



ESPE

**UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA**

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO**

CARRERA DE INGENIERÍA EN MERCADOTECNIA

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE INGENIERO EN MERCADOTECNIA.**

**TEMA: ESTUDIO DE LOS TIPOS DE ACOSO QUE SUFREN
LAS MUJERES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO
TROLEBÚS DE LA CIUDAD DE QUITO.**

AUTOR: ARMIJOS PILLAJO, DAVID ALBERTO

DIRECTOR: ING. MANTILLA, FARID, MBA

SANGOLQUÍ

2017



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS
Y DE COMERCIO**

CARRERA DE MERCADOTECNIA

CERTIFICADO

Certifico que el trabajo de titulación, **“PROYECTO DE INVESTIGACIÓN SOBRE LOS TIPOS DE ACOSO QUE SUFREN LAS MUJERES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO TROLEBÚS DE LA CIUDAD DE QUITO”** realizado por el señor **DAVID ALBERTO ARMIJOS PILLAJO**, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar al señor **DAVID ALBERTO ARMIJOS PILLAJO** para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 29 de noviembre del 2017

Atentamente,



ING. FARID MANTILLA, MBA.

DIRECTOR





**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS
Y DE COMERCIO**

CARRERA DE MERCADOTECNIA

AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD

Yo, **DAVID ALBERTO ARMIJOS PILLAJO**, con cedula de identidad N° 1003044243, declaro que este trabajo de titulación **“PROYECTO DE INVESTIGACIÓN SOBRE LOS TIPOS DE ACOSO QUE SUFREN LAS MUJERES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO TROLEBÚS DE LA CIUDAD DE QUITO”** ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de mi autoría, en virtud de ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Sangolquí, 29 de noviembre del 2017



DAVID ALBERTO ARMIJOS PILLAJO
C.C. 1003044243



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS
Y DE COMERCIO**

CARRERA DE MERCADOTECNIA

AUTORIZACIÓN

Yo, **DAVID ALBERTO ARMIJOS PILLAJO**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación **“PROYECTO DE INVESTIGACIÓN SOBRE LOS TIPOS DE ACOSO QUE SUFREN LAS MUJERES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO TROLEBÚS DE LA CIUDAD DE QUITO”** cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Sangolquí, 29 de noviembre de 2017

DAVID ALBERTO ARMIJOS PILLAJO

C.C. 1003044243

DEDICATORIA

El presente trabajo de estudio lo dedico especialmente a Dios quien ha sido una guía indispensable en mi vida, a mi familia que de una u otra forma han estado a mi lado apoyando mis proyectos y sirviendo de base para mi formación tanto profesional como personal.

También dedico este trabajo a todos los maestros que a través del tiempo fomentaron mi formación académica brindando no solo sus conocimientos si no su experiencia en los campos del saber.

AGRADECIMIENTO

Totalmente agradecido con mi familia quienes siempre han estado conmigo en cada etapa de mi vida sirviéndome de base y apoyo en todo.

Agradezco a la Universidad de las Fuerzas Armadas por haberme permitido adquirir nuevos conocimientos para mi formación académica.

Adicionalmente, quiero extender un agradecimiento a todos los profesores que han sido parte de mi preparación académica y en especial al Ing. Farid Mantilla por sus conocimientos y su guía en el desarrollo del presente proyecto de investigación.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CERTIFICADO	ii
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD	iii
AUTORIZACIÓN	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vii
ÍNDICE DE TABLAS	xii
ÍNDICE DE FIGURAS	xiv
RESUMEN	xvi
ABSTRACT	xvii
CAPITULO 1	1
1. Antecedentes.	1
2. Giro del negocio.	2
3. Direccionamiento estratégico.	3
3.1. Misión	3
3.2. Visión	3
3.3. Estructura organizacional	3
4. Marco teórico.	4

4.1 Teorías de soporte.	4
5. Marco referencial.	9
6. Marco conceptual.	14
CAPITULO 2	16
1. Fase cualitativa.	16
1.1. Problema.	16
1.2. Necesidad.	17
1.3. Justificación e importancia.....	17
1.4. Propósito.	17
1.5. Definición del problema.....	18
1.6. Objetivos.	18
1.7. Hipótesis.....	19
1.8. Matriz de datos secundarios	19
1.9. Ética del investigador.	21
2. Fase metodológica o cuantitativa	21
2.1. Tipos de investigación.....	21
2.1.1. <i>Técnica de encuesta</i>	21
2.2. Técnicas de muestreo.	21
2.3 Matriz de la encuesta.....	23

2.4. Formato y Orden de las Preguntas.	25
2.5. Prueba piloto.	27
2.6. Análisis de la prueba piloto.....	28
2.7. Formato final y Orden final de la Encuesta.	29
2.8. Elección de la técnica de muestreo.	32
2.9. Determinación del tamaño de la muestra.	33
2.9.1. Afijación de la muestra.	34
2.10. Trabajo de campo.....	34
3. Análisis univariado.....	46
Pregunta 1 ¿A qué grupo de edad usted pertenece?	46
Pregunta 2 ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte?. ..	47
Pregunta 3. ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual?	49
Pregunta 4. ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?.	50
Pregunta 5. ¿Cuándo usted fue acosada sexualmente usted viajaba?	52
Pregunta 6. ¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?	53
Pregunta 7. ¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado?	55
Pregunta 8. ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?	56
Pregunta 9. ¿Qué tipo de acoso grave usted ha experimentado?	58
Pregunta 10. ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte? ..	59

Pregunta 11. ¿Usted ha denunciado a las autoridades el acoso que sufrió?..	61
4. Análisis bivariado.....	62
4.1. análisis de tablas de contingencia.	62
4.2. Análisis Anova.	65
4.3. Análisis correlaciones.	68
4.4. Análisis CHI-CUADRADO.....	71
5. análisis multivariado.	74
CAPITULO III	78
1.1. Estudio técnico.	78
1.1.1 Acoso sexual a las mujeres en los medios de transporte público.....	78
1.1.2. El impacto del acoso sexual en las mujeres.	82
1.1.2.2. Síntomas psicológicos:.....	84
1.1.3 Proceso de acoso sexual a una mujer en el transporte público.....	86
CAPITULO IV	89
1. Estrategias y propuestas.	89
1.1. Estrategias.	89
1.1.1. Estrategia Cooperativa	90
1.1.2. Estrategia de Seguimiento de Mercado.....	92
1.2. Método GAP.	93

1.3. Modelo matemático.....	94
CAPITULO V	96
1. Conclusiones y recomendaciones.	96
BIBLIOGRAFÍA	98

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Análisis comparativo de las teorías de acoso.....	5
Tabla 2 Cuadro comparativo de los estudios de acoso callejero.....	12
Tabla 3 Matriz de datos secundarios.....	19
Tabla 4 Matriz de la encuesta.....	23
Tabla 5 Formato de la encuesta.....	26
Tabla 6 Resultados pregunta 1.....	46
Tabla 7 Resultados pregunta 2.....	47
Tabla 8 Resultados pregunta 3.....	49
Tabla 9 Resultados de la pregunta 4.....	50
Tabla 10 Resultados pregunta 5.....	52
Tabla 11 Resultados pregunta 6.....	53
Tabla 12 Resultados de la pregunta 7.....	55
Tabla 13 Resultados pregunta 8.....	56
Tabla 14 Resultados pregunta 9.....	58
Tabla 15 Resultados pregunta 10.....	59
Tabla 16 Resultados pregunta 11.....	61
Tabla 17 Tabla cruzada Variables edad y acoso sexual.....	62
Tabla 18 Tabla cruzada de Horas de más acoso* Acoso físico.....	63

Tabla 19	Resultado análisis ANOVA.	65
Tabla 20	Resultado análisis ANOVA.	67
Tabla 21	Parámetros correlaciones.	68
Tabla 22	Resultado análisis de correlaciones.....	68
Tabla 23	Resultado análisis de correlaciones.....	70
Tabla 24	Resultados análisis CHI-CUADRADO.	71
Tabla 25	Resultado del análisis CHI-CUADRADO.....	73
Tabla 26	Análisis de ecuación de regresión.	74
Tabla 27	Resultado análisis de ecuación de regresión.	76
Tabla 28	Proceso de acoso sexual a mujeres en el transporte público.....	86
Tabla 29	Descripción del proceso de acoso en el transporte público.....	87
Tabla 30	Modelo de análisis GAP	94
Tabla 31	Rango de la medición del modelo matemático.	95
Tabla 32	Conclusiones y recomendaciones.	96

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Estructura organizacional MDMQ	4
Figura 2 Resultados pregunta 1	46
Figura 3 Resultados pregunta 2	48
Figura 4 Resultados pregunta 3	49
Figura 5 Resultados de la pregunta 4	51
Figura 6 Resultados pregunta 5	52
Figura 7 Resultados pregunta 6	54
Figura 8 Resultados de la pregunta 7	55
Figura 9 Resultados pregunta 8	57
Figura 10 Resultados pregunta 9	58
Figura 11 Resultados pregunta 10	60
Figura 12 Resultados pregunta 11	61
Figura 13 Análisis ANOVA	66
Figura 14 Análisis ANOVA	67
Figura 15 Análisis de correlaciones.	69
Figura 16 Análisis de correlaciones.	70
Figura 17 Análisis CHI-CUADRADO	72
Figura 18 Análisis CHI-CUADRADO	73

Figura 19 Mujer usuaria de transporte público.	78
Figura 20 Mujer siendo acosada al ingresar a un medio de transporte público ...	79
Figura 21 Mujer siendo acosada verbalmente.....	80
Figura 22 Mujer siendo acosada físicamente	80
Figura 23 Mujer siendo acosada físicamente en el de transporte público.....	82
Figura 24 Impacto del acoso en las mujeres	85
Figura 25 Clasificación de los tipos de estrategias parte 1	89
Figura 26 Clasificación de los tipos de estrategias parte 2	90
Figura 27 Trilogía de cooperación	91
Figura 28 Estrategias modelo Mexicano.....	93
Figura 29 Modelo GAP	93

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo evidenciar la problemática del acoso sexual que sufren las mujeres en el sistema de transporte público trolebús de la ciudad de Quito. Partiremos de teorías explicativas sobre el acoso callejero, su impacto en las mujeres que lo han sufrido y determinaremos los tipos de acoso callejero que se produce en el transporte público. Los datos arrojados en la investigación ratifican el grave problema social que las mujeres lo viven a diario en el transporte público y que nuestra sociedad lo ha naturalizado como un acto común donde predomina la fuerza del hombre sobre la mujer. Las autoridades han iniciado campañas de sensibilización de este problema, pero al parecer nuestra sociedad aún no se compromete responsablemente a brindar espacios públicos y libres de acoso para las mujeres. Se pudo evidenciar el acoso ocurre a penas la mujer se presta a hacer uso del servicio al ingresar a las paradas, luego de ingresar al medio de transporte continúa el acoso ya sea de forma verbal, no verbal, físico o acoso grave como la persecución, toda esta presión afecta a la mujer de forma grave ya que vulnera sus derechos de ser humano y la expone a ser tratada como un objeto en la sociedad. Las autoridades deben tomar acciones concretas para parar este mal social, de no ser así este problema social se incrementará al siguiente año según nuestra investigación, por lo que tomar estrategias emergentes es de vital importancia.

PALABRAS CLAVE:

- **ACOSO CALLEJERO**
- **TRANSPORTE PÚBLICO**
- **ACOSO MUJERES**

ABSTRACT

The purpose of the present investigations is to highlight the problem of sexual harassment suffered by women whilst using the public transport system “trolebus” in the city of Quito. We will start with explanatory theories about street harassment, its impact on the women who have suffered it and we will determine the types of street harassment that occurs on public transport. The data obtained in the investigation confirm the serious social problem that women experience daily on public transport and that our society have come to accept as a part of daily life, where the strength of man over woman predominates. The authorities have launched campaigns to raise awareness of this problem, however our society is not yet responsibly committed to provide safe public spaces free of harassment for women. It is evident that harassment occurs as soon a woman enters and makes public transport service. The harassment begins at the bus stops and can be verbal, non-verbal, physical or it can be considered serious harassment such as a persecution. All this pressure affects women in a serious way because it violates their human rights and exposes them to be treated as an object in society. The authorities must take concrete actions to stop this social evil, if not, this social problem will increase the following year according to our research, so taking emerging strategies is of vital importance.

