

ESTUDIO DE VIOLENCIA SEXUAL
EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE
METROPOLITANO Y LÍNEA BASE
DEL ESTUDIO DE VIOLENCIA
SEXUAL EN EL METRO DE QUITO
2024



**ESTUDIO DE VIOLENCIA SEXUAL
EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE
METROPOLITANO Y LÍNEA BASE
DEL ESTUDIO DE VIOLENCIA
SEXUAL EN EL METRO DE QUITO**

2024



Pabel Muñoz López
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito

Carolina Andrade Quevedo
Secretaria General de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos

OBSERVATORIO METROPOLITANO DE SEGURIDAD CIUDADANA Y GESTIÓN DE RIESGOS (OMSCGR)

Agustín Burbano de Lara Vásconez
Director Metropolitano del OMSCGR

Karen Rodríguez Abendaño
Coordinadora de Análisis y Estudios Cualitativos del OMSCGR

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN Y DISEÑO

Carolina Andrade Quevedo
Edición general.

Agustín Burbano de Lara Vásconez
Edición general. Corrección de estilo. Conclusiones, recomendaciones y revisión final.

Karen Rodríguez Abendaño
Coordinación general del estudio. Edición general. Corrección de estilo.

Verónica Benavides Llerena
Autora principal. Diseño de investigación, muestreo, supervisión de operativo de campo, análisis estadístico, modelo de evaluación de impacto.

Alexis Coronado Espín
Supervisión de operativo de campo, tabulación de datos, artes, ilustraciones y redacción.

María José Maya Romero, Analista del OMSCGR

Supervisión de operativo de campo, tabulación de datos y revisión del documento.

Karen Vaca Corrales

Supervisión de operativo de campo, tabulación de datos y revisión del documento.

Josueh Aguilar Poveda

Tabulación de datos y revisión del documento.

Ana María Cheverría Díaz

Supervisión de operativo de campo.

Iván Amoroso Quintanilla

Tabulación de datos.

Ana María Albuja Martínez

Tabulación de datos.

UNIDAD DE COMUNICACIÓN

María Carmen Andrade Ordoñez
Coordinadora de Comunicación

Bolívar Mateus Rosales
Diseño y diagramación

LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN

Unidad Patronato Municipal San José

Adriana Aguilar Olmedo
Karina Albarracín Quinatoa
Erika Borja Minda
Rocío Lara Loja

Secretaría de Inclusión Social

Martha Andrade Castro
Ruth Cueva Atehortua

Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros

Jaime Cantuña Aguilar
María Belén Lema Quishpe
Sharon Montero Guamán
Rosa Pachacama Analuisa
Steven Quilumba Quina
David Valverde López

Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano de Quito

Wilmer Lara Espinosa
Paul Aldas Vínicio
Angelo Valdivieso Llumiyinga
Gustavo Naranjo Guevara
Kathya Valencia Vernaza
Kleber Rivera Pachacama
Diana Subía Pozo
Walter Tipan Calero

MESA DIRECTIVA INTERINSTITUCIONAL

Unidad Patronato Municipal San José

Ruth Narváez Vega
Cristina Castrillón Larrea
Alexandra Almeida

Secretaría General de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos

Carolina Andrade
Agustín Burbano de Lara
Karen Rodríguez
Verónica Benavides
Alexis Coronado

Secretaría de Inclusión Social

Diana Carrión Mena
Susana Tamara Andy Cerda

Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

Carolina Burbano Simón
Claudia Merchán Moya

Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros

Xavier Vásquez Hernandes
Lorena Saltos Montesdeoca

AGRADECIMIENTOS ESPECIALES

Secretaría de Inclusión Social del Municipio de Quito

Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito

Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

Unidad Patronato Municipal San José del Distrito Metropolitano de Quito

Fundación Panamericana para el Desarrollo (PADF), Programa Comunidades Seguras con el apoyo de INL

Presentación

La Secretaría General de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos, a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos, desarrolla desde el año 2017, de manera anual, el Estudio de Violencia Sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano. El objetivo principal de la investigación es informar a las entidades municipales rectoras de la prevención de la violencia sexual y del transporte público metropolitano, con datos basados en evidencia para fortalecer la generación de propuestas de política pública que buscan erradicar una forma de violencia que miles de mujeres y personas diversas experimentamos día a día.

La violencia sexual es una pandemia que nos afecta mayoritariamente a mujeres y niñas. Si bien a lo largo de los últimos años ha mostrado una tendencia creciente, este año hemos observado una disminución significativa de la violencia sexual en el transporte metropolitano de Quito. La reducción posiblemente responde a la implementación de la estrategia “Cero Acoso”, decisión que demuestra el compromiso del Alcalde de Quito, Pabel Muñoz López, con la erradicación de las violencias contra las mujeres. La variación coincide con la mejora significativa de los indicadores del año 2018, cuando la estrategia “Bájale al Acoso” tuvo lugar.

Este año, el estudio se realizó bajo el liderazgo del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana y con el apoyo de la Unidad Patronato Municipal San José, la Secretaría de Inclusión Social, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y la Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito, todas entidades clave en la implementación de la estrategia “Cero Acoso”. Además, contamos con la colaboración de la Fundación Panamericana para el Desarrollo (PADF), Programa Comunidades Seguras con el apoyo de INL, para el levantamiento de información de la línea base del Estudio de Violencia Sexual en el Metro de Quito. Este componente, está orientado a comprender el comportamiento del acoso y el abuso sexual en este nuevo medio de transporte de la ciudad.

Esperamos que el Estudio de Violencia Sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano 2024 sea de utilidad para las diversas Secretarías y Empresas Públicas que conformamos el Municipio de Quito y sostenemos un compromiso para hacer del Transporte Público Metropolitano un espacio cotidiano libre de violencias. Es un estudio que además busca fortalecer las reflexiones y las estrategias de incidencia de las Juntas de Protección de Derechos y de decenas de organizaciones políticas, sociales, de mujeres, feministas y de derechos humanos que día a día combaten la violencia sexual y la violencia de género. Este estudio es un esfuerzo importante que permite a la ciudad continuar con una evaluación multifacética de la estrategia “Cero Acoso”. Pero sobre todas las cosas, es un valioso grano de arena que desde el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito aportamos para alcanzar la Justicia de Género en nuestra ciudad.

Carolina Andrade Quevedo

Secretaria General de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos
Distrito Metropolitano de Quito

Compromiso por la erradicación del acoso en el Transporte Público

El Municipio de Quito implementa la Estrategia “Cero Acoso” para erradicar la violencia basada en género en el sistema de transporte público, uno de los espacios públicos más comunes, donde se reproducen estas prácticas.

En el 2022, el Municipio de Quito firmó el convenio entre la Unidad Patronato Municipal San José (UPMSJ), Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTPO) y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), para implementar la Estrategia “Cero Acoso”.

El 24 de noviembre de 2023, Pabel Muñoz, alcalde metropolitano de Quito, renovó su compromiso con la erradicación del acoso en la ciudad, a través de una coordinación de acciones interinstitucionales para la atención integral y de protección de niñas, niños, adolescentes, mujeres, personas adultas mayores, con discapacidad, en movilidad humana y de diversidad sexo genérica. Asimismo, se integraron las Secretarías de Inclusión Social, de Movilidad y de Seguridad, fortaleciendo la propuesta desde un enfoque integral.

La estrategia consolidada planteó dos fases de ejecución: una en el sistema metropolitano de transporte público de pasajeros; y la segunda, que se extiende al subsistema de transporte público. Durante el 2023, se implementaron los protocolos de atención para responder de forma inmediata a los casos de acoso en el Trolebús, Ecovía y Metro de Quito, definidos de acuerdo a las condiciones específicas de cada servicio de transporte.

Como parte de los ejes de trabajo, se realizaron procesos formativos y de sensibilización en los que participaron los equipos de trabajo de las empresas de Transporte de Pasajeros y Metro de Quito, para generar capacidades técnicas en la activación de los protocolos, atención y acompañamiento a las víctimas.

En septiembre de 2024, “Cero Acoso” inició su segunda fase de implementación con la integración de las empresas del subsistema de transporte público en el corredor Sur Occidental primero y el Central Norte después. Aproximadamente 500 choferes y azafatas recibieron las primeras sensibilizaciones sobre violencia basada en género en el transporte público.

Con el fin de lograr un mayor impacto en la ciudadanía, el Municipio de Quito ha implementado acciones comunicacionales interinstitucionales para la difusión y sensibilización sobre la Estrategia “Cero Acoso”. De esta forma, se busca incidir en el compromiso, responsabilidad y solidaridad de quienes usan el transporte público, activando los protocolos de atención, tanto si son víctimas de acoso como testigos, para disuadir y eliminar estas prácticas violentas.

Con estas acciones, Quito asume con responsabilidad el desafío de cambiar los patrones culturales que reproducen la violencia basada en género y construir una sociedad inclusiva con respeto y equidad.

Unidad Patronato Municipal San José

Todos somos Quito

Desde el primer día de gestión del señor alcalde de Quito, Pabel Muñoz, esta administración renovó su compromiso con la erradicación del acoso en el Sistema Metropolitano de Transporte. En 18 meses de gestión trabajamos incansablemente en fortalecer la estrategia mediante la capacitación de los equipos de atención y verificación de funcionamiento de los protocolos.

Ya son siete años, los que luchamos en conjunto con la Unidad Patronato Municipal José y, desde el inicio de este proyecto, decidimos ser socios estratégicos, con el único objetivo de proteger, salvaguardar y ser soporte para las mujeres, niñas, niños, adolescentes y adultos mayores, que sufren este fenómeno que ataca silenciosamente en la sociedad.

Pese a que en estos años enfrentamos el silencio de las víctimas como uno de los peores enemigos del trabajo en los corredores Trolebús y Ecovía, la lucha diaria es incansable. Tenemos un equipo formado en primeras contenciones psicológicas que acompañan a quienes son violentadas en las unidades, psicólogos clínicos que tranquilizan, fortalecen y apoyan a quienes sufren ataques de este tipo y abogados listos para asesorar en líneas legales para aplicar los procedimientos más idóneos.

Todos los esfuerzos van sumando en el tiempo. Y aunque a veces parece que nuestro trabajo no da resultados, siempre hay una mujer que siente la necesidad de ser escuchada o visibilizada sin ser revictimizada y para eso está nuestro personal preparado.

Aún nos falta bastante. Aún nuestro camino está por construir y caminar. Pero para un futuro no queremos hacerlo solos. Queremos construir redes de apoyo entre los usuarios e instituciones para que cuando una persona vea a una víctima o que alguien está cometiendo actos indebidos lo denuncie a través del #6367, con el conductor o con el guardia de seguridad, para que protejamos a las personas más vulnerables, donde le demos espacio a la solidaridad, a la sororidad y sobre todo a sentir que Quito somos todos y todos nos cuidamos. Somos vecinos, somos familia. Todas y todos somos Quito.

Esperamos seguir construyendo espacios seguros, que no excluyan a nadie, sino que enseñemos a todos a arrimar el hombro y que la justicia llega para quién más lo necesita. Disuadir a un acosador es demostrar que el respeto es la base de la construcción de una nueva sociedad, porque estamos convencidos que, con este trabajo, Quito Renace y que nosotros seremos quienes moveremos a una ciudad, limpia, segura, ordenada y sobre todo solidaria.

Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros

Metro de Quito: Una propuesta de movilidad con perspectiva de género

El Distrito Metropolitano de Quito cree que el “Derecho a la ciudad” es el punto de partida de una propuesta de ciudad que busca transformar y repensar los espacios, las dinámicas de convivencia social y los tipos de relaciones que deben ser priorizadas.

En nuestra búsqueda constante por promover un ambiente inclusivo y respetuoso, reforzamos el compromiso con la perspectiva de género, reconociendo la importancia de ir más allá de la igualdad formal y trabajar activamente en la prevención y abordaje de situaciones sensibles.

Por ello, con el fin de garantizar la igualdad de oportunidades, eliminar sesgos de género y desarrollar e implementar protocolos robustos de atención frente a casos de acoso y violencia sexual, implementamos la estrategia “Cero Acoso”. Si tenemos a la igualdad como horizonte, si transversalizamos la perspectiva de género para visibilizar y erradicar la violencia sexual y de género en el Sistema Integrado de Transporte, la ciudad avanza.

De acuerdo con la encuesta mensual de calificación de servicio del Metro de Quito, durante los 10 primeros meses de operación comercial, la percepción de prevención del acoso es calificada en 9.2/10, posicionándose entre las principales valoraciones junto a la seguridad, accesibilidad y señalética.

Cada acción y propuesta en el subsistema define a la prevención como la clave para la erradicación de la violencia. La experiencia del Metro de Quito demuestra que la promoción de una cultura de respeto y seguridad en el transporte público es fundamental para el éxito de los protocolos contra la violencia de género. La estrategia “Cero Acoso” ha permitido crear un entorno donde las mujeres se sienten más seguras y confiadas al utilizar el metro, promoviendo su participación permanente en la vida pública y económica de la ciudad; entendiendo que la convivencia ciudadana es un elemento para la transformación social.

En el marco del 25 de noviembre, Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra las Mujeres (25N), el Metro de Quito se une al compromiso por la erradicación de la violencia hacia las mujeres, que representan, en octubre, el 54.5% de usuarias en el subsistema. Somos conscientes y corresponsables con el enorme reto que significa la garantía de un transporte seguro.

Te invitamos a ser parte de la voz colectiva que se levanta por la tolerancia CERO al acoso sexual y erradicar todo tipo de violencia.

Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. Antecedentes	15
2. Justificación	16
3. Objetivos.....	17
3.1. Objetivo general	17
3.2. Objetivos específicos	17
4. Metodología.....	17
4.1. Metodología del levantamiento de información para la evaluación de impacto de la estrategia “Cero Acoso”	19
4.2. Metodología de elaboración de la Línea Base en el Metro de Quito	22
5. Evaluación de resultados de la estrategia “Cero Acoso” en la percepción de inseguridad y en la victimización para las usuarias mujeres mayores de 18 años.....	26
5.1. Utilización del Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte por parte de las mujeres	26
5.2. Percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte	27
5.3. Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte	30
5.4. Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte	33
5.5. Víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte	36
5.6. Evaluación de impacto de la estrategia “Cero Acoso”	43
6. Línea base en el Metro de Quito.....	45
6.1. Utilización del Metro de Quito por parte de las mujeres.....	45
6.2. Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Metro de Quito	47
6.3. Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito	48
6.4. Víctimas de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito	49
6.5. Nivel de conocimiento, uso y calificación de la estrategia “Cero Acoso” en el Metro de Quito.....	51
7. Evaluación de impacto.....	53
8. Conclusiones y recomendaciones	54
9. Bibliografía.....	60

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Figura 1. Distribución de la muestra de la evaluación de impacto de la estrategia “Cero Acoso” y elaboración de la Línea Base de Metro de Quito.....	18
Figura 2. Proceso del estudio de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte.....	19
Figura 3. Diseño muestral de la evaluación de impacto en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte.....	20
Figura 4. Módulos y variables del cuestionario para la evaluación de la estrategia “Cero Acoso” en el transporte público metropolitano de superficie (incluye corredor central norte)	21
Figura 5. Diseño muestral de la Línea Base del Metro de Quito.....	22
Figura 6. Módulos y variables del cuestionario para la Línea Base del Metro de Quito.....	23
Figura 7. Mapa del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano de Quito	24
Figura 8. Número de encuestas por estación	25
Figura 9. Utilización de las mujeres del Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024	26
Figura 10. Percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2018-2024.....	28
Figura 11. Principales razones de la percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024	29
Figura 12. Motivos de percepción de inseguridad en el Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2023 - 2024	30
Figura 13. Percepción de inseguridad y razones de la percepción de inseguridad, relacionados con acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte (2017-2024)	31
Figura 14. Principales razones de la percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024.....	32
Figura 15. Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2017-2024.....	33
Figura 16. Perfil de las testigos de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024	34
Figura 17. Tipos de acoso y abuso sexual identificados por las testigos en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2023-2024	35
Figura 18. Evolución de la victimización, línea de transporte en la que tuvo lugar y perfil de la víctima de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte (2017-2024).....	36
Figura 19. Perfil de víctima de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024	38

Figura 20. Situaciones frecuentes de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024. Evolución de las víctimas de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte 2018 - 2024	39
Figura 21. Impacto físico, emocional y estrategias de respuesta de víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024.....	40
Figura 22. Evolución 2017 - 2024 de la No Denuncia y principales motivos 2024	42
Figura 23. Conocimiento, uso y calificación de la estrategia “Cero Acoso”, 2024.....	44
Figura 24. Utilización del Metro de Quito por parte de las mujeres, 2024.....	46
Figura 25. Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Metro de Quito y principales razones, 2024	47
Figura 26. Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito, por estación, 2024	48
Figura 27. Víctimas de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito, por tipo de violencia, 2024	49
Figura 28. Impacto físico, emocional y estrategias de respuesta de víctimas de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito, 2024	50
Figura 29. Indicador de No denuncia de acoso y/o abuso sexual en el Metro de Quito y principales motivos, 2024.....	51
Figura 30. Nivel de conocimiento, uso y calificación de la estrategia “Cero Acoso” en el Metro de Quito, 2024.....	52
Figura 31. Indicadores del estudio de violencia sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, (2023-2024)	56

1. Antecedentes

La violencia sexual en el transporte público atenta y obstaculiza el ejercicio de los derechos fundamentales de quienes lo sufren. Es por esto que, insinuaciones sexuales, roces, miradas lascivas o penetrantes, transgresiones del espacio personal -entre otras- han sido violencias a las que a diario se enfrentan, principalmente, las mujeres que utilizan el transporte público. Si bien la recurrencia de esta situación en los medios de transporte ha llevado a normalizar estas violencias, es necesario visibilizarlas para erradicarlas (Ley Orgánica Integral para la Prevención y Erradicación de la Violencia de Género contra las Mujeres, 2018).

En el año 2011, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) realizó la primera Encuesta Nacional de Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las Mujeres del país. La misma estuvo dirigida a mujeres mayores de 15 años, entrevistadas en 18.800 viviendas, tanto en áreas urbanas y rurales. Ésta encuesta identificó que el 60,6% de las mujeres en Ecuador ha sido víctima de algún tipo de violencia de género a lo largo de su ciclo de vida. Más adelante, en 2019, se realizó la segunda encuesta donde se identificó que el 65% de las mujeres han sufrido alguna forma de violencia de género en alguna etapa de su vida.

La Secretaría General de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos (SGSCGR), a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos (OMSCGR), realiza anualmente el estudio de violencia sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte desde el año 2017. En el año 2020 y 2021, el estudio no se ejecutó debido a la pandemia por la COVID-19, dando paso a una etapa de aislamiento social, que tuvo, entre otras medidas, la aplicación de toque de queda y restricciones de circulación vehicular para los transportes públicos y privados.

Entre los principales resultados del estudio se identificó que:

- Las víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano, conformado por el Trolebús, Ecovía, Corredor Sur Oriental y Corredor Central Norte, han aumentado entre el año 2019 y el año 2023, pasando del 45,08% al 57,31%.
- En el año 2018, se reportó el valor más bajo de este indicador con 44,06%. Este valor podría ser resultado de la implementación del programa “Bájale al Acoso”, que permitió a las ciudadanas(os) denunciar casos de acoso sexual en el transporte público a través de un mensaje de texto.
- En el año 2023, se evidenció que aproximadamente 6 de cada 10 mujeres fueron víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte (57,31%), donde las principales víctimas pertenecían al rango de edad de 18 a 25 años (32,95%), seguido de 26 a 35 años (31,67%).

2. Justificación

Según los datos proporcionados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) y el Consorcio Corredor Central Norte, aproximadamente 337.408 personas, entre hombres y mujeres, utilizan a diario el transporte metropolitano Trolebús, Ecovía, Corredor Sur Oriental y Corredor Central del Norte. Así mismo, desde el 1 de diciembre de 2023, el Metro de Quito moviliza diariamente, en promedio, unas 138.316 personas, lo que refleja la importancia de esta nueva alternativa sostenible y eficiente que transforma la movilidad urbana en la capital ecuatoriana.

En este contexto, y con el fin de erradicar la violencia basada en género en uno de los espacios públicos más comunes donde se reproducen estas violencias, el Municipio de Quito implementó la Estrategia “Cero Acoso” en noviembre del 2023, como una iniciativa integral diseñada para prevenir y abordar el acoso y abuso sexual en el Sistema Integrado de Transporte de Quito. Esta propuesta se enfoca en la protección de mujeres y niñas, y extiende su alcance a niños, adolescentes, personas con discapacidad, adultos mayores y diversidades sexo-genéricas, reconociendo que todos estos grupos pueden ser vulnerables a situaciones de acoso en el transporte público.

La Estrategia “Cero Acoso” es el resultado de un esfuerzo conjunto liderado por la Secretaría de Inclusión Social, Unidad Patronato Municipal San José (UPMSJ), la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ). Mediante este enfoque colaborativo se busca crear un entorno seguro y accesible para todos los usuarios del sistema de transporte, promoviendo la igualdad y el respeto en este espacio.

El estudio de violencia sexual realizado antes de la implementación de la estrategia “Cero Acoso” identificó casos de acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano. Ello resaltó la necesidad de establecer medidas efectivas que garanticen la seguridad de todos los usuarios, especialmente de los grupos vulnerables.

Por esta razón, y con el fin de garantizar el derecho a una libre movilidad sin violencias, la Secretaría General de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos, a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos, se ha articulado con la Unidad Patronato Municipal San José, la Secretaría de Inclusión Social del Municipio de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Fundación Panamericana para el Desarrollo - PADF, con el objetivo de levantar la información necesaria para evaluar la efectividad de esta estrategia.

Las preguntas que guiaron el diseño del presente estudio son ¿Cómo está actualmente la percepción de inseguridad y la victimización en el Transporte Público Metropolitano y el Corredor Central Norte? ¿Existe algún impacto de la política “Cero Acoso” en el acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano? De esta manera, el presente estudio proporcionará información basada en evidencia que ayude a los tomadores de decisiones a realizar ajustes y mejoras continuas en la estrategia actual.

3. Objetivos

3.1. Objetivo general

Levantar información sobre la percepción y la victimización de violencia sexual y de género en el transporte público metropolitano para realizar una evaluación de impacto de la Estrategia Cero Acoso.

3.2. Objetivos específicos

- Levantar la información *ex post* en el Sistema de Transporte Metropolitano (Trolebús, Ecovía, Corredor Central Norte) y la línea base sobre violencia sexual en el Metro de Quito.
- Comparar indicadores multitemporales de violencia sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte.
- Aportar a la evaluación de la estrategia “Cero Acoso” enfocada en erradicar la violencia sexual en el transporte metropolitano del DMQ.

4. Metodología

El presente estudio tiene dos componentes:

- El levantamiento de información para la evaluación de impacto de la estrategia “Cero Acoso” en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte (superficie)
- El levantamiento de información para la elaboración de una línea base que sirva para medir el impacto de la estrategia “Cero Acoso” en el año 2025 en el Metro de Quito.



Figura 1. Distribución de la muestra de la evaluación de impacto de la estrategia “Cero Acoso” y elaboración de la Línea Base de Metro de Quito

Evaluación Ex - post

Econométrico - *Método Propensity score matching (PSM)*

Universo: 173.090 usuarias del Sistema de Transporte Metropolitano

1.500 encuestas

Sistema de Transporte Metropolitano

Trolebús
Ecovía
Corredor Sur Oriental
Corredor Cental Norte

Paradas:
Terminal El Labrador
Estación El Recreo
Terminal Quitumbe

Rangos de edad

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

Línea Base

Análisis Descriptivo

Universo: 73.307 usuarias que utilizan diariamente el Metro de Quito

595 encuestas

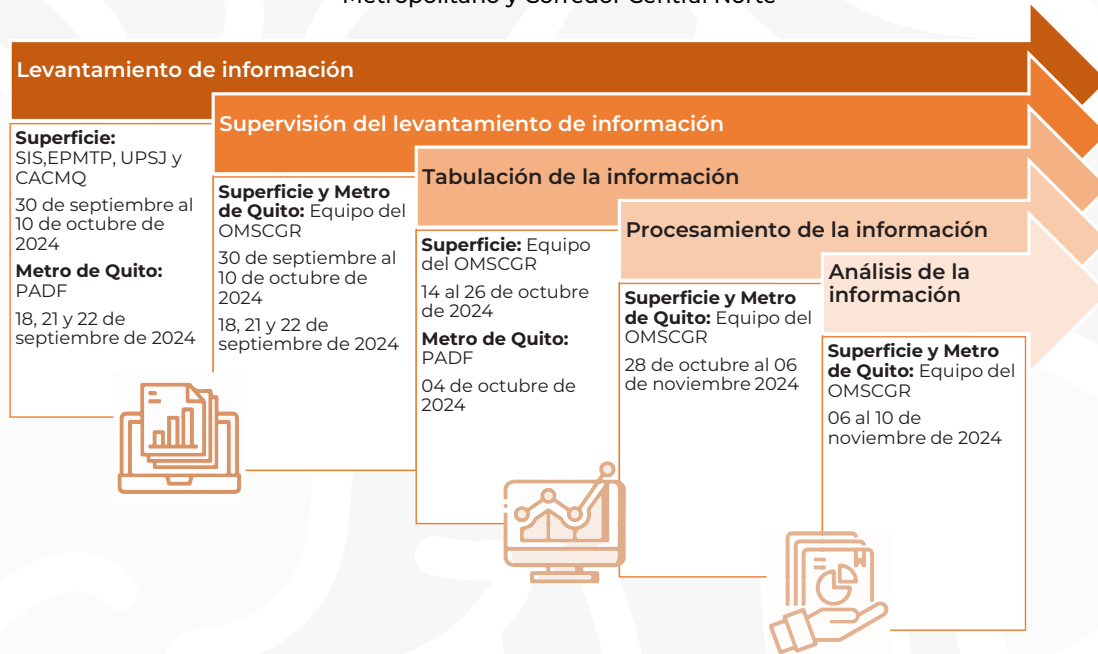
Metro de Quito

15 paradas que conforman el Metro de Quito

Elaborado por el OMSCGR

4.1. Metodología del levantamiento de información para la evaluación de impacto de la estrategia “Cero Acoso”

Figura 2. Proceso del estudio de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte

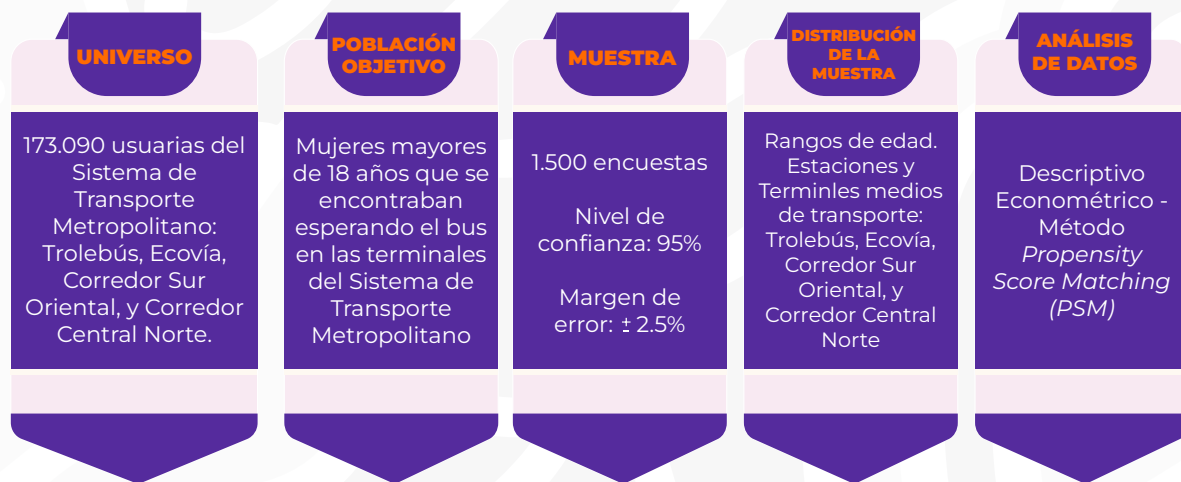


Elaborado por el OMSCGR

El levantamiento de información se realizó del 30 de septiembre al 10 de octubre de 2024 con el apoyo de la Secretaría de Inclusión Social, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, la Unidad de Patronato San José, y el Cuerpo de Agentes Metropolitanos. El diseño del estudio, la coordinación del operativo de campo y el procesamiento de los resultados estuvo a cargo de la Unidad de Estudios Estratégicos y Evaluación de Políticas de Seguridad del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos. Para el estudio, se aplicó una encuesta dirigida a mujeres mayores de 18 años, usuarias del transporte metropolitano, en terminales y estaciones de transporte conectadas a los alimentadores del Trolebús, Ecovía

y Corredor Central Norte. La selección de las participantes se llevó a cabo de manera aleatoria entre aquellas que se encontraban en la fila esperando para abordar los medios de transporte (intercept). El control de la muestra se realizó por cuotas de edad en mujeres.

