOCIAL

DE LA VIOLENCIA Y LA DELINCUENCIA.”

- 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>.
- Gutiérrez, Carlos, and Jaime Peña. 1996. “La Percepción Geográfica Como Factor En El Desarrollo Local.” *Última Década*, no. 4: 1–6. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19500412>.
- Illera, María de Jesús. 2005. “Convivencia Y Cultura Ciudadana: Dos Pilares Fundamentales Del Derecho Político.” *Revista de Derecho Universidad Del Norte* (No. 23): 240–59.
- Incidencia Social. 2011. “NOTA METODOLÓGICA PARA REALIZAR DIAGNÓSTICOS SOBRE LA REALIDAD SOCIAL, ECONÓMICA Y CULTURAL A NIVEL TERRITORIAL PARA EL DISEÑO DE INTERVENCIONES EN MATERIA DE PREVENCIÓN SOCIAL DE LAS VIOLENCIAS.”
- Levy, Caren. 2013. “Travel Choice Reframed: deep Distribution” and Gender in Urban Transport.” *Environment and Urbanization* 25, n: 47–63.
- “LEY DE SEGURIDAD PÚBLICA Y DEL ESTADO.” 2009.
- “LEY PARA PREVENIR Y ERRADICAR LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES.” 2018.
- Mejía Navarrete, Julio. 2000. “El Muestreo En La Investigación Cualitativa.” *Investigaciones Sociales*.
- Mendoza, Gabriel, and Atilano González. 2016. “Reconstrucción Del Tejido Social: Una Apuesta Por La Paz, México, Centro de Investigación Y Acción Social Por La Paz Del Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro, 2016.” *Nueva Antropología* 29 (85): 145–49.
- Ministerio del Interior. 2019. “Plan Nacional de Seguridad Ciudadana Y Convivencia Social Pacífica.”
- Morales, Lidmila, Nathalia Quiroz del Pozo, and Graciela Ramírez. 2016. “Acoso Sexual En Lugares Públicos de Quito: Reto Para Una ‘ciudad Segura.’” *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad* No. 19: 21–36.
- Morales, Maritza. 2002. “Nociones Teórico-Conceptuales Sobre Prevención Social.” *Santiago*, no. 98(December). Editorial Universitaria de la Republica de Cuba: 27–33.
- Natarajan, Mengai, Ronald Clarke, Carlos Ponce, Carlos Carcach, Margarita Beneke, Dolores Polanco, Mario Chávez, and Mauricio Shi. 2015. “Prevención Del Crimen En El Transporte Público.” *Fusades*, 53.
- OMS. 2002. “Informe Mundial Sobre La Violencia Y La Salud: Resumen Publicado En Español Por La Organización Panamericana de La Salud Para La Organización Mundial de La Salud.”
- ONU. 2010. “MANUAL PARA ENCUESTAS DE VICTIMIZACIÓN.”
- ONU HABITAT. n.d. “Gobernanza – ONU-Habitat Español.”
- Pereyra, Leda Paula, Andrea Gutiérrez, and Mariela Mitsuko Nerome. 2018. “Inseguridad En El Transporte Público Buenos Aires,” 71–95. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6310>.
- PNUD. 2013. *Informe Nacional Sobre Desarrollo Humano 2013 Aprendiendo a Vivir Juntos : Convivencia Y Desarrollo Humano En Costa Rica*.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. 2013. *Informe Regional de Desarrollo Humano 2013-2014 Seguridad Ciudadana Con Rostro Humano: Diagnóstico Y Propuestas Para América Latina*.
- Ramírez Kuri, Patricia. 2015. “Espacio Público, ¿espacio de Todos? Reflexiones Desde La Ciudad de México.”
- Sistema Regional de Indicadores. 2011. “Indicadores Estandarizados de Convivencia Y Seguridad

Ciudadana." Instituto CISALVA, no. Versión diciembre 2011: 71.
https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Sistema_Estadistico_Nacional/Comisiones/Seguridad-Justicia/Doc-Tecnicos/manual_de_conceptualizacion_delitos_v1.1_-_nuevo_manual.pdf.

Vallejo Rivera, Elizabeth, and María Paula Rivarola Monzón. 2013. "La Violencia Invisible: Acoso Sexual Callejero En Lima Metropolitana Y Callao." *XVIII ISA World Congress of Sociology. Facing an Enequal World: Challenges for Global Sociology.*, 21. www.ssonetwork.com.