KEYWORDS:

- **STREET HARASSMENT**
- **PUBLIC TRANSPORT**
- **HARASSMENT OF WOMEN**

CAPITULO 1

1. Antecedentes.

Nuestra sociedad se ha visto envuelta en delitos de agresión de genero contra la mujer que cada día se hacen más comunes, mientras que las autoridades buscan mecanismos para lograr una completa erradicación de este mal que nos afecta a todos. Los lugares públicos se han convertido en sitios donde las mujeres se sienten más vulnerables a recibir cualquier tipo de agresión de género, uno de estos lugares es el transporte público, ya que la afluencia de pasajeros es muy alta y por ende dificulta tener un control total de la seguridad dentro del sistema.

El Trole bus de la ciudad de Quito es el medio primer medio de transporte público masivo instalado en la capital de los ecuatorianos, ya que opera desde 17 de diciembre de 1995, he inicio transportando 50 mil pasajeros diarios en promedio. La entidad encargada de administrar este sistema fue la Unidad Descentralizada para Gestión y Operación del Trolebús, creada con la resolución municipal No. 048.

Como mencionamos estos lugares públicos son un foco permanente para que se den ciertos tipos de acoso principalmente a los grupos más vulnerables como son las mujeres, que a pasear de que siempre se ha luchado para que ellas sean incluidas en la sociedad sin sufrir ningún tipo de discriminación aun la realidad es otra, las mujeres son vistas en muchos casos como objetos de dominación masculina que pretende tener control en ellas sin dejar que se desarrollen y ocupen su lugar en la sociedad.

Es preciso recalcar que el Acoso Sexual en Espacios Públicos es también conocido como Acoso Sexual Callejero y que puede darse de hombre a mujer, de mujer a hombre, de mujer a mujer, de hombre a hombre, pero la realidad de nuestra sociedad muestra que generalmente los hombres son las personas que acosan a las mujeres sin

exista distinción de edad y por lo cual pueden ser niñas, adolescentes, señoras e incluso adultas mayores.

2. Giro del negocio.

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ) se creó mediante la Ordenanza Municipal No. 0314 del 13 de julio de 2010; y actualmente administra los principales corredores viales de la ciudad: Trolebús, Oriental Ecovía y Sur Occidental.

El trole bus funciona como un sistema integrado de buses, su recorrido inicia en la Estación Norte, ubicada sobre la avenida 10 de agosto, y avanza hasta la Terminal Terrestre Quitumbe. Su recorrido lineal norte-sur se integra hacia los sectores de oriente y occidente mediante un sistema de buses urbanos denominados "alimentadores".

En octubre de 2015 se inició un proceso de modernización de las 44 paradas del sistema, que teniendo como referente a la de prueba que se levantó previamente en Teatro Sucre, tuvo un costo de 2,8 millones de dólares y comenzó a inaugurarse a partir del 27 de mayo de 2016 con las 10 primeras. Las paradas poseen el doble de largo que las originales con el fin de recibir simultáneamente a dos buses biarticulados, estructura rectangular de vidrios transparentes, techo verde con canalización adecuada, iluminación led, cámaras de vigilancia, pantallas informativas, accesos universales, piso podo-táctil para no videntes y servicio gratuito de wifi en cada una.

Al momento el sistema cuenta con un total de 113 unidades articuladas. Se calcula que un promedio de 83 unidades circula por hora, mientras que en horario pico (06:00-08:30 y 16:00-19:30) el número aumenta a 96 unidades por hora, el 20 de junio de 2016 empezaron a trabajar cinco de ochenta nuevos buses biarticulados adquiridas por la alcaldía de Mauricio Rodas para repotenciar el sistema, aumentando en un centenar la capacidad de las unidades y disminuyendo tiempos de espera en un 60%. El costo del pasaje es de USD0,25 y USD0,12 en tarifa reducida para menores de 18 años y

mayores de 65, mientras que los niños menores a tres años no pagan pasaje. El sistema brinda el servicio de integración tarifaria entre circuitos y con los buses alimentadores.

Actualmente el Trolebús tiene en funcionamiento cinco circuitos troncales principales; tres expresos (dos para estudiantes y uno para trabajadores) que se desplazan entre estaciones sin paradas intermedias en los horarios pico; uno especial hacia la terminal Quitumbe; y uno que funciona entre la media noche y las cinco de la mañana para cubrir un servicio 24 horas.

3. Direccionamiento estratégico.

3.1. Misión

Operar y administrar el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito y brindar asesoría técnica especializada a instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte.

3.2. Visión

Ser la mejor Empresa en la gestión, desarrollo, innovación e integración de sistemas de transporte urbano sustentable, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía del DMQ, utilizando recurso humano y tecnología de primer nivel.

3.3. Estructura organizacional

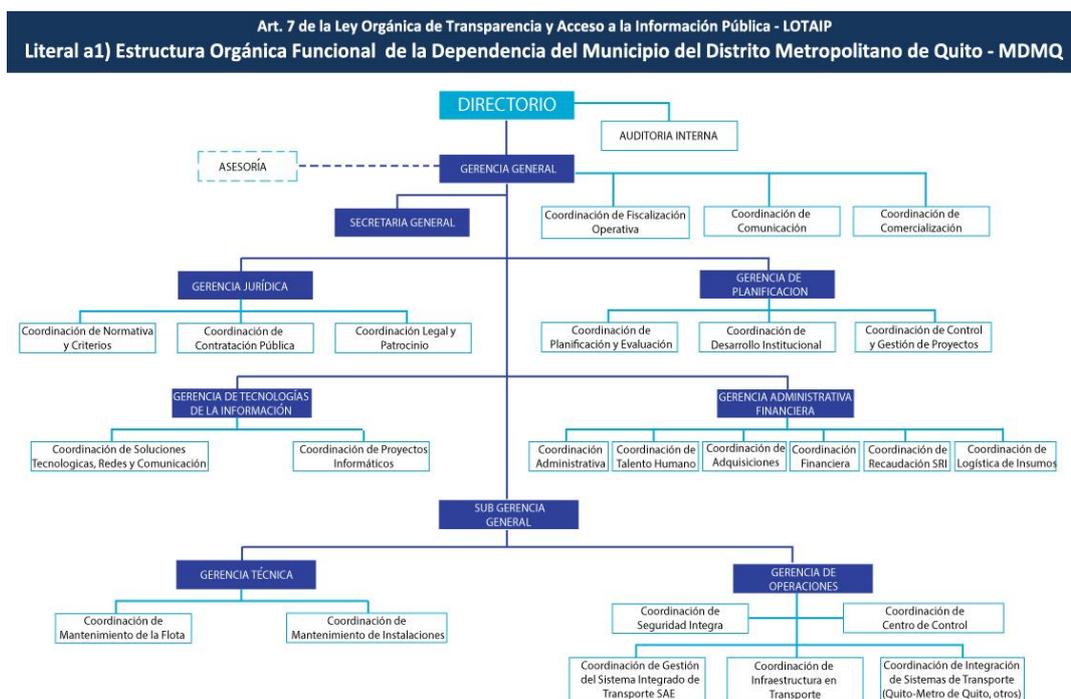


Figura 1 Estructura organizacional MDMQ
Fuente: (Empresa Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros, 2017)

4. Marco teórico.

4.1 Teorías de soporte.

4.1.1. Acoso sexual

Según el parlamento europeo en el 2002 define el acoso sexual como:

La situación en que se produce cualquier comportamiento verbal, no verbal o físico no deseado de índole sexual con el propósito o el efecto de atentar contra la dignidad de una persona, en particular cuando se crea un entorno

intimidatorio, hostil, degradante, humillante u ofensivo. (Junta directiva del Parlamento Europeo, 2002)

Por otra parte, tenemos que la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en la hoja informativa N°4 El Hostigamiento o Acoso Sexual es “el comportamiento en función del sexo, de carácter desagradable y ofensivo para la persona que lo sufre. Para que se trate de acoso sexual es necesaria la confluencia de ambos aspectos negativos: no deseado y ofensivo”. (p. 2)

Según el Dr. Abarca en el 2010 define al acoso sexual como:

Acoso sexual es toda ofensa impúdica de hecho, verbal, por escrito, mediante insinuaciones o acciones alusivas o mediante la utilización de medios electrónicos sea que consista en la solicitud de favores sexuales, en la imputación de perversiones o desviaciones sexuales o impúdicas, así como todo contacto corporal con intención sexual en contra del ofendido sea cual fuere su sexo o edad. (p. 85)

Tabla 1
Análisis comparativo de las teorías de acoso.

Parlamento Europeo	Organización internacional del trabajo	Dr. Luis Abarca
Comportamiento verbal, no verbal o físico de índole sexual que trata de atentar contra la dignidad de la persona.	Comportamiento no deseado y ofensivo para una persona, basado en hechos de sexo.	Ofensa contra una persona a través de hechos verbales, escritos, utilización de medios electrónicos, contacto corporal, todo esto con intención sexual.
El P.E. es muy claro en señalar que el acoso sexual es un hecho que se puede manifestar de diversas formas ya sean estas verbales, no verbales y físicas que siempre tienen una denotación hacia la parte sexual de la persona ofendida y atentan contra la dignidad de la misma.	Este organismo describe al acoso sexual como comportamientos no deseados y que ofenden a la persona que los recibe ya que todos estos hechos se basan en el sexo llamándolo también como hostigamiento sexual.	El Dr. Abarca nos ratifica que el acoso sexual son ofensas explícitas contra una persona, que el agresor las puede manifestar de diferentes formas y medios como: ofensas verbales, escritas, por medio de medios electrónico, físicas y que siempre van a estar enfocadas en el sexo señalando como una perversión o desviación sexual del agresor.

4.1.2. Tipos de acoso sexual.

Según el Dr. Esquerdo en el 2002 existen los siguientes tipos de acosos sexual:

De tipo físico:

- Manoseos, pellizcos, palmaditas, apretones o roces deliberados.
- Miradas lascivas o concupiscentes.
- Comentarios homófobos, gestos con una connotación sexual, guiños.
- Enviar e-mails y mensajes de texto no deseados, colocar chistes sexualmente explícitos en la intranet de una oficina.
- Tocamientos o contactos físicos innecesarios.
- Agresión física.

De tipo verbal:

- Hacer comentarios o insinuaciones sexuales.
- Contar chistes de carácter sexual o preguntar sobre fantasías eróticas.
- Comentarios homófobos e insultos basados en el sexo de otra persona o calificando su sexualidad.
- Transformar las discusiones de trabajo en conversaciones sobre sexo.
- Solicitar favores sexuales muchas veces vinculándolo a una promoción.

De tipo No-verbal

- Exhibir fotos, calendarios, fondos de pantalla en el PC, u otro material sexualmente explícito.
- Envío de cartas anónimas
- Silbidos

Otros

- Obligar a las mujeres a trabajar fuera de los horarios normales, lo que podría exponerlas a ciertos peligros durante su desplazamiento al trabajo.
- Intentar u obligar a la mujer trabajadora a realizar determinados trabajos en la oficina del superior jerárquico. (Esquerdo, 2002)

Análisis.

Podemos evidenciar en base a los estudios del Dr. Esquerdo que existen diversas formas de acoso sexual, entre las que tenemos:

Físico: que son de contacto corporal, es decir el agresor hace uso de su cuerpo para agredir a la víctima entre los principales detalla: pellizcos, palmadas, apretones, roces entre otros; pero también los llama físicos a los que el agresor perpetuo sin contacto físico, pero si haciendo uso por ejemplo de las miradas lascivas que como lo mencionamos no hay contacto físico pero la víctima las siente como si lo fueran, aquí también detalla a los guiños, gestos con contenido sexual que los considera físicos ya que la víctima se siente agredida como si la estuviesen tocando.