Figura 3. Diseño muestral de la evaluación de impacto en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte



Elaborado por el OMSCGR

El instrumento de recolección de datos fue desarrollado y validado, desde el inicio de su aplicación en el año 2017, mediante mesas de trabajo interinstitucionales con organizaciones multilaterales, organizaciones no gubernamentales y otras entidades municipales, con el objetivo de responder adecuadamente a las necesidades del estudio. En esta última ocasión, el cuestionario fue actualizado y validado por todas las entidades municipales involucradas. El instrumento está estructurado en módulos, cada uno con variables específicas, para garantizar que se cubrieran las dimensiones más relevantes del problema.

Figura 4. Módulos y variables del cuestionario para la evaluación de la estrategia “Cero Acoso” en el transporte público metropolitano de superficie (incluye corredor central norte)

Módulos	Número de variables	Nombre de las variables	Número de preguntas
Datos demográficos	9	Parada, Edad, Discapacidad, Nacionalidad, Estado Civil, Etnia, Nivel Educativo, Actividad, Ingresos económicos de familia	9
Dinámicas en el Transporte Metropolitano	4	Tiempo, frecuencia, motivo, transbordos	4
Percepción de seguridad e inseguridad en el Transporte Metropolitano	3	Seguridad e inseguridad, motivos de inseguridad, horario	3
Abuso y acoso sexual	3	Frecuencia de acoso y abuso sexual, acoso y abuso sexual, causas	3
Violencia sexual como testigo	6	Testigo de acoso y abuso sexual, parada, víctima, agresor, edad del agresor, reacción del testigo	15
Violencia sexual como víctima	13	Víctima, parada, ocurrencia, lugar del transporte, horario, agresor, edad del agresor, arma, embarazo, acompañamiento, reacción	22
Impacto físico y/o emocional	3	Dificultades, tiempo de afectación, consecuencias	3
Búsqueda de ayuda y dimensión institucional	6	Ayuda, denuncia, motivo de denuncia, respuesta de autoridades, motivo de no denuncia, leyes y normas	12
Estrategia “Cero Acoso”	7	Conocimiento, medios, promoción, requerimiento, calificación, beneficio, erradicación	7
Total	54		78

Elaborado por el OMSCGR

El personal de la Unidad de Estudios Estratégicos y Evaluación de Políticas de Seguridad del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos (OMSCGR) tabuló 1.500 encuestas en el sistema de información del OMSCGR. El procesamiento de los datos incluyó la depuración de la base de datos y un análisis detallado de cada una de las preguntas, asegurando la calidad y precisión del producto final.

4.2. Metodología de elaboración de la Línea Base en el Metro de Quito

El levantamiento de información de la línea base del Estudio de Violencia Sexual en el Metro de Quito se realizó el 18, 21 y 22 de septiembre de 2024 con el apoyo de PADF y la supervisión del equipo del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos. La estrategia fue similar a la del transporte metropolitano en superficie. La encuesta estuvo dirigida a mujeres mayores de 18 años, usuarias del Metro de Quito. La selección de las participantes se llevó a cabo de manera aleatoria entre aquellas que se encontraban esperando para abordar el tren. La metodología también fue intercept y se controló la muestra por cuotas de edad en mujeres.

Figura 5. Diseño muestral de la Línea Base del Metro de Quito



Elaborado por el OMSCGR

El instrumento de recolección de datos fue desarrollado y validado mediante mesas de trabajo con los funcionarios expertos de la Secretaría de Inclusión Social, Empresa Pública Metro de Quito, Empresa Pública

Metropolitana de Transporte de Pasajeros y la Unidad de Patronato San José, con el objetivo de diseñar un cuestionario que respondiera adecuadamente a las necesidades del estudio. El cuestionario contó con la siguiente información.

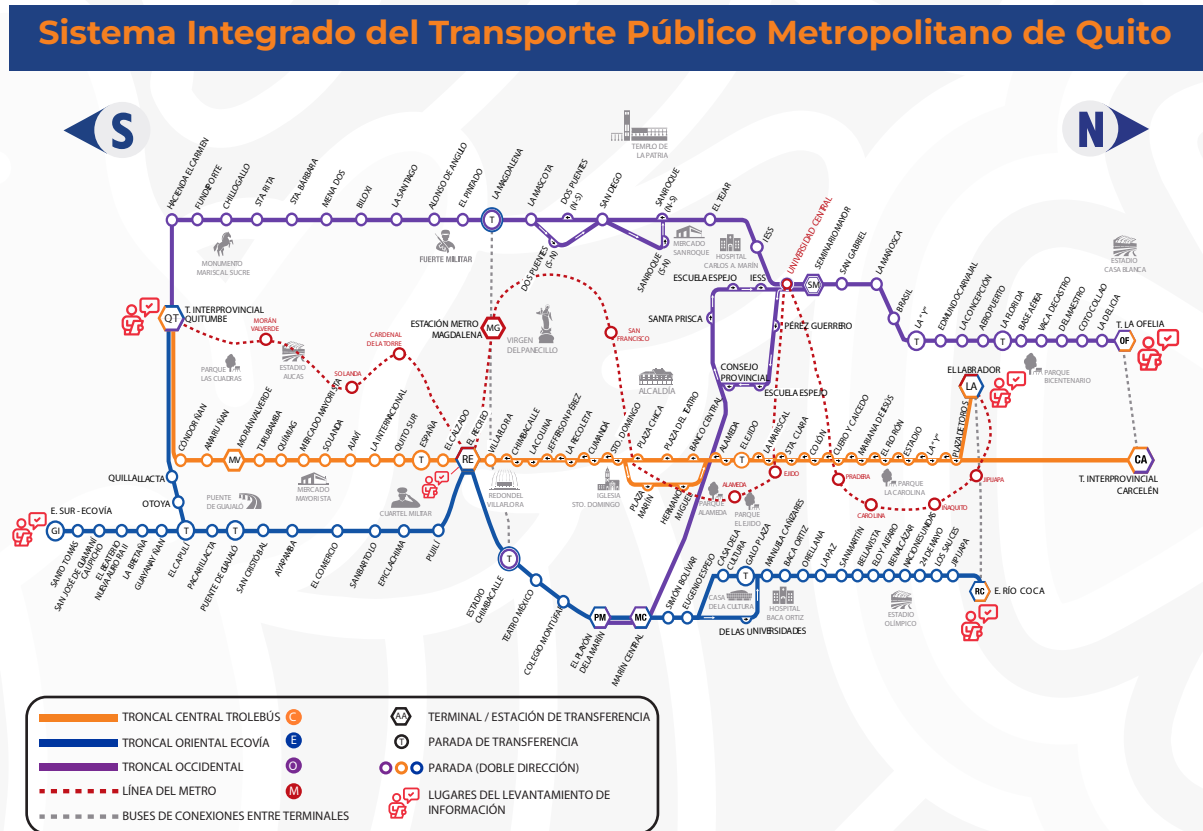
Figura 6. Módulos y variables del cuestionario para la Línea Base del Metro de Quito

Módulos	Número de variables	Nombre de las variables	Número de preguntas
Datos demográficos	10	Estación, Edad, Discapacidad, Nacionalidad, Género, Estado Civil, Etnia, Nivel Educativo, Actividad, Ingresos económicos de familia	10
Dinámicas en el Metro de Quito	4	Tiempo, frecuencia, motivo, transbordos	4
Abuso y acoso sexual	3	Frecuencia de acoso y abuso sexual, acoso y abuso sexual, causas	3
Violencia sexual como testigo	6	Testigo de acoso y abuso sexual, parada, víctima, agresor, edad del agresor, reacción del testigo	7
Violencia sexual como víctima	13	Víctima, parada, ocurrencia, lugar del transporte, horario, agresor, edad del agresor, arma, embarazo, acompañamiento, reacción	22
Impacto físico y/o emocional	3	Dificultades, tiempo de afectación, consecuencias	3
Búsqueda de ayuda y dimensión institucional	6	Ayuda, denuncia, motivo de denuncia, respuesta de autoridades, motivo de no denuncia, leyes y normas	12
Estrategia "Cero Acoso"	7	Conocimiento, medios, promoción, requerimiento, calificación, beneficio, erradicación	7
Total	52		68

Elaborado por el OMSCGR

El 4 de octubre de 2023, el Programa Comunidades Seguras de PADF entregó la base de datos correspondiente a las 595 encuestas realizadas en el Metro de Quito. Posteriormente, el equipo del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana y Gestión de Riesgos (OMSCGR) llevó a cabo el procesamiento de la información, obteniendo los indicadores clave necesarios para respaldar la toma de decisiones.

Figura 7. Mapa del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano de Quito



Elaborado por la Secretaría de Movilidad

Figura 8. Número de encuestas por estación



TRONCAL CENTRAL TROLEBÚS

QUITUMBE.....140 encuestas
EL RECREO.....139 encuestas
EL LABRADOR.....140 encuestas



TRONCAL ORIENTAL ECOVÍA

GUAMANÍ..... 207 encuestas
QUITUMBE.....106 encuestas
EL RECREO.....106 encuestas
RÍO COCA.....106 encuestas



CORREDOR CENTRAL NORTE

LA OFELIA..... 556 encuestas



LÍNEA DEL METRO

QUITUMBE.....77 encuestas
MORÁN VALVERDE.....42 encuestas
SOLANDA.....29 encuestas
CARDENAL DE LA TORRE.....17 encuestas
EL RECREO.....48 encuestas
MAGDALENA.....30 encuestas
SAN FRANCISCO.....54 encuestas
ALAMEDA.....29 encuestas
EJIDO.....42 encuestas
UNIVERSIDAD CENTRAL.....42 encuestas
PRADERA.....12 encuestas
CAROLINA.....36 encuestas
IÑAQUITO.....60 encuestas
JIPIJAPA17 encuestas
EL LABRADOR.....60 encuestas

Elaborado por el OMSCGR

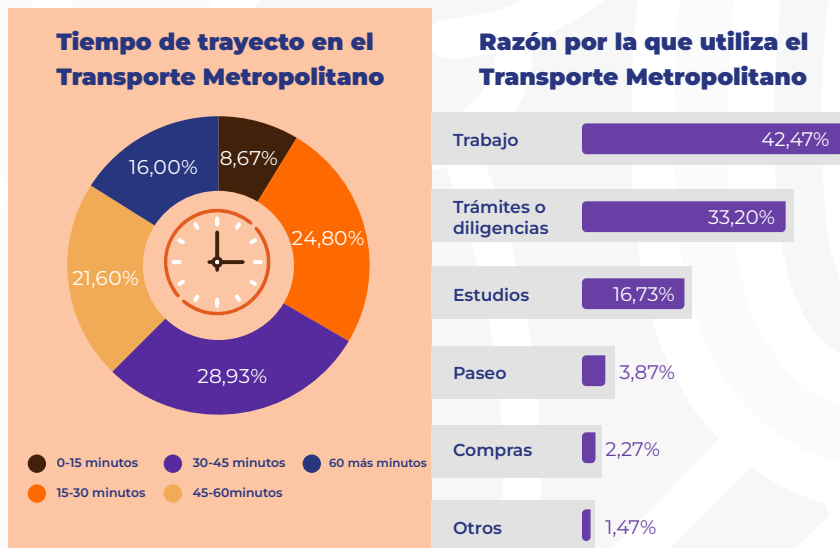
5. Evaluación de resultados de la estrategia “Cero Acoso” en la percepción de inseguridad y en la victimización para las usuarias mujeres mayores de 18 años

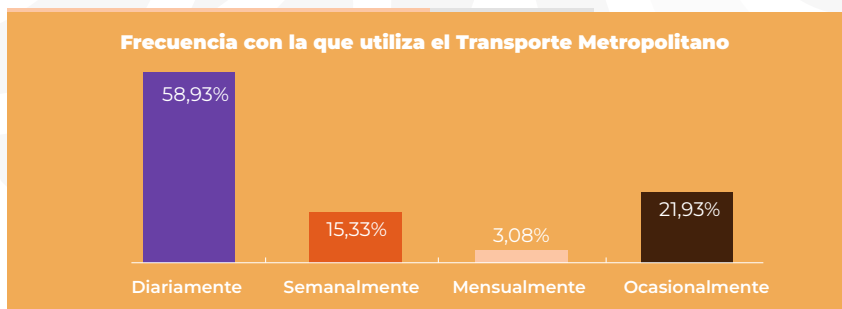
5.1. Utilización del Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte por parte de las mujeres

La movilidad de las mujeres presenta los siguientes patrones: realizan un mayor número de viajes, con trayectos más cortos y en horarios dispersos a lo largo del día. Asimismo, dependiendo de las variables del entorno urbano, las mujeres son más dependientes del transporte público. No solo realizan viajes laborales, sino que también asumen roles y responsabilidades en el hogar, tales como actividades de cuidado y diligencias relacionadas con su familia.

En el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, se identificó que el **28,93% de las usuarias tarda entre 30 y 45 minutos en trasladarse** a sus actividades cotidianas. Del grupo mayoritario, es decir, de aquellas usuarias a quienes toma entre 30 a 45 minutos su trayectoria, el **14,73% corresponde a mujeres de entre 18 y 35 años**, mientras que el **5,40% representa a mujeres de 36 a 45 años**.

Figura 9. Utilización del Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte por parte de las mujeres, 2024





Elaborado por el OMSCGR

El **58,93%** de las usuarias del Sistema de Transporte Metropolitano y del Corredor Central Norte utilizaron este servicio de manera diaria. De este grupo, el **31,60%** representa a mujeres de 18 a 35 años, el 19,20% a mujeres de 36 a 55 años y el 8,13% a mujeres de 56 años o más.