Vásquez Rosales, Pablo. 2013. "Técnica de Recogida de Datos Para La Investigación, Está Constituida Por Una Serie de Preguntas Que Están Dirigidas a Una Porción Representativa de Una Población, Y Tiene Como Finalidad Averiguar Estados de Opinión, Actitudes O Comportamientos de Las Pers."

Vilalta, Carlos. 2012. "El Miedo Al Delito En México. Estructura Lógica, Bases Empíricas Y Recomendaciones Iniciales de Política Pública," 3–36.

Wisner, Copyright, and Duryog Nivaran. 2003. "At Risk: Natural Hazards, People's Vulnerability and Disasters."

LEVY, Caren (2013) Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport, *Environment and Urbanization* vol. 25, núm. 1, pp. 47-63

12. Anexos

```
Iteration 0: log likelihood = -946.00045
Iteration 1: log likelihood = -807.75629
Iteration 2: log likelihood = -806.33041
Iteration 3: log likelihood = -806.32174
Iteration 4: log likelihood = -806.32174
```

```
Logistic regression                               Number of obs   =      1,368
LR chi2(14)                                       =      279.36
Prob > chi2                                       =      0.0000
Pseudo R2                                         =      0.1477
Log likelihood = -806.32174
```

vic_aco	Coef.	Std. Err.	z	P> z	[95% Conf. Interval]
Ecovia	-.0661655	.2100176	-0.32	0.753	-.4777924 .3454613
rolebus	.2960091	.2018209	1.47	0.142	-.0995525 .6915708
Metrobús	.3106848	.19527	1.59	0.112	-.0720374 .693407
rango_1	3.391491	.3971809	8.54	0.000	2.613031 4.169951
rango_2	2.68992	.3934577	6.84	0.000	1.918757 3.461082
rango_3	2.018105	.3970079	5.08	0.000	1.239984 2.796226
rango_4	1.698135	.4022301	4.22	0.000	.9097785 2.486492
rango_5	1.110655	.4326776	2.57	0.010	.2626224 1.958687
primaria_completa	-.6086782	.4614411	-1.32	0.187	-1.513086 .2957297
secundaria_completa	-.128445	.1408003	-0.91	0.362	-.4044086 .1475186
superior	.295989	.1605362	1.84	0.065	-.0186561 .6106341
posgrado	0	(omitted)			
diariamente	.6032931	.1623173	3.72	0.000	.2851571 .9214292
semanalmente	.3080159	.1960346	1.57	0.116	-.0762048 .6922366
mensualmente	-.3428268	.3768746	-0.91	0.363	-1.081488 .3958339
_cons	-2.764202	.4250237	-6.50	0.000	-3.597233 -1.931171

Marginal effects after logit

$$y = \text{Pr}(\text{vic_aco}) \text{ (predict)}$$

$$= .522409$$

variable	dy/dx	Std. Err.	z	P> z	[95% C.I.]	X
Ecovia*	-.0165193	.05246	-0.31	0.753	-.119339 .0863	.211257
rolebus*	.0734351	.04965	1.48	0.139	-.023869 .170739	.283626
Metrobús*	.0771924	.0482	1.60	0.109	-.017276 .17166	.371345
rango_1*	.6120048	.043	14.23	0.000	.527733 .696276	.246345
rango_2*	.5358955	.05445	9.84	0.000	.429171 .64262	.25731
rango_3*	.4224699	.06238	6.77	0.000	.300216 .544723	.193713
rango_4*	.3633439	.06664	5.45	0.000	.232734 .493954	.148392
rango_5*	.2525867	.08406	3.00	0.003	.087838 .417336	.085526
primar~a*	-.149566	.10852	-1.38	0.168	-.362253 .063121	.027047
secund~a*	-.0320673	.03516	-0.91	0.362	-.100973 .036838	.300439
superior*	.0733005	.03931	1.86	0.062	-.003751 .150352	.210526
diaria~e*	.1496154	.03969	3.77	0.000	.071824 .227406	.57383
semana~e*	.0762135	.04791	1.59	0.112	-.017684 .170111	.195906
mensua~e*	-.0853908	.09288	-0.92	0.358	-.267439 .096657	.031433

(*) dy/dx is for discrete change of dummy variable from 0 to 1

Figura 22. Modelo logit

Fuente: Estudio de violencia sexual en el transporte Metropolitano y Metrobús

Elaboración: OMSC