Verbales: en esta clasificación el agresor hace uso de la palabra para atentar contra de su víctima, este puede hacer comentarios con contenido sexual, hacer chistes fuera de lugar, también hacer comentarios homófobos que atentan contra la sexualidad de una persona.

No verbales: aquí el autor nos detalla las agresiones que puede perpetuar una persona a otra haciendo uso de materiales como fotos inapropiadas, videos u otro contenido pornográfico que atentan contra el espacio de los demás, los silbidos también los coloca en esta clasificación que a pesar de ser un sonido se lo considera no verbal y que invade el espacio de la víctima.

Otros: en esta categoría el autor menciones actos que obligan a la víctima a realizar tareas fuera de lo común, en el ámbito laboral una persona superior puede incitar a sus subordinados a trabajar en horarios fuera de lo normal o realizar trabajos que no son contemplados en su contrato, todo con el afán de que la víctima se aísle y sea más vulnerable a ser acosada sexualmente.

Todas estas formas de acoso sexual al parecer son muy comunes y por decirlo fácil de perpetuar, ya que la víctima al estar en un lugar público se sentirá vulnerable e insegura de que cualquier persona infrinja contra su integridad.

Siguiendo este lineamiento de los tipos de acoso sexual a mujeres en espacios públicos, también llamado “acoso callejero” tenemos a Patricia Gaytan que en base a otros estudios y relatos de las víctimas tenemos la siguiente clasificación:

- Verbal
- Expresiva
- Física
- Persecuciones
- Exhibicionismo.

El acoso sexual consiste en una o varias interacciones focalizadas cuyos marcos y significados tienen un contenido alusivo a la sexualidad, en las que la actuación de al menos uno de los participantes puede consistir en aproximaciones sexuales indirectas (empleo de símbolos, mensajes escritos, silbidos a distancia, material pornográfico), soborno sexual, acercamientos, miradas, susurros y contactos físicos o proposiciones y comentarios sexuales que no son autorizados ni correspondidos, generan un entorno social hostil y tienen consecuencias negativas para quien las recibe. Es posible que involucren diferencias de jerarquía y estatus, y necesariamente implican un desequilibrio en las relaciones de poder entre los individuos que puede ser contrarrestado o no durante la misma situación. Ocurre en diferentes medios. (p. 143)

Análisis.

En el estudio de Patricia Gaytan encontramos similares tipos de acoso sexual como del autor anterior, también los agrupa en 5 principales categorías:

Verbal: donde el agresor hace uso de palabras o frases para llamar la atención de su víctima, y siempre son alusivas al sexo o de contenido sexual.

Expresiva: son gestos, movimientos, u otra expresión corporal que hace el agresor para llegar hasta la víctima y cometer su delito, otros autores lo llaman acoso no verbal.

Físico: haciendo uso del cuerpo para tener contacto con la víctima, es decir roces, tocamientos, arrimones y toda manifestación física que invade el espacio de la otra persona.

Persecuciones: esta categoría el autor lo toma como acoso sexual, ya que la víctima siente que está siendo seguida con el fin de agredirla sexualmente, la persecución es la antesala para que una persona sea víctima de violación o agresión sexual.

Exhibicionismo: a pesar de que el agresor no hace contacto físico, verbal o no verbal con la víctima, esta se siente acosada ya que; si el victimario muestra partes íntimas o es parte de actos obscenos en un lugar público, esta es una grave agresión al espacio de los demás y por lo consiguiente se la considera acoso sexual.

Todas estas categorías de acoso sexual atentan contra la dignidad de la persona y siempre estarán enfocadas en contenido sexual, la víctima quien las recibe sufre traumas psicológicos producto de estas conductas inadecuadas.

5. Marco referencial.

En la investigación de violencia de género en el transporte público planteada por los autores Rozas Patricio y Salazar Liliana enfocada en diversas ciudades de Latinoamérica se presenta la siguiente información del acoso sexual en transporte público en la ciudad de México.

Los resultados de la encuesta confirmaron que existe una alta prevalencia de acciones de violencia sexual contra las personas que transitan por algún modo de transporte público en Ciudad de México. Específicamente, el 91% de las mujeres encuestadas reconocieron haber sido objeto, a lo largo de su vida, de al menos una de las manifestaciones de violencia consideradas en el estudio.

Al analizarse el detalle de las agresiones y su distribución por género, se constata que las manifestaciones de violencia más frecuentes la constituyen las miradas morbosas sobre el cuerpo en el caso de las mujeres (74,2% de prevalencia y 61% en los 12 meses precedentes) y la recarga del cuerpo con intenciones de carácter sexual en el caso de los hombres (31,5% de prevalencia y 23,1% en los 12 meses precedentes), lo que indica que hombres y mujeres no sólo están diferenciados por la proporción de personas que son agredidas, sino también, por el carácter de la principal agresión: abuso en el caso de los hombres, acoso en el caso de las mujeres.

En el caso de las mujeres predominan también la recarga del cuerpo con intenciones de carácter sexual (72,7% de prevalencia y 53,2% en los 12 meses precedentes) y los piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual (63,3% de prevalencia y 50,8% en los 12 meses precedentes) entre las agresiones de mayor recurrencia, lo que significa que sufren en niveles altamente significativos agresiones clasificadas de abuso y de acoso. Los resultados de la encuesta muestran asimismo que también es significativa la cantidad de mujeres que han sido maltratadas con palabras ofensivas o despectivas, manoseadas o toqueteadas con intenciones de carácter sexual o que fueron amenazadas de ataque o abuso sexual (49,4%, 47,7% y 44,9%, respectivamente, en los registros de prevalencia; 37,1%, 31,1% y 28,8% en los 12 meses precedentes).

En las agresiones a ellas, sólo en los casos de exhibición de genitales y violaciones, las mujeres encuestadas que se identifican como víctimas sitúan la ocurrencia del hecho en un horizonte temporal superior a los doce meses en porcentajes cercanos al 50 por ciento. En las demás formas de agresión, las mujeres registran mayoritariamente la ocurrencia del hecho de violencia dentro del período de los últimos doce meses en porcentajes que oscilan entre el 61,6% (persecución con la intención de atacar sexualmente) y 89,9% (fotografías a su cuerpo, o a parte de él, sin consentimiento). (p. 43)

Siguiendo con estudios realizados, donde se evidencia claramente el acoso callejero a mujeres en países como Chile según el estudio planteado por Observatorio contra el acoso callejero de Chile (OCAC) en el 2015, bajo el respaldo de organizaciones como ONU mujeres, Unión Europea y Cultura Salud detalla la siguiente información:

El 85% de las mujeres ha sufrido acoso sexual callejero en los últimos 12 meses, de las cuales aproximadamente el 36% lo padece por lo menos una vez a la semana y una de cada 10, una o más veces al día.

El trabajo del Observatorio Contra el Acoso Callejero de Chile durante el año pasado habría aportado a desnaturalizar estas acciones, incitando a hablar de ellas abiertamente y en voz alta como formas de violencia de género. Si bien también son sufridas por hombres, quienes la ejercen en su mayoría también son hombres, y los efectos, como se verá más adelante, son diferenciados en los dos sexos teniendo un carácter traumático mucho mayor para ellas que para ellos.

Al observar la información distribuida según los tipos de acoso sexual callejero en mujeres y hombres, se puede decir que son las mujeres quienes mayor frecuencia de acoso viven los tipos verbal y no verbal, físicos y graves. En el primero de ellos se destaca que aproximadamente ocho de cada 10 mujeres

(80%) lo han sufrido en los últimos 12 meses, 35% por lo menos una vez a la semana y 10% diariamente.

El acoso sexual callejero de carácter físico también posee cifras diferenciadas en hombres y mujeres. Los primeros alcanzan un 25,4% de acoso en los últimos 12 meses y las mujeres un 42,7%, donde el 6,7% de ellos y el 18,6% de ellas padece este tipo de prácticas por lo menos una vez al mes.

Finalmente, las situaciones denominadas “graves” alcanzan al 16,2% de los hombres en los últimos 12 meses, aumentando en el caso de las mujeres a un 23,2%. El caso del acoso sexual callejero mediante registro audiovisual representa un caso particular ya que las cifras se invierten, vale decir, los hombres poseen un porcentaje mayor de frecuencia que las mujeres -12,02% en hombres y 9,39% en mujeres-. Aun así, esta diferencia no es significativa, teniendo una distancia porcentual de un poco más del 2%, mientras que en los otros tipos de acoso sexual callejero la distancia porcentual entre hombres y mujeres va desde aproximadamente un 7% -graves-, hasta un 31% -verbales y no verbales. (pp. 12-27)

En una investigación de acosos callejero planteada por Alexandra Fierro de la Universidad central del Ecuador en el 2015 revela lo siguiente:

De acuerdo a los resultados obtenidos el 91,7% de las mujeres encuestadas han sido víctimas de acoso sexual en espacios públicos.

De acuerdo a los resultados obtenidos, el 98,3% de las mujeres encuestadas manifestaron que las personas que generalmente acosan en espacios públicos son los hombres y apenas el 1,7% de las mujeres encuestadas manifestaron que la persona que generalmente acosa en espacios públicos son mujeres.

El 75% señalaron que fueron acosadas mediante silbidos y otros sonidos como besos, jadeos, etc. Lo cual evidencia que es el acoso más común, que si bien causa incomodidad es un acoso leve y puede ser tolerado; de la misma manera de las encuestadas 81.7% de ellas señalaron que fueron acosadas mediante piropos suaves y al igual que el anterior este acoso es leve y puede ser tolerado por las mujeres; con respecto a los piropos agresivos el 70% de las encuestadas señalaron haber sido acosadas de esta manera, en este caso los supuestos piropos hacen alusión al cuerpo de la mujer y al acto sexual lo cual ya son dichos que incomodan, humillan y ofenden de sobremanera a la mujer y esto si es un acoso a nivel medio; con respecto a los agarrones o tocamientos a las partes íntimas del cuerpo, el 41.7% de las encuestadas señalaron haber sido acosadas de esta manera, estos resultados son alarmantes porque desprende que casi la mitad de ellas han sido víctimas de tocamientos en sus partes íntimas y esto ya se constituye como un agresión grave a la integridad de la mujer, se vulnera su espacio personal y su libertad sexual, con respecto al exhibicionismo

y la masturbación el 31,7% y 28,3% respectivamente de las encuestadas manifestaron haber pasado por esa experiencia.

El 36,7% de las mujeres encuestadas refirieron ser víctimas de acoso sexual callejero algunas veces al año, el 25% de las encuestadas refirieron ser acosadas un par de veces al mes, el 16,7% de las encuestadas refirieron ser acosadas una vez al día, el 8,3% de las encuestadas refirieron haber sido acosadas dos o tres veces por semana mientras que apenas un 5% de las mujeres refirieron haber sido acosadas una vez a la semana. Las mujeres que señalaron no haber sido acosadas sexualmente señalaron la opción nunca con un porcentaje del 8,3%.

De las encuestas realizadas, se obtuvo que el lugar donde mayor acoso sucede es en el transporte público, con un porcentaje del 78,3%, en segundo lugar, le sigue la vía pública, este con un porcentaje del 70%, en tercer lugar, le sigue un lugar público abierto como parques, conciertos; lugar seleccionado con un porcentaje de 38,3% y apenas 13,3%. seleccionaron un lugar público cerrado como bares o centros comerciales. (pp. 80-94)

Tabla 2
Cuadro comparativo de los estudios de acoso callejero.

MÉXICO	CHILE	ECUADOR
El 91% de las mujeres encuestadas reconocieron haber sido objeto de acoso callejero a lo largo de su vida.	El 85% de las mujeres ha sufrido acoso callejero en los últimos 12 meses.	El 91,7% de las mujeres encuestadas han sido víctimas de acoso sexual en espacios públicos.
Las miradas morbosas sobre el cuerpo en el caso de las mujeres 74,2% (verbales y no verbales)	El 80% ha sufrido acoso verbal y no verbal.	El 75% señalaron que fueron acosadas mediante silbidos y otros sonidos como besos y jadeos. (verbales y no verbales)
La recarga del cuerpo con intenciones de carácter sexual 72,7%. Esto como acoso físico.	El 42,7%, de las encuestadas ha sufrido acoso de tipo físico. (Roce de partes no íntimas del cuerpo, roces en partes íntimas del cuerpo y presión con el cuerpo hacia otra persona).	Los agarrones o tocamientos a las partes íntimas del cuerpo representan el 41,7%. Considerados acoso físico.
El 61,6% sufrieron acoso grave como persecución con la intención de atacar sexualmente.	El 23,2%. De las encuestadas ha sufrido acoso grave.	El exhibicionismo y la masturbación el 31,7% y 28,3% consideradas agresiones graves.