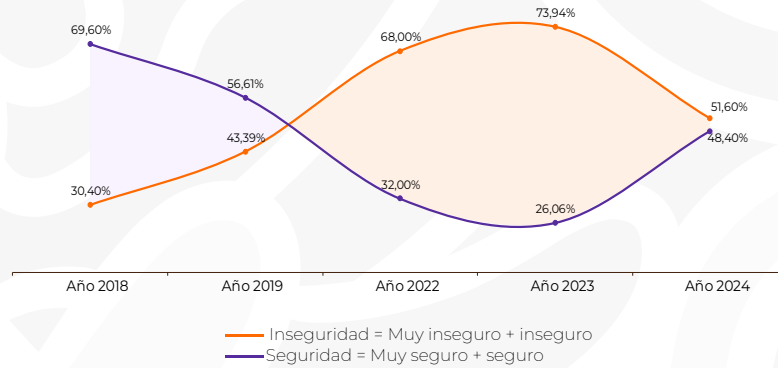
5.2. Percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte

La inseguridad es uno de los factores con mayor incidencia en las decisiones de la movilidad de la población puesto que, constituye una barrera que dificulta la realización de desplazamientos en el transporte público. Incidentes como hurto, delitos y acoso sexual han obstaculizado el uso del transporte público principalmente entre las mujeres.

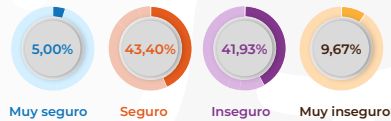


Figura 10. Percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2018-2024 ¹

¿Cómo se siente usted en temas de seguridad en el Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte?



Percepción de inseguridad en el Transporte Metropolitano Año 2024



El **22,00%** de las mujeres entre 18 y 35 años perciben inseguridad en el Transporte Metropolitano.



El **20,20%** de las mujeres que perciben inseguridad en el Transporte Metropolitano, trabajan y el **7,80%** son estudiantes.

Principales razones de la percepción de inseguridad en el Transporte Metropolitano Año 2024



Elaborado por el OMSCGR

¹ En el año 2020 y 2021, el estudio no se ejecutó debido a la pandemia por la COVID-19, dando paso a una etapa de aislamiento social, que tuvo, entre otras medidas, la aplicación de toque de queda y restricciones de circulación vehicular para los transportes públicos y privados.

No obstante, este estudio inicia con una noticia alentadora. Durante el 2024, se revirtió el comportamiento creciente de la percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte (superficie) de los últimos dos años. Para 2024, se evidencia una disminución de más de 22%, pasando del 73.94% en 2023 al 51,60% en 2024. Esto quiere decir que **5 de cada 10 mujeres se siguen sintiendo inseguras** en estas unidades. En este mismo sentido, es importante resaltar que el **48,40% de las mujeres se sintieron muy seguras y seguras** en el Sistema de Transporte Metropolitano de superficie en este año.

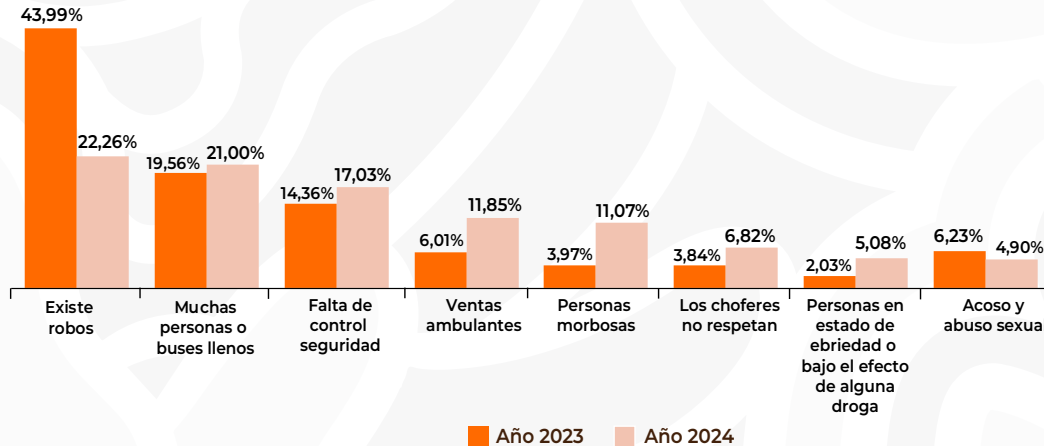
Figura 11. Principales razones de la percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024



Elaborado por el OMSCGR

De las mujeres que se sintieron inseguras y muy inseguras en el Sistema de Transporte Metropolitano, un 26,60% corresponde a las usuarias con una edad entre 18 y 35 años. Así mismo, 25,60% mencionaron que trabajan, seguido por el 9,20% que mencionaron ser estudiantes.

Figura 12. Motivos de percepción de inseguridad en el Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2023 - 2024



Elaborado por el OMSCGR

A nivel general, las usuarias señalaron que **la principal razón de la percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano y el Corredor Central Norte en 2024 fue la ocurrencia de robos dentro de las unidades**, lo que representó un 22,26% de los casos. Esta cifra mostró una disminución significativa de 21,73 puntos porcentuales en comparación con el año 2023, periodo en que alcanzó el 43,99%.

Es importante señalar que, si bien el motivo de robos y, acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y el Corredor Central Norte disminuyeron como motivos de percepción de inseguridad, en el último año, factores como aglomeraciones y buses llenos, falta de control, ventas ambulantes, presencia de personas morbosas y personas en estado de ebriedad o bajo el efecto de alguna droga tuvieron un incremento al 2024.

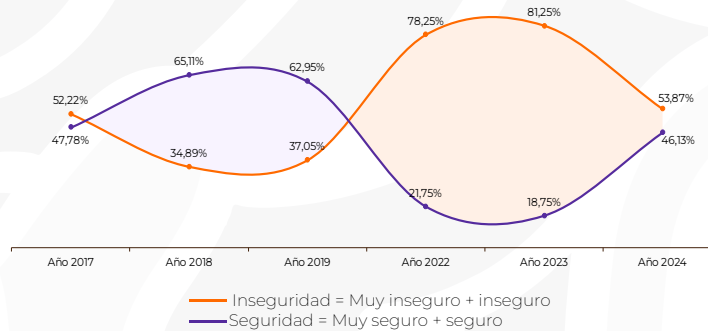
5.3. Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte

La percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual se vincula con diversos factores. Por un lado, resalta la poca vigilancia y control, así como la falta de iluminación y de mantenimiento de las instalaciones del Sistema de Transporte Metropolitano. Por el otro lado, las condiciones de inseguridad

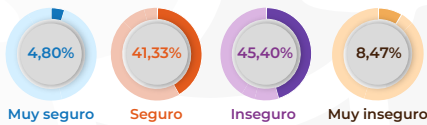
durante los desplazamientos de las mujeres, muestran que son más vulnerables a las problemáticas de ataques y acoso cuando se desplazan sin compañía, hacia o desde la estación del transporte público, cuando esperan solas en las paradas del servicio y cuando viajan en buses llenos hasta su máxima capacidad.

Figura 13. Percepción de inseguridad y razones de la percepción de inseguridad, relacionados con acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2017-2024

¿Cómo considera usted que es el ambiente en las unidades, paradas y estaciones del Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte en temas de acoso y abuso sexual?



Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano Año 2024

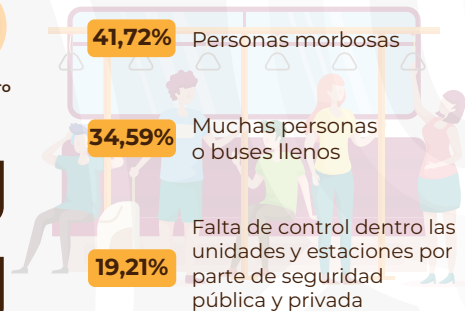


El **24,40%** de las mujeres entre 18 y 35 años perciben inseguridad en el Transporte Metropolitano.



El **22,87%** de las mujeres que perciben inseguridad en el Transporte Metropolitano, trabajan y el **8,13%** son estudiantes.

Principales razones de la percepción de inseguridad en el Transporte Metropolitano en temas de acoso y abuso sexual Año 2024



Elaborado por el OMSCGR

La percepción de inseguridad del ambiente relacionado con acoso y abuso sexual en las unidades, estaciones y transporte metropolitano en los últimos tres años tuvo un comportamiento decreciente. En el año 2024, se identificó un 53,87%, es decir, **5 de cada 10 mujeres percibieron un entorno inseguro en un ambiente relacionado con el acoso y abuso sexual en estos medios de transporte**. Este indicador tuvo una disminución representativa de 27,38 puntos porcentuales con respecto al 2023 (81,25%).

Llama profundamente nuestra atención que la percepción de inseguridad aumenta entre las mujeres cuando preguntamos específicamente por la inseguridad relacionada con el acoso y/o el abuso sexual en el transporte metropolitano. En primer lugar, porque indica que hay más mujeres preocupadas por estas formas de violencias específicas que por la inseguridad “en general”. En segundo lugar, porque da cuenta que las experiencias de las mujeres en temas de inseguridad siguen “balcanizando” a las violencias de género como un tema “particular” y “aislado” de la inseguridad en general. Como si no fuese parte de ella.

Si agregamos los valores de “Muy seguro” y “Seguro” y restamos los valores de “Inseguro” y “Muy Inseguro”, tenemos una diferencia de - 7.74% a favor de “Inseguro” y “Muy inseguro”. Esto significa que, en el conjunto, **el saldo de la percepción de seguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano es negativo**.

Figura 14. Principales razones de la percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024



Elaborado por el OMSCGR

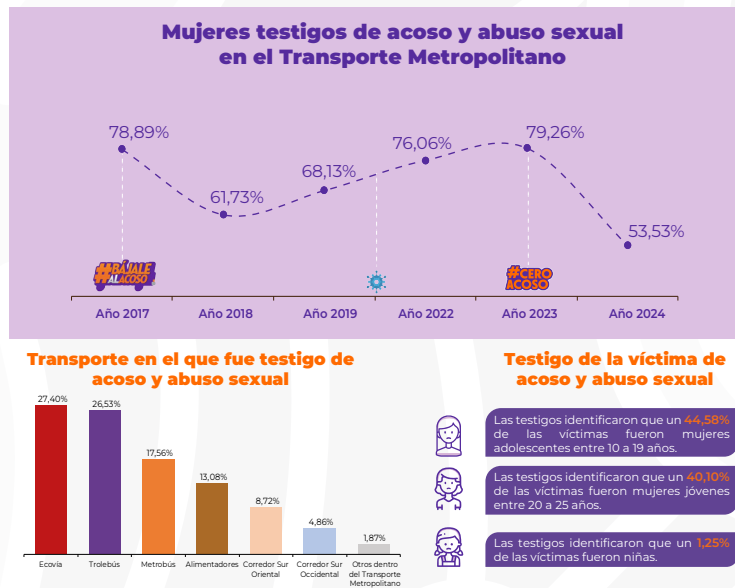
En temas de acoso y abuso sexual, **2 de cada 10 mujeres de 18 a 35 años (24,40%) percibieron un ambiente inseguro**. La mayoría son mujeres que trabajan (22,87%) y estudian (8,13%).

Es importante resaltar que un 25,60% de las víctimas que experimentaron acoso y abuso sexual también señalaron que perciben un ambiente inseguro en relación con estas problemáticas. En contraste, un 11,27% de las víctimas de estos incidentes consideraron que el ambiente en el transporte metropolitano es seguro en cuanto a acoso y abuso sexual.

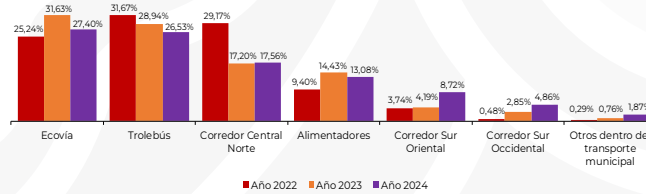
5.4. Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte

El presente estudio ofrece la posibilidad de cuantificar si las mujeres usuarias han sido testigos de algún acto de violencia en los últimos 12 meses. En el caso de haber sido así, avanzamos hacia una descripción tanto de las víctimas como de las respuestas que efectivamente tuvieron lugar ante la agresión.

Figura 15. Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2017-2024



¿En qué transporte usted vio o escuchó este tipo de acoso o abuso sexual?

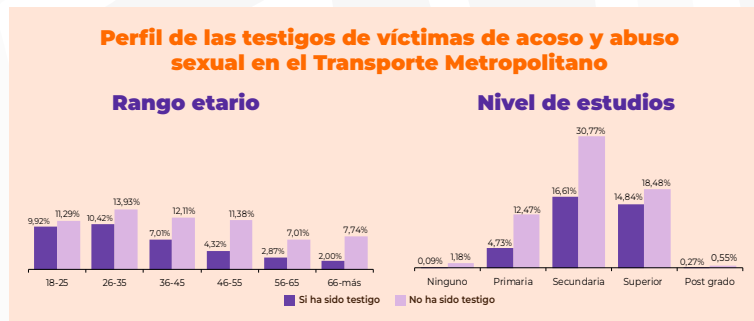


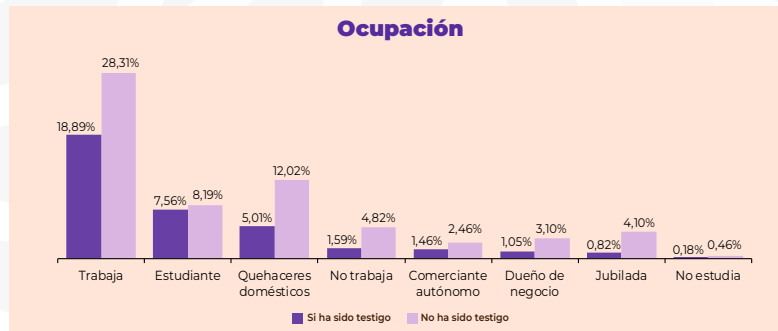
Elaborado por el OMSCGR

El comportamiento de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte desde la perspectiva de las testigos, entre los años 2017 al 2024, fue fluctuante. Se identificó una reducción porcentual de este indicador entre 2017 y 2018, pasando de 78,89% a 61,73%, es decir, existió una disminución de 17,16 puntos porcentuales. Esto podría estar influenciado por la implementación del programa “Bájale al Acoso” que inició en el mes de marzo de 2017 y finalizó a inicios del año 2019; y posterior al mismo año (2019), cuando el programa ya no se ejecutaba, se evidenció una tendencia al alza de este indicador.

En el año 2024, el **53,53% de las mujeres que utilizaron el Sistema de Transporte Metropolitano y el Corredor Central Norte fueron testigos de diversas formas de acoso o abuso sexual**. Este porcentaje representó una disminución de 25,73 puntos porcentuales en comparación con el año 2023. El cambio podría estar relacionado con la implementación de la estrategia “Cero Acoso”, lanzada en noviembre de 2023 por la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito.

Figura 16. Perfil de las testigos de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024



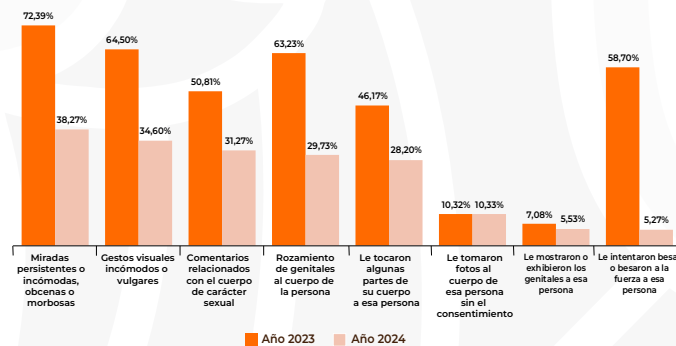


Elaborado por el OMSCGR

El 10,42%, de las usuarias que fueron testigos de casos de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte pertenecen al rango etario de 26 a 35 años, seguido por un 9,92% de entre 18 a 25 años de edad. Así mismo, el 16,61% de las usuarias que fueron testigos señalaron tener un nivel de estudios secundarios seguido por el 14,84% que mencionaron tener estudios superiores.

Las testigos señalaron que las principales víctimas de acoso y abuso en el transporte metropolitano fueron mujeres de entre 10 y 19 años, con un 44,58%, seguidas por las mujeres jóvenes de 20 a 25 años, que representaron el 40,10%. Además, según las declaraciones de las testigos, 1 de cada 10 niñas sufrió este tipo de violencia.

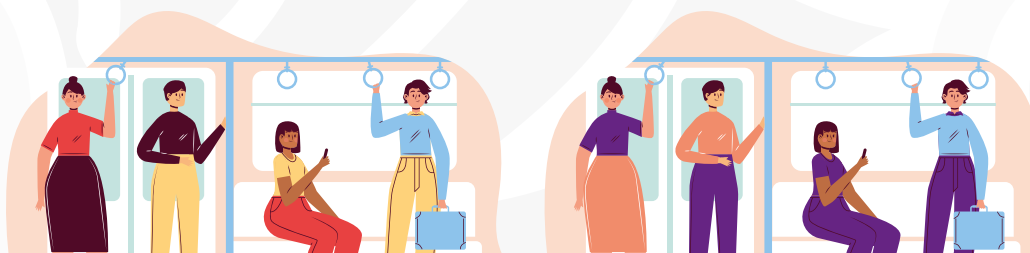
Figura 17. Tipos de acoso y abuso sexual identificados por las testigos en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2023-2024



Elaborado por el OMSCGR

En el año 2024, entre **los tipos de acoso más comunes que identificaron las testigos fueron miradas persistentes (38,27%), gestos incómodos o vulgares (34,60%) y comentarios sexuales sobre el cuerpo de las personas (31,27%)**. Todos los tipos de acoso experimentaron reducciones significativas, a excepción de la toma de fotos al cuerpo sin consentimiento que mantuvo el mismo porcentaje entre 2023 y 2024.

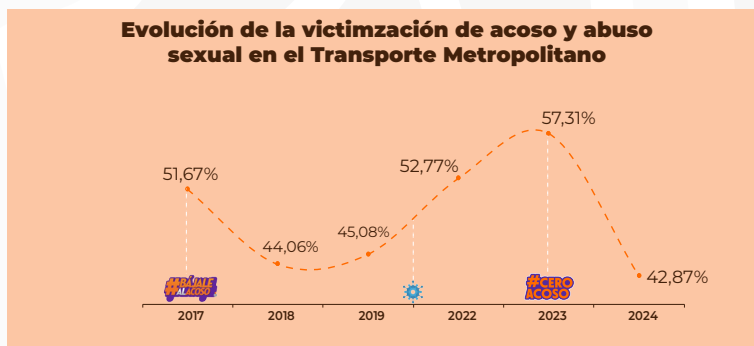
Estos hechos se registraron principalmente en la Ecovía (27,40%), el Trolebús (26,53%), el Corredor Central Norte (17,56%) y los alimentadores (13,08%), lo que indicó una concentración de agresiones en ciertas rutas y modalidades del transporte metropolitano.



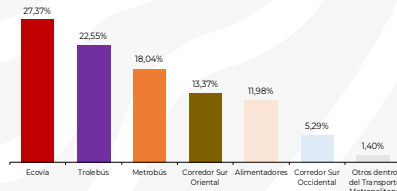
5.5. Víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte

La violencia contra las mujeres en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte genera un clima de inseguridad que limita la movilidad, independencia y autonomía de las mujeres y vulnera sus derechos.

Figura 18. Evolución de la victimización, línea de transporte en la que tuvo lugar y perfil de la víctima de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2017-2024



Transporte en el que fue víctima de acoso y abuso sexual



Perfil de la víctima de acoso y abuso sexual



El 26,60% de las mujeres entre 18 y 35 años fueron víctimas de violencia y acoso sexual en el Transporte Metropolitano.



El 21,33% de las mujeres que fueron víctimas de violencia y acoso sexual en el Transporte Metropolitano trabajan y el 10,33% son estudiantes.

Agresores de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano

83,20% hombres adultos de 26 a 64 años

Elaborado por el OMSCGR

El número de víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y el Corredor Central Norte tuvo una tendencia creciente entre 2018 y 2023, aumentando del 44,06% al 57,31%. Sin embargo, se identifican dos periodos interanuales de descenso. El primero entre el año 2017 al 2018, cuando bajó de 51,67% a 44,06% en el periodo de implementación del programa “Bájale al Acoso”. Esta misma tendencia de reducción se observó **en el año 2024**, con una **disminución de 14,44 puntos porcentuales respecto al año anterior** donde se evidencia una disminución del 57,31% al 42,87% en el periodo de implementación de la estrategia “Cero Acoso”.

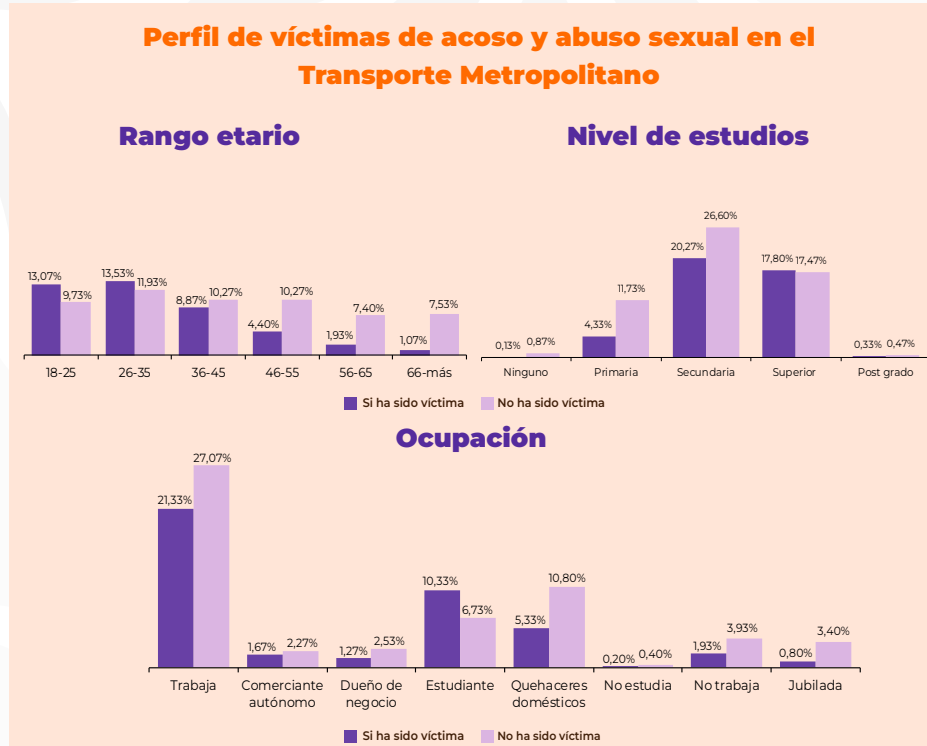
Con esto se evidencia que la implementación de programas y estrategias para prevenir el acoso y abuso sexual en el transporte público impacta en la disminución de los indicadores de violencia.

Actualmente, **se ha alcanzado el porcentaje más bajo de víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano desde que se inició el primer estudio de violencia sexual en el año 2017**, con el 42,87% de víctimas.



4 de cada 10 usuarias del transporte han sido víctimas de algún tipo de acoso o abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano.

Figura 19. Perfil de víctima de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024



Elaborado por el OMSCGR

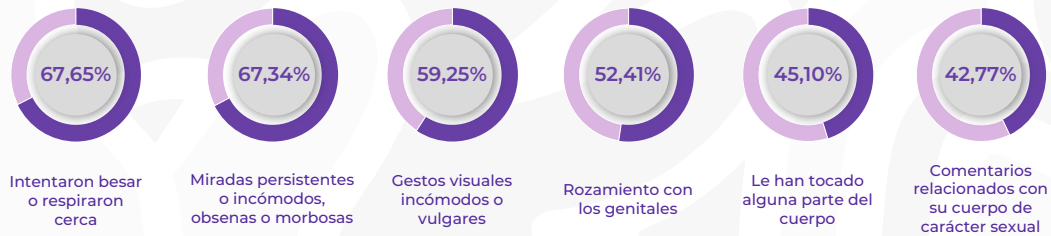
Es importante recalcar que la presente encuesta se aplicó a mujeres usuarias mayores de los 18 años de edad. Sin embargo, **cuando se preguntó a las usuarias testigos sobre el mayor grupo señalado como víctimas, la respuesta se relaciona en primer lugar a niñas y adolescentes**, un sector que no ha sido considerado en éste levantamiento de información porque un estudio con población vulnerable requiere de otro diseño metodológico pero que es, sin duda, uno de los más vulnerables a este tipo de violencias.

Los tipos de acoso más comunes que fueron descritos por las víctimas enfatizan en intentos de besos

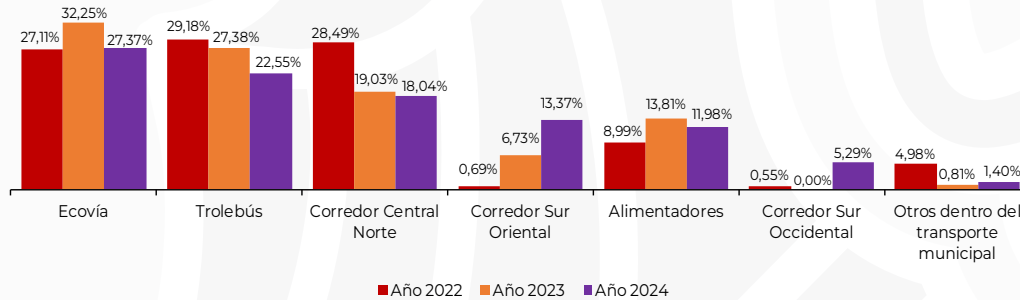
forzados o respiraciones cercanas (67,65%), **miradas persistentes, incómodas y obscenas** (67,34%); **gestos incómodos o vulgares** (59,25%); y **rozamientos con los genitales** (52,41%). El 52,72% de las personas víctimas manifestaron que **este tipo de acciones se presentaron en repetidas ocasiones**.

Figura 20. Situaciones frecuentes de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024. Evolución de las víctimas de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2018-2024

Tipos de acoso y abuso sexual en el Transporte Metropolitano



¿En qué transporte usted fue víctima de este tipo de acoso o abuso sexual?



Elaborado por el OMSCGR

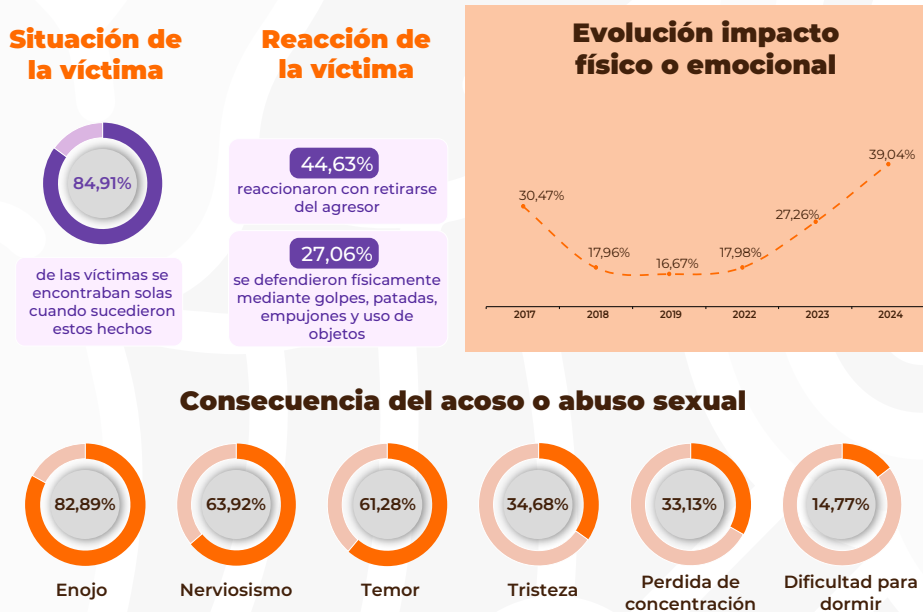
La Ecovía, Trolebús y Corredor Central Norte fueron los medios de transporte donde se registró mayor número de casos de acoso y abuso sexual.