El acoso sexual a mujeres es una realidad en nuestra sociedad, haciendo un comparativo con Chile, México y Ecuador, es en Ecuador donde más se evidencia, ya que el 91.7% de las mujeres encuestadas dijeron haber sufrido algún tipo de acoso sexual, con poca diferencia encontramos al estudio planteado en México donde el 91% de las mujeres dijo haber sufrido acoso sexual callejero, por ultimo tenemos a Chile que 85% de las mujeres ha sufrido acoso callejero, estas cifras son alarmantes ya que denota el claro problema que atraviesan las mujeres cuando se movilizan diariamente.

El tipo de acoso más común en Ecuador es el de tipo verbal, ya que el 75% de las mujeres acosadas lo ha vivido mediante frases, comentarios o sonidos de contenido sexual inapropiados. Seguido a esto encontramos que en México el 74.2% de las mujeres acosadas ha experimentado el de tipo verbal, no verbal o expresivas, es decir frases groseras, miradas penetrantes entre otros. Este tipo de acoso constituye el más común en esta ciudad de México. En Chile encontramos que el 80% de acoso fueron de carácter verbal y no verbal también convirtiendo a este tipo de acoso el más común en los tres estudios realizados.

El segundo tipo de acoso sexual más común en México es el de carácter físico ya que este constituye el 72.7% de los casos, seguido de esto en Ecuador encontramos que el 41.7% de los casos también es de tipo físico también constituye el segundo más común y por ultimo tenemos a Chile con el 42.7% de los casos de acoso fueron de carácter físico, ya que la víctima señaló que sufrió roce de partes no íntimas del cuerpo (hombros, manos, cintura, etc.), roces en partes íntimas del cuerpo (trasero, vulva, pene, pechos, etc.) y presión con el cuerpo hacia otra persona.

En México el 61.6% de las mujeres sufrió acoso grave es decir persecución con intención de agresión sexual, este es el tercer tipo de acoso más común, pero el más preocupante ya que podría pasar de ser acoso a un delito de femicidio. En el Ecuador encontramos que el exhibicionismo y la masturbación el 31,7% y 28,3% son el tercer tipo de acoso más comunes, cabe recalcar que esta es una agresión grave que atenta la integridad de la víctima. En Chile el 23,2% de las mujeres encuestadas dijo que el tipo de acoso grave es el tercero más común y también el más preocupante.

Como se evidencia es muy alto el porcentaje de acoso sufrido por la mujer en estos tres países, donde los de tipo verbal, no verbal y expresivo son los más comunes, seguido a estos tenemos los de tipo físico que constituye el segundo tipo de acoso más común en estos países, por último encontramos el tipo de acoso grave como intimidación, persecución, con intención de querer dañar físicamente a la persona y podría resultar en una violación o agresión sexual.

6. Marco conceptual.

6.1. Acoso sexual

Acorde a lo expuesto a comisión de igualdad de oportunidad de trabajo con sus siglas en inglés (EEOC) expone que el acoso sexual es:

Los avances sexuales indeseados, las solicitudes de favores sexuales y otro tipo de conducta verbal o física de naturaleza sexual representa un caso de acoso sexual cuando la ocurrencia o el rechazo de esta conducta afecta de forma implícita o explícita el desempeño laboral del individuo, interfiere de forma injustificada con el desempeño laboral del individuo o genera un entorno de trabajo intimidante, hostil u ofensivo.” (Comisión para la Igualdad de Oportunidades en el Empleo, 2007)

La asociación Terrogeno lo define al acoso sexual como “una forma de discriminación por razón de género, si bien los hombres pueden ser también objeto de acoso sexual, la realidad es que la mayoría de víctimas son mujeres.” (Asociacion Terrogeno, 2002).

6.2. Violencia

La violencia es “fuerza mayor que pasa de un sujeto violentador a otro identificado como violentado produciendo una distorsión de la espontaneidad o de la libertad como signo de violentación del sujeto, relación que se hace sobre actor y el destinatario.” (Chamba Salcedo, 1999, p. 85)

Para la investigadora Yaritza Aldana la violencia es:

La violencia es un fenómeno que adquiere dimensiones mundiales. Se extiende y propaga independientemente del nivel o status social. Son múltiples las causas que la originan y son las mujeres y las niñas las principales víctimas. Debe verse la violencia como una de las más crudas realidades que han vivenciado las mujeres históricamente. (Aldana, 2011)

Según la constitución de la República del Ecuador en el artículo 155.- “Se considera violencia toda acción que consista en maltrato, físico, psicológico o sexual ejecutado por un miembro de la familia en contra de la mujer o demás integrantes del núcleo familiar.”

6.3. *Violencia de genero.*

En la declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer de las naciones unidas (NNUU) en 1993 manifiesta que violencia de género es:

Todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino, que causa o es susceptible de causar a las mujeres daño o sufrimiento físico, psicológico o sexual, incluidas las amenazas de tales actos y la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la privada” (Asamblea General de Naciones Unidas, 1993)

6.4. *Acoso callejero.*

El observatorio contra el acoso callejero de Chile (OCAC) define al acoso callejero como “prácticas de connotación sexual ejercidas por una persona desconocida, en espacios públicos como la calle, el transporte o espacios semipúblicos (mall, universidad, plazas, etc.); que suelen generar malestar en la víctima.” (Observatorio contra el acoso callejero Chile, 2015)

CAPITULO 2

1. Fase cualitativa.

1.1. Problema.

El acoso sexual y sus tipos, los cuales afectan a las mujeres en el sistema de transporte público trole bus del distrito metropolitano de Quito.

1.1.1. Población.

Para el desarrollo de la presente investigación tomaremos como población a todas las mujeres usuarias del sistema de transporte público trole bus de la ciudad de Quito.

1.1.2. Muestra.

Mujeres usuarias del sistema trole bus estación norte la ‘Y’.

1.1.3. Marco muestral

Listado de mujeres usuarias del sistema trole bus estación norte la ‘Y’.

1.1.4. Unidad muestral.

Mujeres de entre 15 a 30 años usuarios del trole bus quienes más incidencia han tenido de acoso sexual.

1.1.5. Unidad de análisis.

Para la presente investigación vamos a utilizar el tipo de investigación descriptiva con la técnica de la encuesta.

1.1.6. Unidad de observación.

Mujeres de entre 15 a 30 años usuarios del trole bus parada “El florón”

1.2. Necesidad.

Conocer los tipos de acoso sexual que sufren las mujeres en el sistema de transporte público trole bus de la ciudad de Quito.

1.3. Justificación e importancia.

El acoso a mujeres en el transporte público es un problema que se viene dando desde hace mucho tiempo, este problema vulnera los derechos de la mujer y evidencia que en nuestra sociedad machista aun la mujer no toma su verdadero papel. Con la información obtenida a base de estudios nos permitirá tener una panorámica más detallada de la situación real del problema y a su vez usarla para crear medidas que aporten a erradicar el acoso.

1.4. Propósito.

Conocer la situación real del acoso sexual que atraviesan las mujeres usuarias del sistema de trole bus de la ciudad de Quito.

1.5. Definición del problema.

El principal sistema de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito es el Trole Bus, este abarca toda la zona urbana brindando servicio de movilidad diariamente a hombres, mujeres, adolescentes, niños y niñas, los cuales están expuestos a agresiones de todo tipo, evidenciando una falencia de seguridad en las unidades y falta de respeto entre la sociedad hacia los grupos más vulnerables.

Existe estudios anteriores sobre el acoso callejero a mujeres como los de (Fierro, 2015), donde se evidencia este latente problema que atraviesa nuestra sociedad, las autoridades han tratado de erradicarlo, pero al parecer no ha sido suficiente para brindar un sistema de transporte público más seguro y amigable.

El acoso sexual a mujeres debe preocuparnos a todos y debe ser una fuente de impulso para realizar estudios sobre este, ya que con la información a obtener se podrá identificar exactamente qué tipos de acoso y a cuantas mujeres este afecta, esto con la finalidad de poder desarrollar estrategias de erradicación y brindar espacios públicos más seguros para todos.

1.6. Objetivos.

1.6.1. Objetivo general.

Analizar la problemática y los tipos de acoso sexual que sufren las mujeres usuarias del sistema de transporte publico Trole bus del distrito metropolitano de Quito.

1.6.2. Objetivos específicos.

1. Determinar cuántas mujeres se sienten intimidadas dentro del sistema de transporte publico trole bus.

2. Conocer la hora pico en la cual se suscitan más casos de acoso sexual a mujeres.
3. Identificar que grupo de edades de mujeres tiene más incidencia el acoso sexual.
4. Determinar la percepción de seguridad de las mujeres que viajan en el trole bus.
5. Establecer con qué frecuencia las mujeres han sido acosadas en el trole bus.
6. Determinar si las mujeres que viajan solas son más propensas al acoso sexual.

1.7. Hipótesis.

N1: Aproximadamente el 7% de las mujeres usuarias del sistema de transporte público trole bus han sufrido acoso sexual.

El acoso verbal es el tipo de acoso más recurrente entre las mujeres que utilizan el sistema de transporte publico trole bus. Año

1.8. Matriz de datos secundarios

Tabla 3
Matriz de datos secundarios.

OBJETIVO QUE PERTENECE AL	INFORMACIÓN REQUERIDA (DATO SECUNDARIO)	FUENTE	PRESENTACIÓN DEL DATO SECUNDARIO
O.G. Analizar la problemática y los tipos de acoso sexual que sufren las mujeres usuarias del sistema de transporte publico Trole bus del distrito de Quito.	Investigación donde establezca la problemática de los tipos de acoso que sufren las mujeres en el transporte público.	Repositorio Universidad Central del Ecuador	(Fierro, 2015)

CONTINÚA



OE1. Determinar cuántas mujeres se sienten intimidadas dentro del sistema de transporte público trole bus.	Informe donde se determine cuantas mujeres se sienten intimidadas o acosadas dentro del sistema de transporte público.	Diario Comercio Quito-Ecuador	El (Ortiz, 2017)
OE2. Conocer la hora pico en la cual se suscitan más casos de acoso sexual a mujeres.	Encuesta en la cual se determine la frecuencia y en que horarios las mujeres han sufrido acoso en el transporte público.	Repositorio Universidad Central del Ecuador	(Fierro, 2015)
OE3. Identificar qué grupo de edades de mujeres tiene más incidencia el acoso sexual.	Reporte donde se determine qué grupo de edades de mujeres son las más afectadas.	Diario Telégrafo de Ecuador	El (Benavides, El 40% de los abusos sexuales ocurre en el transporte público, 2017)
OE4. Determinar la percepción de seguridad de las mujeres que viajan en el trole bus.	Encuesta donde se determine el grado de seguridad que las mujeres perciben en el transporte público.	Repositorio Universidad Politécnica Salesiana de Quito	(Maldonado, 2014)
OE5. Establecer con qué frecuencia las mujeres han sido acosadas en el trole bus.	Encuesta donde se determine cuantas veces las mujeres han sufrido acoso en el transporte público.	Repositorio Universidad Politécnica Salesiana de Quito	(Maldonado, 2014)
OE6. Determinar si las mujeres que viajan solas son más propensas al acoso sexual.	Encuesta donde se determine en qué circunstancias las mujeres fueron acosadas.	Repositorio Universidad Politécnica Salesiana de Quito	(Maldonado, 2014)

1.9. Ética del investigador.

La presente investigación a desarrollar se basa principalmente en la honestidad y la transparencia de los datos, ya que son el fruto del trabajo del investigador, toda la información secundaria utilizados serán citados de las fuentes respectivas. La investigación también podrá ser utilizada como base para futuras investigaciones contribuyendo así de esta forma a la comunidad.