Por un lado, los incidentes de acoso y abuso sexual registrados en el transporte de la Ecovía se han mantenido a lo largo del período analizado. En 2024 aproximadamente 3 de cada 10 mujeres sufrieron este tipo de hecho en este medio de transporte, esto representó una disminución del 4,88% en relación al año anterior.

Por otro lado, los incidentes de acoso y abuso sexual en el Trolebús han mostrado una tendencia a la baja. En 2024, 2 de cada 10 mujeres fueron víctimas de este tipo de hechos en este medio de transporte, lo que representó una disminución de 4,83 puntos porcentuales en comparación con 2023.

Finalmente, en 2024 los incidentes de acoso y abuso sexual registrados en el Corredor Central Norte muestran que 2 de cada 10 mujeres fueron víctimas de este tipo de hechos en este medio de transporte, lo que representó una disminución de 0,99 puntos porcentuales en comparación con el año anterior.

Figura 21. Impacto físico, emocional y estrategias de respuesta de víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2024



Búsqueda de ayuda y dimensión institucional



El **11,51%** de las víctimas buscaron ayuda en los pasajeros.



El **8,71%** de las víctimas buscaron ayuda en un amigo o familiar cercano.



El **4,51%** de las víctimas buscaron ayuda en la Policía Nacional.



El **3,89%** de las víctimas buscaron ayuda en el conductor del medio de transporte.



El **3,27%** de las víctimas buscaron ayuda en el Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano.



El **3,11%** de las víctimas buscaron ayuda en la seguridad privada.

Elaborado por el OMSCGR

Es relevante señalar que **8 de cada 10 mujeres señalaron que estos hechos de violencia ocurrieron mientras se encontraban solas**. En contraste, 2 de cada 10 mujeres víctimas estuvieron acompañadas por familiares (padres, hijos o esposo). Además, se identificó que 3 de cada 10 de las víctimas se encontraban en estado de embarazo.

Las **reacciones de las víctimas ante el acoso y abuso sexual** variaron, destacando entre las más comunes: **alejarse del agresor** (44,63%), **defenderse físicamente** (27,06%), **gritar y pedir auxilio** (19,13%). La reacción con menor proporción experimentó un sentimiento de parálisis (11,98%) que les impidió reaccionar inmediatamente.

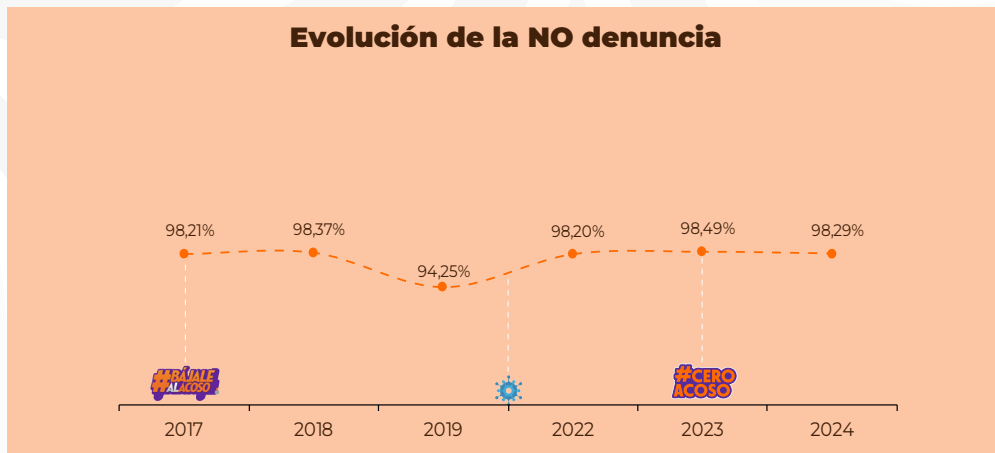
En algunos casos, las víctimas optaron por ignorar al agresor o adoptaron una actitud de silencio, intentando evitar la confrontación por temor a represalias.

El comportamiento del impacto físico y/o emocional ha mantenido una tendencia a la baja desde el año 2017 hasta el año 2019 (de 30,47% a 16,67%), mientras que desde el año 2022 se evidenció una tendencia creciente y aumentó 11,78 puntos porcentuales hasta el año 2024 (de 27,26% a 39,04%).

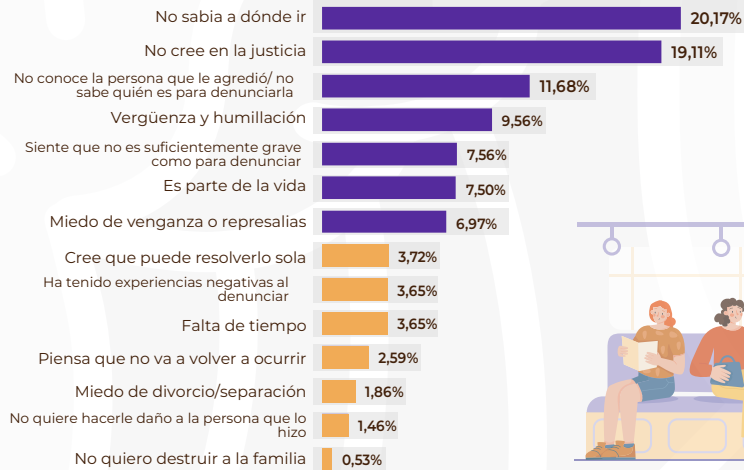
El enojo fue la reacción predominante ante las agresiones ocurridas en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte en el año 2024, con un 82,89%. Es decir, **8 de cada 10 mujeres respondieron con ira frente a los episodios de acoso y abuso sexual** en estos medios de transporte. Esta respuesta emocional suele interpretarse como una **manifestación de frustración** debido a la falta de herramientas adecuadas para enfrentar la situación, tanto a nivel personal como social.

Principalmente, **las víctimas buscaron apoyo (11,51%) entre los pasajeros que fueron testigos directos del acoso y abuso en el momento**; seguido por el apoyo de amigas/os o familiares cercanos, con un 8,71%. En menor proporción, recurrieron a las autoridades de seguridad, como la Policía Nacional (4,51%), el Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano (3,27%) y el personal de seguridad privada en las estaciones (1,09%).

Figura 22. Evolución de la No Denuncia y principales motivos, 2017 - 2024



Principales motivos de la NO denuncia



Elaborado por el OMSCGR

Si la disminución de los indicadores de percepción de inseguridad y de victimización para este 2024 fueron una buena noticia para el presente estudio, **la persistencia de la no denuncia del acoso sexual y las agresiones sexuales es una novedad negativa para la estrategia actual.**

Los **principales motivos para no denunciar fueron el desconocimiento de los procedimientos para hacerlo** (20,17%) y la **falta de confianza en la justicia** (19,11%). Es importante resaltar que un 15,06% de las mujeres mencionaron que la naturalización de la violencia es un factor determinante para no reportar o denunciar este tipo de agresiones.

5.6. Evaluación de impacto de la estrategia “Cero Acoso”

La implementación de la estrategia “Cero Acoso” en el Sistema de Transporte Metropolitano de Quito (Ecovía, Trolebús y Corredor Sur Oriental) tiene como objetivo principal erradicar el acoso y abuso sexual. En el presente estudio, con el fin de medir el impacto de esta iniciativa, se llevó a cabo una evaluación de resultados basada en el nivel de conocimiento, uso y calificación de la estrategia por parte de las usuarias.

Para esto, se realizó la evaluación de impacto mediante el modelo *Propensity Score Matching* o Emparejamiento por Puntaje de Propensidad (PSM), una técnica estadística utilizada en el análisis de datos observacionales para estimar el efecto de un tratamiento o intervención cuando no se puede realizar un experimento aleatorio.

Se utilizó las variables edad exacta, estado civil, percepción de inseguridad en el transporte y se analizó si fue o no víctima de acoso y abuso; con el propósito de evaluar la efectividad y las áreas de oportunidad para fortalecer la respuesta ante estos hechos (Dip, 2019).



Figura 23. Conocimiento, uso y calificación de la estrategia “Cero Acoso”, 2024



El **85,73%** cree que será beneficiosa la estrategia Cero Acoso.

El **69,53%** cree que esta estrategia ayudará a erradicar la problemática de acoso y abuso sexual en el transporte.

Elaborado por el OMSCGR

En el transcurso de los meses de implementación de la estrategia, 4 de cada 10 usuarias, que se movilizan en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, mencionaron conocer la estrategia “Cero Acoso”. De este grupo, 2 de cada 10 mujeres se encontraban en un rango de edad de 26 a 35 años con un nivel de estudios secundarios (28,00%) y con una ocupación laboral (26,20%).

El 49,61% de las usuarias se enteraron de la estrategia “Cero Acoso” por los elementos comunicacionales implementados en las unidades de transporte. Es preciso mencionar que, de las usuarias que no conocieron la estrategia, el **61,21% desearían enterarse de más detalles mediante redes sociales.**

Un 5,79% de las usuarias que conocían la estrategia “Cero Acoso”, la utilizaron cuando fueron víctimas de acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte. De este grupo un 1,88% fueron mujeres de 26 a 35 años con un nivel de estudios secundarios.

Además, 4 de cada 10 mujeres califican a la estrategia como “buena”. El 85,73% de las encuestadas mencionaron que la estrategia será beneficiosa y el 69,53% cree que ayudará a erradicar esta problemática de acoso y abuso en el Sistema de Transporte Metropolitano.



La evaluación de impacto mediante la aplicación de la técnica PSM, reveló que **la estrategia “Cero Acoso” tuvo un efecto en la reducción de la problemática de acoso y abuso sexual, reflejando como resultado que la probabilidad de ser víctima de acoso y abuso sexual en el transporte Trolebús, Ecovía y Corredor Sur Oriental se reduce en un 9,26% en promedio.**

6. Línea base en el Metro de Quito

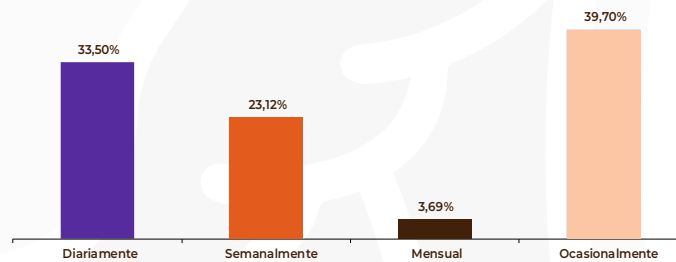
6.1. Utilización del Metro de Quito por parte de las mujeres

La utilización del Metro de Quito por parte de las mujeres presenta características distintas en comparación con el transporte en superficie. Uno de los principales beneficios de este sistema subterráneo es la significativa reducción del tiempo de viaje, que oscila entre los 32 y 34 minutos en la totalidad del trayecto. Esta mejora en la eficiencia del transporte permitió a las usuarias disponer de más tiempo para dedicarlo a otras actividades, como el trabajo, el estudio o el cuidado personal, lo que contribuye a una mayor calidad de vida y autonomía.

Figura 24. Utilización del Metro de Quito por parte de las mujeres, 2024



Frecuencia con la que utiliza el Metro de Quito



Elaborado por el OMSCGR

En el Metro de Quito, **las usuarias tardaron alrededor de 14 a 21 minutos para trasladarse a su destino**, lo que representó el 30,32%. De este porcentaje, **8 de cada 10 son mujeres de 26 a 35 años**.

El 39,70% de las mujeres que utilizaron el Metro de Quito lo hicieron de manera ocasional. Dentro de este grupo, el 8,88% corresponde a mujeres de 18 a 35 años, el 22,28% de 36 a 65 años, y el 8,54% a mayores de 66 años.

El 30% de las mujeres utilizan el Metro de Quito de forma diaria, con una mayor cantidad de usuarias de 26 a 45 años, con un 19,10%.

6.2. Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Metro de Quito

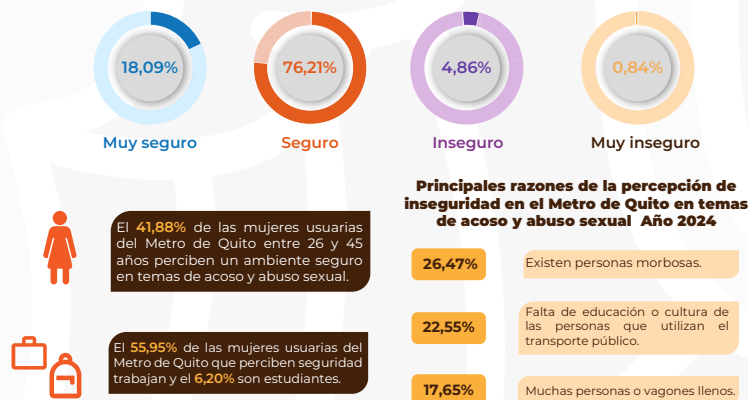
El Metro de Quito, al ser un sistema de transporte inclusivo, buscó mejorar la accesibilidad para diversos grupos de personas, especialmente aquellos en situación de vulnerabilidad, como personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niñez y adolescencia. Este sistema de transporte fue concebido con un enfoque de género que promueve la equidad y la participación de todas las personas, sin importar su sexo o identidad de género.

Entre sus iniciativas, el Metro de Quito ha fomentado el empleo de mujeres en áreas directivas, administrativas, técnicas y operativas, promoviendo la igualdad de oportunidades en el ámbito laboral. También, implementó programas de sensibilización para el personal del transporte, enfocados en la prevención y atención de la violencia sexual y se trabajó en el empoderamiento de mujeres y personas de todas las identidades sexo-généricas, brindándoles herramientas para prevenir y denunciar situaciones de violencia y acoso sexual.

Así mismo, las campañas educomunicacionales han desempeñado un papel crucial en el Metro de Quito, promoviendo una cultura de respeto y sensibilización que contribuye a crear un ambiente de transporte más seguro y libre de violencias para todas las personas.

Figura 25. Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en el Metro de Quito y principales razones, 2024

Percepción de inseguridad relacionada con acoso y abuso sexual en las unidades y estaciones del Metro de Quito Año 2024



Elaborado por el OMSCGR

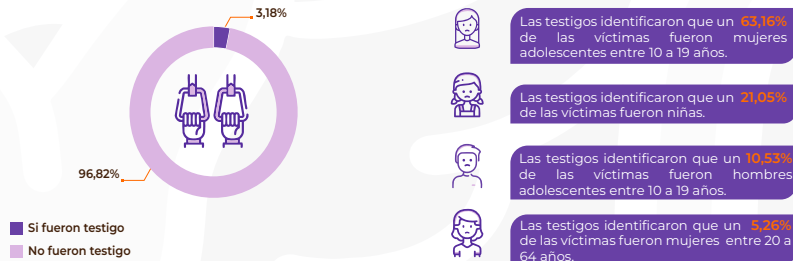
Gracias a las medidas adoptadas para el diseño y operación del Metro de Quito, un 94,30% de las mujeres perciben un ambiente “seguro” y “muy seguro” en temas de acoso y abuso sexual; es decir, **9 de cada 10 mujeres se sienten seguras en este sistema de transporte**. De este porcentaje, el 41,88% son mujeres de 26 a 45 años.

Un 5,70% de las usuarias del Metro de Quito se sintieron “inseguras” y “muy inseguras” en temas de acoso y abuso sexual. Estas usuarias mencionaron que entre las principales razones para su inseguridad destacan la existencia de personas morbosas (26,47%), la falta de educación/cultura de las personas que utilizan el transporte público (22,55%) y que hay muchas personas/vagones llenos (17,65%).

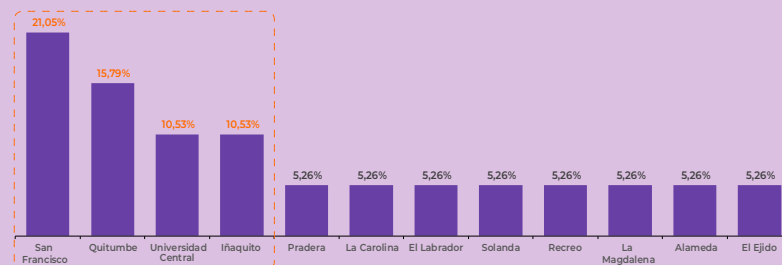
6.3. Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito

Figura 26. Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito, por estación, 2024

Mujeres testigos de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito



Estaciones en las que las mujeres fueron testigos de acoso y abuso sexual



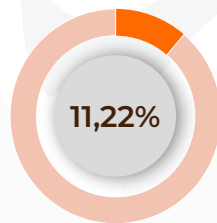
Elaborado por el OMSCGR

El **3,18%** de las mujeres que utilizaron el Metro de Quito fueron testigos de situaciones de acoso o abuso sexual. Las principales víctimas identificadas por las testigos fueron adolescentes mujeres (63,16%), seguidas por niñas (21,05%), adolescentes hombres (10,53%) y, mujeres de 20 a 64 años de edad (5,26%).

6.4. Víctimas de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito

Figura 27. Víctimas de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito, por tipo de violencia, 2024

Víctima de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito



de las mujeres usuarias del Metro de Quito experimentaron acoso y abuso sexual

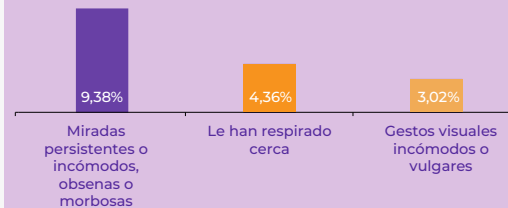


El **7,20%** de las mujeres usuarias del Metro de Quito entre 18 y 35 años fueron víctimas de violencia y acoso sexual.



El **7,54%** de las mujeres usuarias del Metro de Quito que fueron víctimas de violencia y acoso sexual trabajan y el **2,01%** son estudiantes.

Situaciones frecuentes de acoso y abuso sexual



Agresores de acoso y abuso sexual

71,64% hombres adultos de 26 a 64 años

Elaborado por el OMSCGR

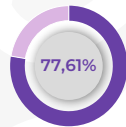
Como línea base en el Metro de Quito, **1 de cada 10 mujeres experimentó acoso y abuso sexual**. Las víctimas más afectadas fueron mujeres de entre 18 y 35 años (7,20%). De ellas, el 7,54% trabaja y el 2,01% estudia.

Entre los tipos de acoso más comunes que identificaron las víctimas destacan miradas persistentes, incómodas y obscenas, respiración cerca y gestos visuales incómodos o vulgares, destacando que estos episodios ocurrieron una sola vez.

Los incidentes se registraron con mayor frecuencia en las estaciones San Francisco (19,40%), Recreo (11,94%), Solanda (10,45%), Universidad Central y El Ejido con la misma proporción (8,96%). Los agresores fueron principalmente hombres adultos de entre 26 y 64 años con el 71,64%.

Figura 28. Impacto físico, emocional y estrategias de respuesta de víctimas de acoso y abuso sexual en el Metro de Quito, 2024

Situación de la víctima



de las víctimas se encontraban solas cuando sucedieron estos hechos

Reacción de la víctima

50,00%

reaccionaron con retirarse del agresor

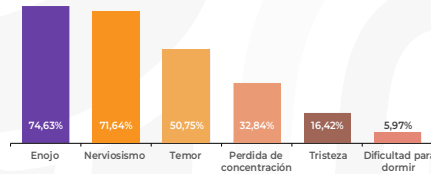
18,75%

se defendieron físicamente mediante golpes, patadas, empujones y uso de objetos

Impacto físico o emocional

El **14,93%** de las víctimas de acoso y abuso sexual tuvieron un impacto físico y/o emocional.

Consecuencia del acoso o abuso sexual



Búsqueda de ayuda y dimensión institucional



El **13,43%** de las víctimas buscaron ayuda en un amigo o familiar cercano.



El **7,46%** de las víctimas buscaron ayuda en los pasajeros.



El **5,97%** de las víctimas buscaron ayuda en la estrategia "Cero Acoso". Reporte por interfono con la palabra CERO.



El **5,97%** de las víctimas buscaron ayuda en el operador del tren.



El **5,97%** de las víctimas buscaron ayuda en el personal operativo de la estación.



El **5,97%** de las víctimas buscaron ayuda en el agente de la estación.



El **4,48%** de las víctimas buscaron ayuda en el Cuerpo de Agentes de Control Metropolitano.



El **4,48%** de las víctimas buscaron ayuda en la Policía Nacional.



El **2,99%** de las víctimas buscaron ayuda en la seguridad privada.



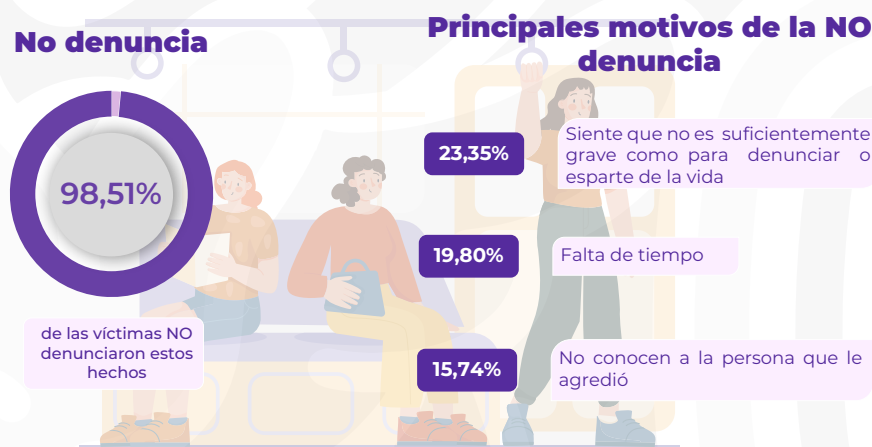
El **1,49%** de las víctimas buscaron ayuda en la recaudadora (o).

Elaborado por el OMSCGR

Las reacciones de las víctimas ante el acoso y abuso sexual en el Metro de Quito fueron alejarse del agresor (50,00%), defenderse físicamente (18,75%), gritar y pedir auxilio con la misma proporción (12,50%). Con menor porcentaje, un 6,25% experimentó un sentimiento de parálisis que les impidió reaccionar inmediatamente. El 14,93% de las mujeres que fueron víctimas de acoso y abuso sexual mencionaron que tuvieron un impacto físico y/o emocional. De ellas, el 10,45% tenían 18 a 35 años.

El enojo y el nerviosismo fueron las reacciones predominantes ante las agresiones ocurridas en el Metro de Quito, en el año 2024. En este contexto, 7 de cada 10 mujeres respondieron con ira frente a los episodios de acoso y abuso sexual en este medio de transporte.

Figura 29. Indicador de No denuncia de acoso y/o abuso sexual en el Metro de Quito y principales motivos, 2024



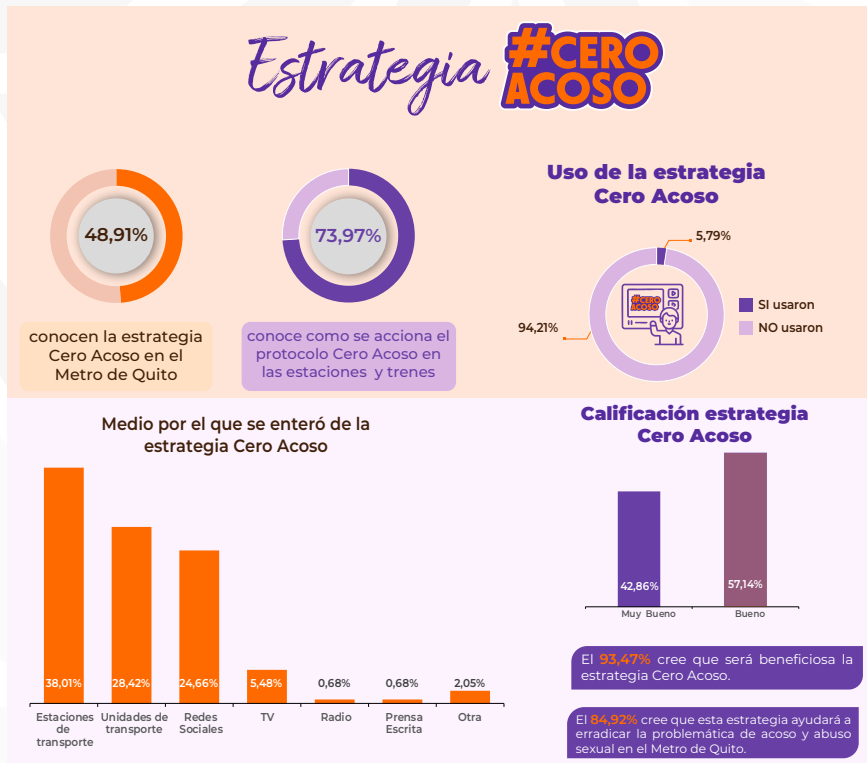
Elaborado por el OMSCGR

Aunque el porcentaje de casos de acoso y abuso en el Metro de Quito, es bajo, se evidencia que la mayoría de estos casos (98,51%) no fueron denunciados.

6.5. Nivel de conocimiento, uso y calificación de la estrategia “Cero Acoso” en el Metro de Quito.

Se realizó un análisis sobre el nivel de conocimiento, uso y calificación de la estrategia “Cero Acoso” por parte de las usuarias del Metro de Quito, que fue implementada el 24 de noviembre de 2023, y empezó a ejecutarse con la inauguración del Metro de Quito el pasado 1 de diciembre de 2023 con la finalidad de que este transporte sea libre de acoso y abuso sexual.

Figura 30. Nivel de conocimiento, uso y calificación de la estrategia “Cero Acoso” en el Metro de Quito, 2024



Elaborado por el OMSCGR

Del 49,61% de las usuarias del Metro de Quito que tenían conocimiento sobre la estrategia “Cero Acoso”, un 38,01% de las usuarias se enteraron por los elementos comunicacionales de la campaña presente en las estaciones, seguido por un 28,42% que visualizaron la campaña en las unidades de transporte (28,42%). Es preciso mencionar que, de las usuarias que no conocieron la estrategia, el 60,98% desearían conocer mediante redes sociales.

Del total de usuarias que conocían la estrategia “Cero Acoso”, el 2,40% la utilizaron cuando fueron víctimas de acoso y abuso sexual en este medio de transporte. El 1,37% fueron mujeres de 26 a 45 años.

7. Evaluación de impacto

Lo dicho hasta aquí resume, de buena manera, lo que en el Observatorio Metropolitano consideramos más significativo dentro de una evaluación de resultados. No obstante, también está en el interés del diseño de nuestra investigación, realizar una evaluación de impacto. Por cuestiones de tiempo, la evaluación de impacto exploratoria que compartimos a continuación no agota todo el proceso de evaluación que realizaremos en el futuro.

Una evaluación de impacto busca conocer y medir los cambios -el efecto- que una política pública, un programa, una estrategia, una iniciativa o cualquier tipo de intervención tiene en una institución o población beneficiaria. En un proceso de evaluación de impacto, es importante conocer si las actividades de una intervención concreta, tal y como ha sido diseñada, ha sido eficaz en la consecución de sus objetivos principales. En este caso, a nosotros lo que nos interesa evaluar, de momento, es si la Estrategia “Cero Acoso” ha sido eficaz en reducir la probabilidad de experimentar algún tipo de victimización en el Transporte Público Metropolitano de Superficie (Ecovía, Corredor Central Norte y Trolebús).

Una intervención bien diseñada generalmente se basa en la teoría –es decir supone una “teoría del cambio”- y la evidencia empírica que nos permita medir los efectos del mecanismo causal postulado –informado por la teoría y la evidencia histórica- para lograr determinado objetivo.

Para la evaluación de la estrategia “Cero Acoso” se aplicó un método de Emparejamiento por Puntaje de Propensidad (Propensity Score Matching PSM). El método PSM busca reducir el sesgo de selección al emparejar proporciones y características observables de las unidades tratadas (grupo de tratamiento) con las unidades no tratadas (grupo de control).

Para este primer ejercicio, se estableció como grupo de tratamiento a las líneas de transporte donde se implementó la estrategia “Cero Acoso” como el Trolebús, la Ecovía y el Corredor Sur Oriental. El corredor central norte donde todavía no se implementa la estrategia fue seleccionado como grupo de control.

Las variables que se utilizaron fueron:

- Variable dependiente: Si fue o no fue víctima de acoso y abuso sexual.
- Covariables: edad exacta, estado civil y percepción de inseguridad.

Análisis e interpretación de resultados

El modelo de Emparejamiento por Puntaje de Propensidad (Propensity Score Matching, PSM), utiliza las covariables de control para emparejar las unidades tratadas. Los resultados mostraron un valor de prueba estadística de 0.001, lo cual indica que el impacto de la estrategia “Cero Acoso” fue significativo.