2. Fase metodológica o cuantitativa

2.1. Tipos de investigación.

Para la elaboración del proyecto de investigación, se aplicará la INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA, con la técnica de ENCUESTA, puesto que esta investigación va a describir los factores principales que brindara información para desarrollar estrategias adecuadas.

2.1.1. Técnica de encuesta.

La encuesta es una técnica cuantitativa que consiste en una investigación realizada sobre una muestra de sujetos, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación con el fin de conseguir mediciones cuantitativas sobre una gran cantidad de características objetivas y subjetivas de la población.

2.2. Técnicas de muestreo.

El muestreo probabilístico es una técnica de muestreo en virtud de la cual las muestras son recogidas en un proceso que brinda a todos los individuos de la población las mismas oportunidades de ser seleccionados.

2.2.1 Tipos de muestreo probabilístico.

a) Muestreo aleatorio simple:

El muestreo aleatorio simple es la forma más fácil de muestreo probabilístico. Lo único que el investigador tiene que hacer es asegurarse de que todos los miembros de la población sean incluidos en la lista y luego seleccionar al azar el número deseado de sujetos.

b) Muestreo aleatorio estratificado:

El muestreo aleatorio estratificado también es conocido como muestreo aleatorio proporcional. Ésta es una técnica de muestreo probabilístico en donde los sujetos son inicialmente agrupados en diferentes categorías, tales como la edad, el nivel socioeconómico o el género.

c) Muestreo aleatorio sistemático:

El muestreo aleatorio sistemático se puede comparar con una progresión aritmética en donde la diferencia entre dos números consecutivos es la misma. Por ejemplo, supongamos que estás en una clínica y tienes 100 pacientes.

d) Muestreo aleatorio por conglomerados:

El muestreo aleatorio por conglomerados se realiza cuando es imposible el muestreo aleatorio simple debido al tamaño de la población. Imagínate hacer un muestreo aleatorio simple cuando la población en cuestión es toda la población de Asia.

e) Muestreo aleatorio mixto/por etapas múltiples:

Esta técnica de muestreo probabilístico implica una combinación de dos o más técnicas de muestreo enumeradas anteriormente. En la mayoría de las investigaciones

complejas realizadas en el campo o en el laboratorio, no es adecuado utilizar un solo tipo de muestreo probabilístico.

Para el presente estudio utilice el método probabilístico estratificado, el mismo que me permitirá formar estratos de acuerdo al alcance de las necesidades de la investigación y en tal virtud utilice la estratificación arbitraria.

2.3 Matriz de la encuesta

Para el desarrollo de dicha encuesta utilizaremos la siguiente matriz para especificar de donde proviene cada pregunta, las alternativas de respuesta y que medida de escala utiliza.

Tabla 4
Matriz de la encuesta.

PREGUNTAS	Alternativa de respuesta	Tipos de medida de escala	Objetivo al que pertenece
1) ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trole bus?	SI NO	Ordinal	O.E.1. Determinar cuántas mujeres se sienten intimidadas dentro del sistema de transporte publico.
	De 5:00 a 6:00 De 6:01 a 7:00 De 7:01 a 8:00 De 8:01 a 9:00 De 9:01 a 10:00 De 10:01 a 11:00 De 11:01 a 12:00 De 12:01 a 13:00		O.E.2. Conocer la hora pico en la cual se suscitan más casos de acoso sexual a mujeres.
2) ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	De 13:01 a 14:00 De 14:01 a 15:00 De 15:01 a 16:00 De 16:01 a 17:00 De 17:01 a 18:00 De 18:01 a 19:00 De 19:01 a 20:00 De 20:01 a 21:00 De 21:01 a 22:00	Razón	

CONTINÚA



	De 22:01 a 23:00 De 23:01 a 24:00		
3) ¿A qué grupo de edad usted pertenece?	De 15 a 20 años De 21 a 25 años De 26 a 30 años De 31 a 35 años De 36 a 40 años De 41 a 45 años De 46 a 50 años De 51 a 55 años De 56 a 60 años De 61 a 65 años	Razón	O.E.3. Identificar que grupo de edades de mujeres tiene más incidencia el acoso sexual.
4) ¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?	Piropos con contenido sexual Comentarios con contenido sexual Chistes con contenido sexual Canciones con contenido sexual. Ninguno	Nominal	O.G. Analizar la problemática y los tipos de acoso sexual que sufren las mujeres usuarias del sistema de transporte público Trole bus del distrito metropolitano de Quito.
5) ¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado?	Silbidos y besos Exhibición de contenido sexual como fotos, videos u otro material inapropiado. Gestos o señas de contenido sexual. Miradas morbosas y penetrantes. Ninguno	Nominal	O.G. Analizar la problemática y los tipos de acoso sexual que sufren las mujeres usuarias del sistema de transporte público Trole bus del distrito metropolitano de Quito.
6) ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?	Roces Punteos Apretones Palmadas Manoseos Pellizcos Ninguno	Nominal	O.G. Analizar la problemática y los tipos de acoso sexual que sufren las mujeres usuarias del sistema de transporte público Trole bus del distrito metropolitano de Quito.

CONTINÚA



7) ¿Qué tipo de acoso sexual grave usted ha experimentado?	Persecución Exhibicionismo (mostrar genitales) Masturbación en publico Agresión sexual (violación) Ninguno	Nominal	O.G. Analizar la problemática y los tipos de acoso sexual que sufren las mujeres usuarias del sistema de transporte publico Trole bus del distrito metropolitano de Quito.
8) Cuando usted fue acosada sexualmente usted viajaba?	Sola Acompañada	Nominal	O.E.6. Determinar si las mujeres que viajan solas son más propensas al acoso sexual.
9) Como se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus?	Insegura Poco seguro Medianamente segura Segura Muy segura	Intervalo	O.E.4. Determinar la percepción de seguridad de las mujeres que viajan en el trole bus.
10) ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	1 o más veces al día 1 o más veces a la semana 1 o más veces al mes 1 o más veces al año Ninguna	Intervalo	O.E.5. Establecer con qué frecuencia las mujeres han sido acosadas en el trole bus.

2.4. Formato y Orden de las Preguntas.

Una vez ya redactada la matriz, procederemos a determinar el formato y orden de las preguntas, a continuación, se presenta un primer formato para la encuesta piloto.

Tabla 5
Formato de la encuesta.

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	
Técnica de encuesta personal.	
Problema: El acoso sexual y sus tipos, los cuales afectan a las mujeres en el sistema de transporte público trole bus del distrito metropolitano de Quito..	
Alternativas de respuestas	Alternativas de respuesta
1) ¿A qué grupo de edad usted pertenece?	De 15 a 20 años De 21 a 25 años De 26 a 30 años De 31 a 35 años De 36 a 40 años De 41 a 45 años De 46 a 50 años De 51 a 55 años De 56 a 60 años De 61 a 65 años
2) ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trole bus?	SI NO
3) ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	1 o más veces al día 1 o más veces a la semana 1 o más veces al mes 1 o más veces al año
4) ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	De 5:00 a 6:00 De 6:01 a 7:00 De 7:01 a 8:00 De 8:01 a 9:00 De 9:01 a 10:00 De 10:01 a 11:00 De 11:01 a 12:00 De 12:01 a 13:00 De 13:01 a 14:00 De 14:01 a 15:00 De 15:01 a 16:00 De 16:01 a 17:00 De 17:01 a 18:00 De 18:01 a 19:00 De 19:01 a 20:00 De 20:01 a 21:00 De 21:01 a 22:00 De 22:01 a 23:00 De 23:01 a 24:00

CONTINÚA 

5) Cuando usted fue acosada sexualmente usted viajaba?	Sola Acompañada
6) ¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?	Piropos con contenido sexual Comentarios con contenido sexual. Chistes con contenido sexual Canciones con contenido sexual. Ninguno
7) ¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado?	Persecución Exhibicionismo (mostrar genitales) Masturbación en publico Agresión sexual (violación) Ninguno
8) ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?	Roces Punteos Apretones Palmadas Manoseos Pellizcos Ninguno
9) ¿Qué tipo de acoso sexual grave usted ha experimentado?	Persecución Exhibicionismo (mostrar genitales) Masturbación en publico Agresión sexual (violación) Ninguno
10) Como se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus? 10) ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	Insegura Poco seguro Medianamente segura Segura Muy segura

2.5. Prueba piloto.

Para la presente actividad vamos a encuestar a 27 personas con el formato de encuesta anterior para conocer si las preguntas se encuentran en un orden adecuado, si son clara y entendibles y para proporcionar datos para calcular el tamaño dela muestra con la pregunta filtro.

Dicha pregunta vamos a escoger la pregunta número dos que dice:

2) ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte público trole bus?

La prueba piloto se la realiza el día jueves 12 de octubre en la cual vamos a encuestar con la siguiente distribución:

- 10 personas estación norte la “Y”
- 10 personas estación sur “Quitumbe”
- 7 personas en la parada “Plaza del Teatro”

2.6. Análisis de la prueba piloto.

- La prueba piloto se realizó sin novedad, el tiempo para responder fue ligero lo que demuestra que las preguntas son claras.
- La pregunta uno no hubo cambio queda en el mismo orden ya que representa la puerta para la encuesta e identifica la edad de la persona que estamos encuestando.
- La pregunta dos como habíamos mencionado es nuestra pregunta filtro y será la que utilizaremos para determinar el tamaño de nuestra muestra, esta pregunta fue respondida con un poco de evasión por las encuestadas ya que el tema resulta incómodo de tratar.
- En la pregunta tres es necesario realizar un ajuste de la frecuencia de tiempo, ya que la mayoría de las encuestadas recuerdan haber sido acosadas una vez al año por lo que se enfocara es preguntar cuántas veces al año han sufrido acoso.
- En la pregunta cuatro se puede determinar que la distribución de las horas en base al horario de atención del trole bus está bien planteada, ya que es necesario enfocarse exactamente en qué hora fue acosada y determinar horas pico donde se presenta más el acoso.

- Para la pregunta cinco el planteamiento es el adecuado, las encuestadas respondieron sin novedad y el planteamiento fue muy claro y entendible.
- En la pregunta seis las encuestadas respondieron de forma clara a los tipos de acoso verbal que ellas habían experimentado, se puede observar un poco de incomodidad al responder por la naturaleza del problema.
- En la pregunta siete las mujeres encuestadas respondieron de forma clara sobre el acoso no verbal, aunque el termino no verbal no era muy claro para ellas, una vez expuestas las alternativas de respuestas las encuestadas señalaron cuales eran las que ellas habían experimentado.
- En la pregunta ocho se preguntó sobre el acoso físico, las encuestadas señalaron sin problema cuales de estos habían sufrido.
- El coso es el primer paso para que una mujer sufra una agresión, en la pregunta 9 se enfocó en indagar sobre el tipo de acoso grave antesala a una agresión que las mujeres han experimentado, como era de esperar las encuestadas les resulta incómodo abordar las alternativas de respuesta, pero esta pregunta es muy importante para la investigación ya que describe la situación de acoso que sufren las mujeres en el trole bus.
- La perspectiva de seguridad que las mujeres tienen con respecto al servicio de transporte del trole fue abordada en la pregunta 10, aquí las mujeres encuestadas respondieron sin problema e independientemente que haya o no sufrido acoso.
- Se puede observar la necesidad de saber si las mujeres acosadas han puesto la denuncia antes las autoridades, esto con la finalidad de conocer cuántas mujeres han sido capaces de denunciar este hecho.

2.7. Formato final y Orden final de la Encuesta.

Una vez desarrollada la prueba piloto, el formato del cuestionario va a tener un orden y estructura de la siguiente forma:

Tabla 5

Formato encuesta.