El factor más importante para evaluar un modelo de PSM es si el emparejamiento reduce el sesgo de

selección y mejora el balance entre los grupos tratado y control. Es decir, después de emparejar, se verificó que las características de los dos grupos (tratamiento y control) sean similares, usando medidas como la diferencia de medias estandarizada.

En el contexto de este estudio, que analiza la victimización por acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano de Quito, se observa que la probabilidad de ser víctima depende de diversos factores. Según los registros obtenidos en esta investigación para la evaluación de esta estrategia, se ha identificado que la victimización está asociada principalmente a variables como la edad, el estado civil y la percepción de inseguridad de las víctimas.

En el futuro inmediato exploraremos otros modelos matemáticos que nos permitan profundizar y explicar el impacto de la estrategia “Cero Acoso” en el Transporte Metropolitano.

8. Conclusiones y recomendaciones

Percepción de inseguridad

- **Los indicadores de percepción de inseguridad en el Sistema de Transporte Metropolitano en superficie evolucionaron positivamente en el último año.** Para el 2024, 5 de cada 10 mujeres mencionaron sentirse inseguras, lo cual evidencia una reducción importante, en comparación con las 7 de cada 10 del año 2023.
 - De todas maneras, **persisten desafíos importantes. El saldo de la percepción de seguridad en el transporte público metropolitano en superficie es negativo.** Si agregamos los valores de “Muy segura” y “Segura” y restamos los valores de “Insegura” y “Muy Insegura”, tenemos una diferencia de - 7.74% a favor de “Inseguro” y “Muy inseguro”.
 - **Esta percepción contrasta claramente con los indicadores del Metro de Quito**, en donde el 5.7% de mujeres usuarias se siente “Insegura” y “Muy insegura” y el 94.3% se siente “Muy Segura” y “Segura”, con un saldo en favor de estas últimas dos categorías de 88.6%.
 - **Las principales razones por las que las mujeres sienten inseguridad en el transporte en superficie son** los robos, la aglomeración de pasajeros/as en los buses y las faltas de seguridad y controles.

Victimización:

- **La reducción del 14.44% de número de mujeres que han sido víctimas de violencias sexuales y acoso en el Sistema de Transporte Público Metropolitano también indica que la política va por**

buen camino. En el año 2024, se identificó que 4 de cada 10 mujeres sufrieron acoso y abuso sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte. En el año 2023, fueron 5.7 de cada 10 mujeres. **Pero todavía no es suficiente.**

- Es muy importante llamar la atención algo que las mujeres testigo refieren: de acuerdo a las mujeres testigo, **las víctimas de acoso y agresiones sexuales son mayoritariamente niñas y adolescentes de 10 a 19 años con un 44.58% en el transporte en superficie y 63.16% en el Metro.** Si bien niñas y adolescentes no fueron parte del diseño del presente estudio, hay evidencia suficiente para suponer que son un grupo vulnerable expuesto a miradas persistentes, lascivas, incómodas y morbosas; gestos incómodos o vulgares; comentarios sexuales sobre su cuerpo, insinuaciones indebidas, entre otras. Por este motivo, es deseable profundizar la indagación de este problema público con NNA, a partir de un estudio que cuente con la aprobación de un comité de ética.
- **Los indicadores del transporte en superficie contrastan, nuevamente, con los del Metro de Quito.** En este último, 11.22% refieren haber sido víctimas de alguna forma de violencia sexual. Este 2024, el 27,37%, el 22.55% y el 18.04% de las usuarias de la Ecovía, el Trole y el Corredor Central Norte refieren haber sido víctimas de alguna forma de violencia sexual.

No denuncia

- **En el Transporte Metropolitano en Superficie y el Metro de Quito persiste una cifra de “no denuncia” de acoso y abuso sexual que oscila en el 98%.**
- Entre las principales razones de la no denuncia en casos de violencia sexual se destacan la falta de conocimiento de los procesos de denuncia y la débil confianza en el proceso.

Testigos

- **Mujeres y hombres “testigos” cumplen un rol fundamental en la construcción colectiva de seguridad en el transporte público metropolitano, tanto en el Metro como en superficie, que se debe y se puede reforzar a través de campañas educomunicacionales.**
- **Solo un 3,18% de las mujeres** que utilizan el **Metro de Quito han sido testigos** de situaciones de acoso o abuso sexual, **versus el 27.40%, 26.53% y 17.56% de la Ecovía, Trolebús y Corredor Central Norte.**
- La versión de las mujeres testigos en Metro de Quito se corresponde con la situación identificada en el transporte de superficie: **la mayor afectación de casos de violencia se**

enfoca en niñas y adolescentes. En el Metro de Quito, se menciona también a adolescentes hombres como víctimas en casos de violencia sexual.

Evaluación de impacto

- **La evaluación de impacto, realizada mediante la técnica PSM, revela que la estrategia “Cero Acoso” ha contribuido a reducir el acoso y abuso sexual.** En términos generales, la variación ha sido positiva.

Figura 31. Indicadores del estudio de violencia sexual en el Sistema de Transporte Metropolitano y Corredor Central Norte, 2023-2024

Indicadores	Años		Variación
	2023	2024	
Percepción de Inseguridad en el Transporte Metropolitano y Metrobús	73,97%	51,60%	● -22,34%
Percepción de inseguridad relacionado con el Acoso y el Abuso Sexual	81,25%	53,87%	● -27,38%
¿Usted vio o escuchó algún tipo de acoso o abuso sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús? - Testigo	79,26%	53,53%	● -25,73%
Víctima de Acoso y Abuso Sexual en el Transporte Metropolitano y Metrobús	57,31%	42,87%	● -14,44%
Impacto físico y/o emocional	27,26%	39,04%	● 11,78%
No denuncia	98,49%	98,29%	● -0,20%

Elaborado por el OMSCGR

- **En primer lugar, al analizar el periodo 2017 - 2024, se reafirma el valor de tener políticas públicas.** Los dos años en el que los indicadores dan cuenta de mejoras significativas en la erradicación del acoso y el abuso sexual en el transporte público metropolitano, son justamente los dos años siguientes a la implementación de las dos únicas políticas públicas orientadas a este problema en la última década: Bájale al Acoso (2018) y Cero Acoso (2024).
- **En segundo lugar, en promedio y en base al modelo PSM, la probabilidad de ser víctima** de estos delitos en el transporte público metropolitano de superficie (Trolebús, Ecovía y Corredor Sur Oriental) **disminuyó en un 9,26% en el 2024**, lo cual habla del impacto positivo de la Estrategia “Cero Acoso”.
- **En tercer lugar, de acuerdo a la evidencia, la protección de NNA** así como la persistencia de la No Denuncia son los desafíos más importantes para la estrategia “Cero Acoso” en los años que vienen.
- **Por último, una hipótesis que puede explicar el aumento de la percepción de impactos físicos y emocionales** es que tanto la conversación pública nacional como internacional en torno a la violencia sexual y de género, así como la estrategia “Cero Acoso” en particular, incrementan los niveles de conciencia que cada una de las personas usuarias del transporte público tienen sobre este problema. Este proceso colectivo de desnaturalización aumenta el nivel de percepción y conciencia sobre el cómo la violencia sexual en el transporte público impacta en su experiencia y en sus cuerpos. Por este motivo, la calificación del incremento del impacto físico y emocional es neutra: no es correcto que una visibilización de los efectos de las violencias sea estimado como algo negativo.

¿Qué hacer? Recomendaciones

- En primer lugar, hay que poner a la protección de Niñas, Niños y adolescentes, así como a la No Denuncia, en el centro de la política pública. Estas son las dos aristas más problemáticas actualmente a nivel de violencia sexual en el transporte público metropolitano y ambas demandan de intervenciones y aproximaciones novedosas.
- En segundo lugar, se recomienda planificar de qué modo se pueden optimizar las frecuencias de las unidades de transporte metropolitano en horas pico, así como también evaluar la pertinencia de enviar unidades vacías a las estaciones con mayor carga de pasajeros. **Estas medidas podrían contribuir desde la prevención situacional, tanto a la mejora de la percepción de seguridad como a la disminución de las ventanas de oportunidad para robos, hurtos y agresiones sexuales.** Por ejemplo, se debería evaluar la pertinencia de tener unidades especiales para NNA en horario escolar, o secciones específicas del transporte especiales para esta población.

- En tercer lugar, **el Metro de Quito puede ser una referencia de buenas prácticas que deberían particularizarse y adaptarse a las distintas líneas de transporte en superficie.** La integración de los sistemas de movilidad de superficie con el Metro debe tomar en cuenta también la integración de la experiencia de movilidad en términos de seguridad y percepción de seguridad. Es importante ponernos como objetivo que el transporte en superficie deje de ser percibido como un transporte de segunda categoría respecto del Metro de Quito. La estrategia “Cero Acoso” puede ser una primera iniciativa en torno.

- En cuarto lugar, **para incidir en la falta de incentivos para denunciar, se recomienda actuar sobre las condiciones objetivas y subjetivas de la denuncia.** Es importante tomar en cuenta que lo deseable es incrementar el número de activaciones de los protocolos de respuesta. Lejos de ser algo preocupante, **el incremento del número de activaciones del protocolo daría cuenta del buen funcionamiento integral de la estrategia.** Si las violencias de género y sexuales son un problema estructural de la sociedad, lo deseable es que las violencias se visibilicen, no que se oculten.

- **Algunas recomendaciones para incidir en la no-denuncia pueden ser:**
 - Comunicar, de manera reiterada, el fortalecimiento de las capacidades y de la sensibilización del personal que está en la primera línea de respuesta frente a posibles víctimas.
 - También es importante dar a conocer “el cómo”, de manera detallada, del proceso de denuncia. Ello ayudaría a reducir ambigüedad, suposiciones o prejuicios negativos respecto de un proceso aún desconocido.
 - Producir mensajes y experiencias reales, anónimos, de casos exitosos de denuncia que hayan posibilitado a la víctima procesar y/o revertir los efectos negativos de la violencia sufrida.
 - Realizar simulacros de casos de acoso sexual, notificados previamente y/o sorpresa, para entrenar y evaluar las capacidades de respuesta de cada una de las personas involucradas. Es imprescindible evaluar el desempeño de buenas prácticas y roles.
 - Del mismo modo, se deben escenificar, a partir de metodologías de teatro popular, casos de acoso, permanentemente, en el que se involucre a la ciudadanía y se los enseñe a reaccionar oportunamente cuando sean testigos de violencias. La capacitación y la sensibilización sobre cómo detectar el acoso y la agresión, genera un efecto disuasivo entre las personas agresoras a través de lo que se conoce como “vigilancia natural”.

- La recomendación anterior nos invita a reflexionar en torno al protocolo. ¿Es realmente deseable que el 100% de las violencias sexuales experimentadas en el Transporte Público Metropolitano se sancionen administrativamente o se judicialicen? ¿Se podría apostar por formas de reacción, cuidado, prevención y sanción comunitaria *in situ*? ¿De qué manera se podría involucrar más a la ciudadanía en el cuidado colectivo para que la seguridad de las pasajeras, sobre todo NNA, se beneficie de su corresponsabilidad?
- Para fortalecer la estrategia, se sugiere también masificar campañas periódicas de sensibilización y prevención del acoso y abuso sexual en el transporte metropolitano, de dos maneras.
 - En primer lugar, poniendo énfasis en las estaciones y unidades del transporte metropolitano donde existen mayores reportes de acoso y abuso.
 - En segundo lugar, involucrando a actorías claves de la sociedad civil que son representativas de las poblaciones más vulnerables: consejos estudiantiles de colegios secundarios y universidades, por ejemplo.
- Las campañas deben enfocarse en informar sobre los derechos de las víctimas, promover el respeto y la convivencia ciudadana y, enviar un mensaje claro a los potenciales agresores resaltando que el acoso y el abuso sexual son inaceptables. Además, se debe recalcar que todas las personas tienen derecho a una movilidad segura, libre de cualquier forma de violencia.
- Por último, es menester que la Estrategia Cero Acoso ascienda al nivel de Política Pública y que el financiamiento de la misma se garantice de manera plurianual con el objetivo de seguir cumpliendo a la ciudadanía la promesa de esta administración municipal de hacer de los espacios de transporte público, espacios libres de toda forma de violencia sexual y de género. Para ello, sería deseable que esta evaluación de impacto se integre a otros ejercicios de evaluación de diversos componentes de la Estrategia Cero Acoso como el marco normativo, el financiamiento, los roles y los mecanismos de actuación, la experiencia de la ciudadanía usuaria, entre otros.

9. Bibliografía

Bernal Raquel y Peña Ximena. (2011). Guía Práctica para la Evaluación de Impacto. Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Economía, Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico: Ediciones Uniandes.

BID, B. I. (2020). Ideas de transporte y movilidad para América Latina y el Caribe. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/violencia-de-genero-enemiga-de-la-movilidad-sostenible/>

Díaz Castillo, N. (2024). Violencia Sexual en el Transporte Público: Cotidiaidad para las Mujeres de Coahuila. Ciencia Latina.

Dip, J. A. (04 de 10 de 2019). Propensity Score Matching en evaluaciones de impacto. Málaga, España.

Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito. (2024). Informe de usuarios promedio del Metro de Quito. Quito.

John W. Creswell. (2008). Investigación Cualitativa y Diseño Investigativo.

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

Mejía Trejo, J. (2021). Evaluación de Impacto Social en Proyectos de Innovación Vía STATA. Guadalajara : Centro Universitario de Ciencias Económicas Administrativas (CUCEA).

PNUD, P. d. (20 de Enero de 2020). La movilidad cotidiana inclusiva: el camino para el desarrollo sostenible y la igualdad. Panamá.

Rodríguez Coma, M. (2012). TÉCNICAS DE EVALUACIÓN DE IMPACTO: PROPENSITY SCORE MATCHING Y APLICACIONES PRÁCTICAS CON STATA. Instituto de Estudios Fiscales.



Sin

violencias

Quito renace

#CERO ACOSO



Secretaría General
**de Seguridad Ciudadana
y Gestión de Riesgos**

Secretaría de
Inclusión Social

Patronato
**Municipal
San José**

**Empresa
Metropolitana de
Pasajeros**



Quito
Alcaldía Metropolitana