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	
Técnica de encuesta personal.	
Problema: El acoso sexual y sus tipos, los cuales afectan a las mujeres en el sistema de transporte público trole bus del distrito metropolitano de Quito..	
Alternativas de respuestas	Alternativas de respuesta
1) ¿A qué grupo de edad usted pertenece?	De 15 a 20 años De 21 a 25 años De 26 a 30 años De 31 a 35 años De 36 a 40 años De 41 a 45 años De 46 a 50 años De 51 a 55 años De 56 a 60 años De 61 a 65 años
2) ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trole bus?	SI NO
3) ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	Una vez al año Dos veces al año Tres veces al año más de 4 veces al año
4) ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	De 5:00 a 6:00 De 6:01 a 7:00 De 7:01 a 8:00 De 8:01 a 9:00 De 9:01 a 10:00 De 10:01 a 11:00 De 11:01 a 12:00 De 12:01 a 13:00 De 13:01 a 14:00 De 14:01 a 15:00 De 15:01 a 16:00 De 16:01 a 17:00 De 17:01 a 18:00 De 18:01 a 19:00 De 19:01 a 20:00

CONTINÚA



	De 20:01 a 21:00 De 21:01 a 22:00 De 22:01 a 23:00 De 23:01 a 24:00
5) Cuando usted fue acosada sexualmente usted viajaba?	Sola Acompañada
6) ¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?	Piropos con contenido sexual Comentarios con contenido sexual. Chistes con contenido sexual Canciones con contenido sexual. Ninguno
7) ¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado?	Persecución Exhibicionismo (mostrar genitales) Masturbación en publico Agresión sexual (violación) Ninguno
8) ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?	Roces Punteos Apretones Palmadas Manoseos Pellizcos Ninguno
9) ¿Qué tipo de acoso sexual grave usted ha experimentado?	Persecución Exhibicionismo (mostrar genitales) Masturbación en publico Agresión sexual (violación) Ninguno
10) Como se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus?	Insegura Poco seguro Medianamente segura Segura Muy segura
11) ¿Usted ha denunciado a las autoridades el acoso que sufrió?	Si No

2.8. Elección de la técnica de muestreo.

Para la presente investigación debo utilizar la técnica de muestreo probabilístico, con muestreo estratificado porque la población a estudiar son las mujeres usuarias del servicio de transporte trole bus, que según el reporte de la Empresa Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros (Empresa Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros, 2017) en Agosto 2017 viajaron 5.336.500 pasajeros y según fuentes de la misma empresa el 55% de los pasajeros son mujeres, es decir en Agosto 2017 viajaron 2.935.075 mujeres, dándonos como resultado 94.679 mujeres que viajan diariamente.

En ciertas ocasiones resultará conveniente estratificar la muestra según ciertas variables de interés.

Para ello debemos conocer la composición estratificada de la población objetivo para hacer un muestreo. Una vez calculado el tamaño muestral apropiado, este se reparte de manera proporcional entre los distintos estratos definidos en la población usando una simple regla de tres.

2.8.1. Estratificación Arbitraria.

Vamos a utilizar la estratificación arbitraria ya que las usuarias del trolebús se pueden dividir por estratos de interés, los cuales se pueden agrupar, esto lo lograremos usando la lógica de la composición de la población meta, y procedemos a formar estratos de forma arbitraria.

2.8.2. Formación de estratos.

Siendo Quito un corredor delgado se toma el centro, norte y sur como estratos poblacionales, en el siguiente mapa se ilustra los estratos formados.

NH1 Norte (estación la “Y”)

NH2 Centro (plaza del teatro)

NH3 Sur (El recreo)

2.9. Determinación del tamaño de la muestra.

Para calcular el tamaño de la muestra partiremos de la población, que son las mujeres que usan diariamente el trolebús.

Según Mantilla 2015, aplicamos la fórmula de la siguiente manera:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 (N) + Z^2 pq}$$

N = población

Z = de la tabla de distribución normal equivalente al 95% de confianza.

P = la probabilidad de que se cumpla.

Q = la probabilidad de que no se cumpla (se tomara 29.6 y 70.4 de los resultados de la pregunta filtro de la prueba piloto)

e = el nivel de significancia (en este caso es el 5%)

$$n = \frac{94.679 * (1.96)^2 * 0.296 * 0.704}{0.05^2 * (94.679) + (1.96)^2 * 0.296 * 0.704}$$

n = 319.13 ≈ 320 usuarias de trolebús

2.9.1. Afijación de la muestra.

Ahora que ya tenemos determinada el tamaño de la muestra procedemos a verificar qué cantidad de cada estrato vamos a tomar para formar la muestra. Para esto vamos a utilizar la afijación de la muestra proporcional.

$$hn = n * \frac{NH1}{N}$$

NH1 Norte (estación la “Y”) = 33.137 usuarias diariamente.

$$hn1 = 320 * \frac{33.137}{94.679} = 111,99 \approx 112 \text{ usuarias}$$

NH2 Centro (plaza del teatro) = 23.670 usuarias diariamente.

$$hn2 = 320 * \frac{23.670}{94.679} = 80,00 \approx 80 \text{ usuarias}$$

NH3 Sur (El recreo) 37.872 usuarias diariamente.

$$hn3 = 320 * \frac{37.872}{94.679} = 128,00 \approx 128 \text{ usuarias}$$

2.10. Trabajo de campo

2.10.1.- Selección de los trabajadores de campo

Perfil de los encuestadores.

Para la presente investigación de mercados vamos a fijar el siguiente perfil de encuestador:

- En base a lo observado en la prueba piloto, las mujeres encuestadas se reusaron a contestas a hombres encuestadores, por lo que como requisito principal se contratara mujeres para hacer este papel de encuestadores.

- Tener buena salud, ya que el trabajo de campo puede resultar agotador y los trabajadores deben tener la resistencia requerida para efectuarlo.
- Ser comunicativo, las habilidades de hablar y escuchar con eficacia es una gran ventaja al momento de receptor las respuestas de los individuos.
- Ser sociable, los entrevistadores deben ser capaces establecer buena empatía con los encuestados. Deben tener la capacidad de relacionarse con extraños.
- Tener educación, los entrevistadores deben tener buenas habilidades de lectura y escritura. El nivel de educación requerido para nuestra investigación será mínimo bachillerato.
- Tener experiencia, es probable que los encuestadores experimentados hagan un mejor trabajo para seguir instrucciones, obtener la cooperación de los encuestados y realizar una entrevista.
- Rango de edad, tomando en consideración las horas y el esfuerzo que tiene que realizar el encuestador se estableció que la edad será de 20 a 40 años.

Numero de encuestadores necesarios y tiempo requerido para el trabajo de campo.

Para nuestra investigación de mercados necesitamos realizar 320 encuestas, la localidad no será problema ya que todos los elementos de nuestra investigación se encuentran en un solo sistemas de paradas del trolebús, por lo que se reduce el esfuerzo físico de traslados, vamos asignar 5 personas para que asuman el papel de encuestador, de las cuales tendrán que realizar 64 encuestas cada una.

El tiempo que se estima al realizar la encuesta a cada persona es de 10 minutos por los que se necesitara de 11 horas por encuestador, tomando en consideración que un día laborable contiene 8 horas, vamos a establecer un plazo de 2 días que serían necesarios para la recolección de los datos de los encuestados, tomando las horas restantes como su descanso de comidas.

2.10.2. Capacitación de los trabajadores de campo

Instructivo del encuestador.

Instructivo de encuesta:

El presente instructivo tiene como objetivo detallar el procedimiento de llenado de las encuestas para lo cual se debe seguir al pie de la letra los planteamientos aquí descritos para el correcto análisis de datos.

Del llenado:

El encuestador entregará el documento al encuestado para que este lo llene personalmente con esferográfico. Además, el encuestador debe asesorar al encuestado en el llenado del documento para lo cual siempre debe estar junto a la persona que va a ser investigada.

Al contar con 5 encuestadores, se procederá a dividir en tres el número total de la muestra, es decir 64 encuestas cada uno.

Distribución de las encuestas

Encuestadora 1= 64 encuestas estación norte ya “Y”

Encuestadora 2 = 48 encuestas estación norte ya “Y” y 16 parada “plaza del teatro”

Encuestadora 3 = 64 parada “plaza del teatro”

Encuestadora 4= 64 estación “el recreo”

Encuestadora 5= 64 estación “el recreo”

Cada encuestador debe identificar claramente las características consideradas en el cálculo de la muestra, que para el caso corresponde a los miembros mayores a 15 años mujeres usuarias del trolebús.

Del numerado:

Las encuestas estarán numeradas desde su impresión, para tener un control adecuado de cada una de las encuestadas y para poder distribuir en forma ordenada los formularios numerados a cada encuestadora.

El encuestador:

Es el operario de campo de la encuesta a quien se confía la importante labor de llenar las encuestas de manera adecuada, es decir recopilar la información eficientemente en todas y cada una de las farmacias seleccionadas.

Funciones del encuestador:

- Receptar, la información obtenida de los encuestados.
- Trabajar en sitio asignado.
- Llenar las encuestas conforme a las instrucciones facilitadas en los manuales y documentos respectivos; garantizando la cobertura y calidad de la información.
- Luego de llenar la encuesta revisar los formularios (encuestados) diligenciados durante el levantamiento de la encuesta.
- Mantener permanentemente informando sobre los aspectos técnicos y disciplinarios, además del levantamiento de la encuesta.
- Mantener ordenados y bajo estricto control el material recibido y revisado.
- Dar respuestas ágiles a las solicitudes de visitas de control de calidad, que realicen el Jefe de campo, seguimiento y la coordinación técnica de la encuesta.

Prohibiciones del encuestador:

- Delegar sus funciones en otra persona ajena a la encuesta, salvo causa justificada y con la aprobación de su supervisor responsable.

- Atemorizar a las personas o entablar discusiones sobre temas políticos, religiosos o de cualquier índole.
- Alterar intencionalmente o de forma maliciosa los datos registrados en los formularios de la encuesta.
- Releva a terceras personas u otras entidades a la investigación la encuesta, los datos obtenidos por los encuestadores; así como mostrar los formularios diligenciados, salvo requerimiento de la instancia superior.
- Realizar otro tipo de actividades que no sean propias de su cargo.
- Abandonar su área de trabajo, excepto cuando haya finalizado su trabajo.
- Consumir bebidas alcohólicas o cualquier sustancia alucinógena, durante y después de las jornadas de trabajo de campo.

Materiales del encuestador:

El encuestador contará con los siguientes materiales para desarrollar su trabajo

- Formulario (encuesta)
- Manual del encuestador
- Útiles de oficina

Instrucciones para el trabajo de campo.

Las principales actividades que realizará el encuestador se detallan a continuación en cuanto a la manera de llenar la encuesta:

- Llenar la encuesta con letra clara (legible) de preferencia manuscrita.
- Buscar que la respuesta se asemeje a lo propuesto en el formulario tomando el menor tiempo posible en la encuesta.

Las preguntas deben ser llenadas así:

Procedimiento de llenado.

Pregunta 1:

El encuestado debe marcar uno de las opciones que prefiere según su edad, se deberá verificar que la respuesta sea marcada correctamente.

Pregunta 2:

El encuestado debe marcar uno de las opciones en las que especifica si o no ha sufrido acoso en el trolebús.

Pregunta 3:

El encuestado debe marcar una de las opciones que prefiere a la frecuencia de las veces que ha sufrido acoso en el trolebús.

Pregunta 4:

El encuestado debe marcar el horario según la hora que la víctima identifique que ha sido acosada en el trolebús.

Pregunta 5:

El encuestado debe marcar que cuando viajaba en el trolebús se encontraba sola o acompañada.:

Pregunta 6:

En esta pregunta el encuestado deberá marcar el tipo de acoso verbal que haya sufrido dentro de las instalaciones del trolebús.

Pregunta 7:

En esta pregunta el encuestado deberá marcar el tipo de acoso no verbal que haya sufrido dentro de las instalaciones del trolebús.

Pregunta 8:

En esta pregunta el encuestado deberá marcar el tipo de acoso físico que haya sufrido dentro de las instalaciones del trolebús.

Pregunta 9:

En esta pregunta el encuestado deberá marcar el tipo de acoso grave que haya sufrido dentro de las instalaciones del trolebús.

Pregunta 10:

El encuestado debe marcar uno de las opciones que señale el grado de seguridad que las mujeres perciben al viajar en el trolebús.

Pregunta 11:

En esta pregunta el encuestado deberá marcar si la mujer ha denunciado ante las autoridades el acoso que sufrió en el trolebús.

3.- Supervisión de los trabajos

Instructivo del supervisor

Manual del supervisor.

Presentación:

Para la realización de las actividades de campo de la encuesta realizada por las 5 encuestadoras, se ha elaborado el presente manual de supervisores, que deberán seguir los supervisores de las encuestas de campo quien para nuestra investigación será la misma persona que está diseñando esta investigación es el Sr. David Armijos, egresado de ingeniería en mercadotecnia de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Con el fin de disponer de un documento que sirva de referencia y consulta para la correcta supervisión en la aplicación de la técnica y procedimientos de la encuesta.

El manual contiene la estructura operativa del trabajo de campo, procedimientos y normas para una eficiente supervisión, las funciones y prohibiciones de los Supervisores; así como las instrucciones generales para el trabajo de campo y control.

Por lo tanto, es importante que el supervisor estudie detenidamente el presente manual, lo lleve siempre consigo para hacer consultas sobre cualquier duda al momento de la supervisión de campo y pueda aplicar sistemáticamente los mismos criterios en todas las empresas seleccionadas para aplicar la encuesta.

Los supervisores.

Es el Sr. David Armijos, egresado de ingeniería en mercadotecnia de la ESPE, quien tiene la responsabilidad de supervisar todo el trabajo de campo desde su inicio hasta el final de una forma eficiente en toda y cada una de los departamentos y aulas asignadas para las encuestas.

El supervisor depende directamente del jefe de Campo, que será el Ing. Farid Mantilla, docente de la ESPE, a quien debe mantener informado sobre el avance de las tareas del levantamiento y de las incidencias, acciones, dificultades, problemas disciplinarios, así como las soluciones dadas a los problemas presentados durante el desempeño de sus funciones.

Funciones del supervisor:

- Receptar, revisar y ordenar los documentos y el material para el diligenciamiento de la encuesta, de acuerdo a la carga de trabajo.
- Conducir y supervisar el levantamiento de datos de la encuesta en el área de trabajo asignada, conforme a las instrucciones facilitadas en los manuales y documentos respectivos; garantizando la cobertura y calidad de la información
- Recibir y revisar los formularios (encuestas) diligenciados durante el levantamiento de la encuesta.

- Cumplir con la programación de entrega y recepción de formularios al crítico.
- Mantener permanentemente informado sobre los aspectos técnicos y disciplinarios, además del levantamiento de la encuesta.
- Presentar su informe y demás documentos administrativos que le competen, al término de la ejecución de cada una de las rondas de trabajo.
- Mantener ordenado y bajo estricto control el material recibido y revisado.
- Hacer un sondeo del 10 o 25 % de los encuestados para saber si se está efectuando las encuestas de forma correcta.
- El supervisor recetara un porcentaje de las encuestas mientras se desarrolla la actividad, para verificar si las tasas de respuestas son las adecuadas.

Prohibiciones del supervisor:

- Abandonar el cargo de supervisor sin previo aviso a su jefe inmediato.
- Delegar sus funciones en otra persona ajena o no a la encuesta, salvo causa justificada y con la aprobación de su responsable.
- Atemorizar a las personas o entablar discusiones sobre temas políticos, religiosos o de cualquier índole.
- Alterar intencionalmente o de forma maliciosa los datos registrados en los formularios de la encuesta.
- Revelar a terceras personas u otras entidades e instituciones ajenas a la organización de la encuesta, los datos obtenidos por los encuestadores y así como mostrar los formularios diligenciados.
- Abandonar su área de trabajo sin previa autorización del Jefe de Campo, excepto cuando haya finalizado su trabajo o la zona se encuentre en riesgo o peligro.
- Consumir bebidas alcohólicas o cualquier sustancia alucinógena, durante y después de las jornadas de trabajo de campo.

Materiales del supervisor.

El supervisor contará con los siguientes materiales para desarrollar su trabajo:

- Croquis del circuito de transporte trolebús.
- Formularios adicionales
- Formatos de control
- Manual del supervisor
- Manual del encuestador

Instrucciones para el trabajo de campo.

Las principales actividades que realizará el supervisor se detallan a continuación:

a) Coordinación con la autoridad.

Antes de iniciar el trabajo de campo en las diferentes estaciones y paradas del trolebús, los supervisores deben presentarse ante la autoridad de la presente investigación de mercados, es decir informar de su presencia y los objetivos del estudio.

b) Ubicación en campo.

Esta actividad consistirá en la correcta ubicación, primero, se ubicarán en las afueras de las estaciones y paradas del trolebús y luego las personas seleccionadas, siguiendo las instrucciones impartidas por el responsable.

El supervisor estará capacitado para leer el croquis de los circuitos del trolebús.

c) Revisión del formulario.

Debe considerarse una norma del supervisor, integrarse inmediatamente a la revisión de los formularios (encuestas), para señalarle de forma directa los errores encontrados y que deberán ser corregidos en las afueras de las farmacias correspondientes.

d) Atención del personal de crítica.

El supervisor entregará los formularios diligenciados a este personal, que es el encargado de revisarlos y codificarlos, para luego ser entregados al equipo de digitación. Las boletas con errores y omisiones que no puedan ser solucionados por el crítico serán devueltas al supervisor.

4.- Validación del trabajo de campo.

Para nuestra investigación de mercados solo existe un supervisor y es quien diseña la investigación, una vez comenzado el trabajo de campo en el primer día, el supervisor con un formulario establecido hará seguimiento del trabajo de los encuestadores, en esta evaluación se le preguntara a la persona que ya fue encuestada si el tiempo fue adecuado, si las preguntas fueron claras, si el encuestador estaba informado de las preguntas y sus respuestas, si el encuestador se presentó y dio una breve explicación de que se trata la encuesta.

5.- Evaluación del trabajo de campo

Esta fase del trabajo de campo es muy importante ya que si se encuentra alguna falencia se puede retroalimentar a la fuerza de trabajo para nuevamente seguir en el lineamiento de la investigación. Los criterios de evaluación deben comunicarse con claridad a los trabajadores de campo durante su capacitación, dicha evaluación se basará en:

Costo y tiempo. En nuestra investigación de mercados disponemos de cinco encuestadores, los cuales se les asigno 64 encuestas repartidas por las estaciones y paradas del trolebús, el tiempo estimado de entrevista por individuo es de 10 minutos por lo que cada encuestador necesitara de 11 horas, se determinó que se dará un plazo de dos días para realizar las encuestas, ya que un día laboral consta de 8 horas, las 5 hora sobrantes se destinara a ordenar los datos antes de entregar al supervisor. El costo es de dos días laborables calculados en base al salario unificado 2017.

Tasas de respuestas. El supervisor recetara un porcentaje de las encuestas mientras se desarrolla la actividad, para verificar si las tasas de respuestas son las adecuadas, de ser así se brindará ayuda a los encuestadores que tienen un número desmesurado de rechazo, el supervisor se acercará a escuchar como el entrevistador maneja la entrevista, al cabo de esta se le dará una retroalimentación para eliminar el rechazo de los encuestados.

Calidad de las entrevistas. El supervisor observará de forma directa la interacción de los encuestadores y los encuestados, en base a esto se evaluarán al entrevistador. Los puntos en tomar atención serán:

- Lo apropiado de la presentación.
- La precisión con que se hace las preguntas.
- La habilidad e sondear sin sesgar la información
- La habilidad para plantear preguntas delicadas
- Las habilidades interpersonales demostradas en la entrevista
- La manera de concluir la entrevista.

Calidad de los datos. Es necesario evaluar la calidad de los datos en las encuestas llenadas por cada entrevistador, los indicadores de calidad serán los siguientes:

- Los datos registrados son legibles
- Se siguieron todas las instrucciones, incluso los patrones de salto.
- Las respuestas a las preguntas se registraron de forma clara y precisa.
- Los datos están expresados en letras y números legibles.
- Los datos fueron entregados en el tiempo y espacio determinado.

3. Análisis univariado.

Pregunta 1 ¿A qué grupo de edad usted pertenece?

Tabla 6
Resultados pregunta 1.

Rangos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
De 15 a 20 años	100	31,3	31,3
De 21 a 25 años	85	26,6	26,6
De 26 a 30 años	40	12,5	12,5
De 31 a 35 años	14	4,4	4,4
De 36 a 40 años	16	5,0	5,0
De 41 a 45 años	18	5,6	5,6
De 46 a 50 años	7	2,2	2,2
De 51 a 55 años	21	6,6	6,6
De 56 a 60 años	10	3,1	3,1
De 61 a 65 años	9	2,8	2,8
Total	320	100,0	100,0

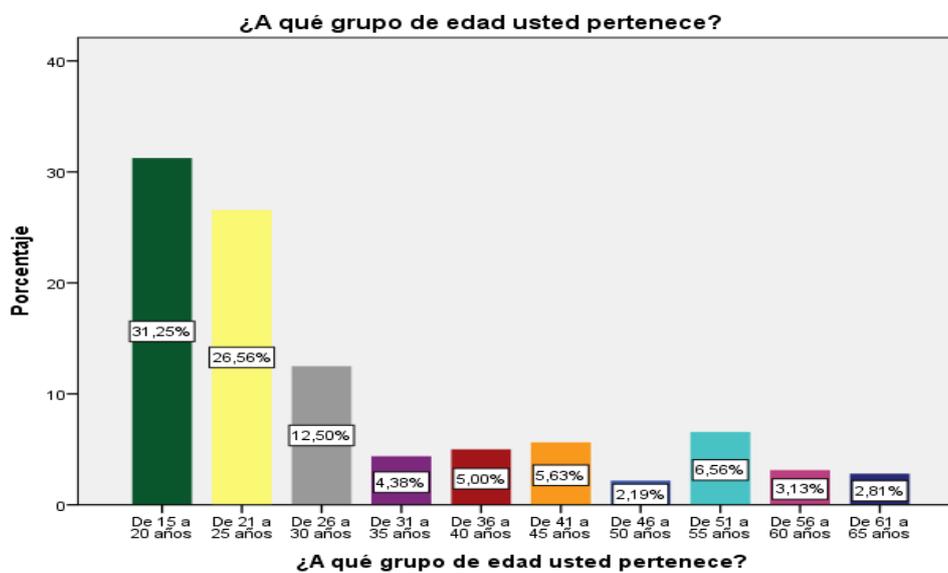


Figura 2 Resultados pregunta 1

Análisis ejecutivo

En la pregunta 1, se evidencia que el grupo de mujeres que más utiliza el trole está en el rango de 15 a 25 años. Lo que determina que, por ser un grupo de mujeres jóvenes, representa potencialmente las más vulnerable en el transporte público.

Análisis comparativo.

De acuerdo a los resultados del último censo 2010 realizado por el INEC detalla que en Quito el 51.37% la población son mujeres y que la edad promedio es de 25 años, este porcentaje constata que el grupo de mujeres más grande está comprendido de 20 a 30 años, lo que respalda la investigación.

Pregunta 2 ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trole bus?

Tabla 7
Resultados pregunta 2

Rangos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
SI	214	66,9	66,9
NO	106	33,1	33,1
Total	320	100,0	100,0

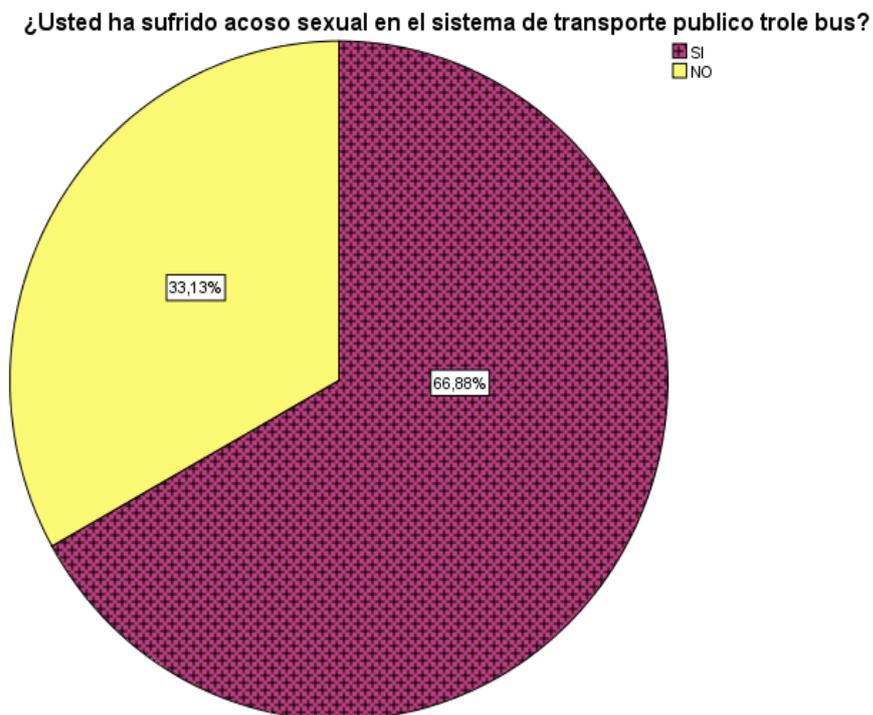


Figura 3 Resultados pregunta 2

Análisis ejecutivo.

En la pregunta 2, se evidencia que más de la mitad de las mujeres encuestadas ha sufrido acoso sexual en el trolebús, lo que determina que es un problema real que afecta a las mujeres que se movilizan diariamente.

Análisis Comparativo.

Según la publicación del portal de noticias de la Escuela politécnica del litoral ESPOL del 19 de diciembre del 2014, afirma que el 62% de las mujeres que utiliza transporte público ha sufrido algún tipo de acoso sexual, este porcentaje respalda nuestra investigación ya que el problema está presente y tiene un alto grado de incidencia. Lo que relacionándolo con mi hipótesis sugerida se evidencia que es más del 7% de mujeres que se ven afectadas por este mal social. (Escuela Politecnica del Litoral, 2014)

Pregunta 3. ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?

Tabla 8
Resultados pregunta 3

Rangos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Una vez al año	20	6,3	9,1
Dos veces al año	54	16,9	24,7
Tres veces al año	48	15,0	21,9
Más de 4 veces al año	97	30,3	44,3
Total	219	68,4	100,0
Perdidos sistema	101	31,6	
Total	320	100,0	

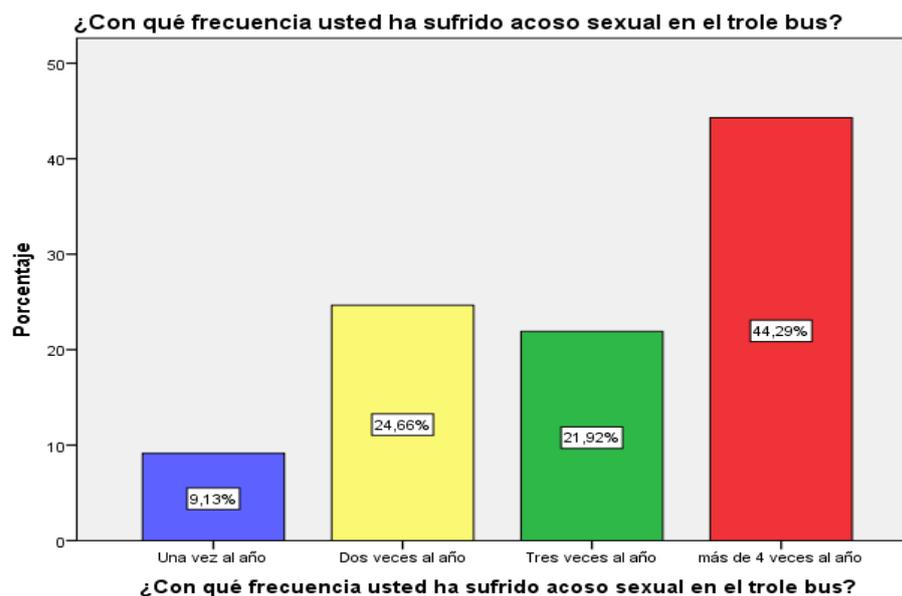


Figura 4 Resultados pregunta 3

Análisis ejecutivo.

En la pregunta 3, las encuestadas manifiestan que han sufrido más de 4 veces al año acoso, siendo este el porcentaje más alto, lo que determina que la incidencia de este problema en las mujeres es muy alta.

Análisis comparativo.

En la investigación planteada en marzo del 2016 por Karina Fierro estudiante de la Universidad Central del Ecuador, determina que el 36,7% de las encuestadas ha sufrido acoso por lo menos una vez al año, este porcentaje respalda la investigación ya que confirma que son muy frecuentes las veces que las mujeres sufren acoso en el transporte público. (Fierro, 2015)

Pregunta 4. ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?

Tabla 9
Resultados de la pregunta 4

Rangos	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
De 5:00 a 6:00	9	3,1%	4,1%
De 6:01 a 7:00	124	42,0%	56,9%
De 7:01 a 8:00	13	4,4%	6,0%
De 8:01 a 9:00	11	3,7%	5,0%
De 9:01 a 10:00	6	2,0%	2,8%
De 10:01 a 11:00	2	0,7%	0,9%
De 11:01 a 12:00	6	2,0%	2,8%
De 12:01 a 13:00	8	2,7%	3,7%
De 13:01 a 14:00	10	3,4%	4,6%
De 14:01 a 15:00	14	4,7%	6,4%
De 15:01 a 16:00	11	3,7%	5,0%
De 16:01 a 17:00	13	4,4%	6,0%
De 17:01 a 18:00	21	7,1%	9,6%
De 18:01 a 19:00	11	3,7%	5,0%
De 19:01 a 20:00	22	7,5%	10,1%
De 20:01 a 21:00	9	3,1%	4,1%
De 21:01 a 22:00	5	1,7%	2,3%
TOTAL	295	100,0%	135,3%

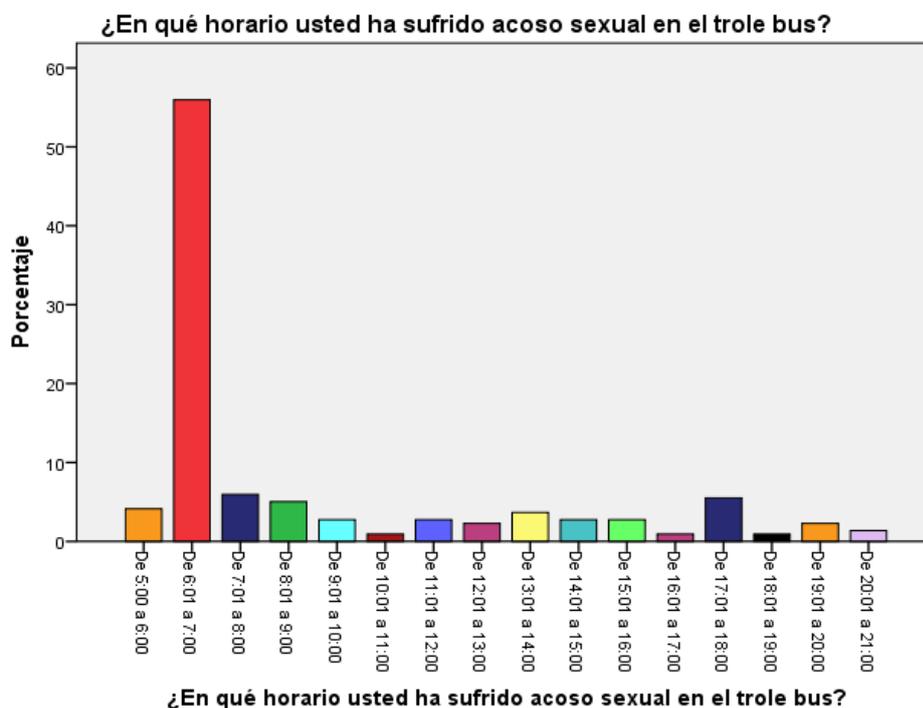


Figura 5 Resultados de la pregunta 4

Análisis ejecutivo.

En la pregunta 4, las encuestadas manifiestan que en el horario de 6:01 a 7:00 han sufrido más acoso, en este horario el trolebús trabaja a su máxima capacidad por lo que las aglomeraciones hacen que el problema del acoso sea más fácil de perpetuar.

Análisis comparativo.

De acuerdo al dialogo entablado con la Lcda. Mari Elena Pazmiño, profesora de una escuela primaria, quien afirma ser víctima de acoso sexual en el transporte público, manifestó por su trabajo ella tiene que tomar el trolebús en horas pico como es a las 6:00 am, dice ella que con la afluencia de pasajeros ha sido víctima de acoso más de una vez ya que no hay espacio suficiente para estar cómoda y segura.

Pregunta 5. ¿Cuándo usted fue acosada sexualmente usted viajaba?

Tabla 10
Resultados pregunta 5

Rangos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Sola	196	61,3	89,5
Acompañada	23	7,2	10,5
Total	219	68,4	100,0
Sistema	101	31,6	
Total	320	100,0	

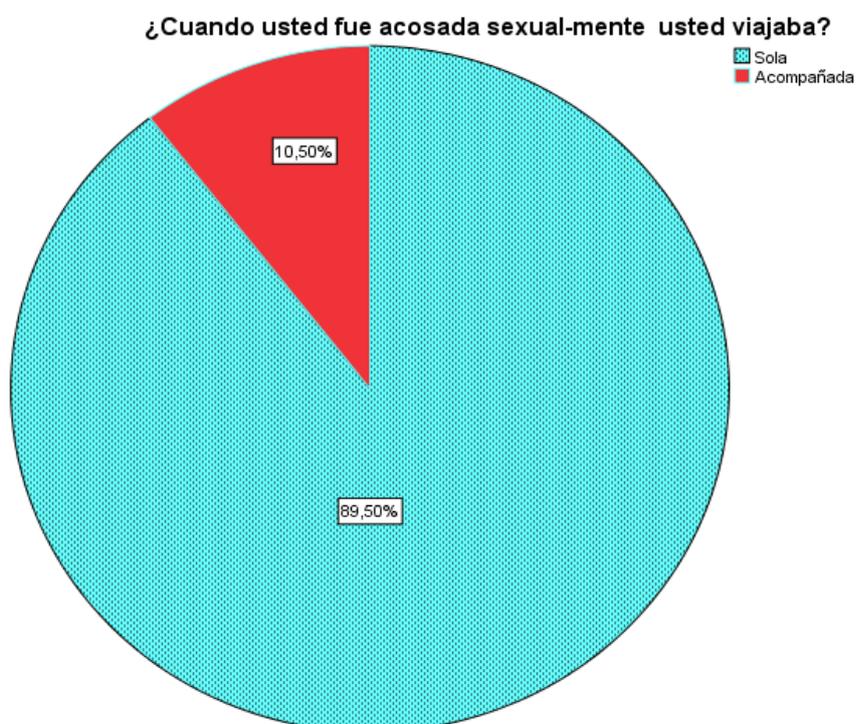


Figura 6 Resultados pregunta 5

Análisis ejecutivo.

El estudio revela que cuando fueron acosadas la mayoría de las mujeres estaban solas, bajo estas condiciones son potencialmente vulnerables a sufrir acoso en el transporte público.

Análisis comparativo.

De acuerdo al dialogo entablado con la señorita Nelly Simbana estudiante de secundaria, quien afirma ser víctima de acoso sexual en el transporte público, manifestó que se siente insegura viajando sola ya que cuando lo hace los abusadores se aprovechan de su situación.

Pregunta 6. ¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?

Tabla 11
Resultados pregunta 6

Alternativas de respuesta	de	Respuestas		Porcentaje de casos
		N	Porcentaje	
Piropos con contenido sexual	con	46	19,7%	21,0%
Comentarios con contenido sexual.	con	68	29,2%	31,1%
Chistes con contenido sexual		29	12,4%	13,2%
Canciones con contenido sexual.	con	30	12,9%	13,7%
Ninguno		60	25,8%	27,4%
Total		233	100,0%	106,4%

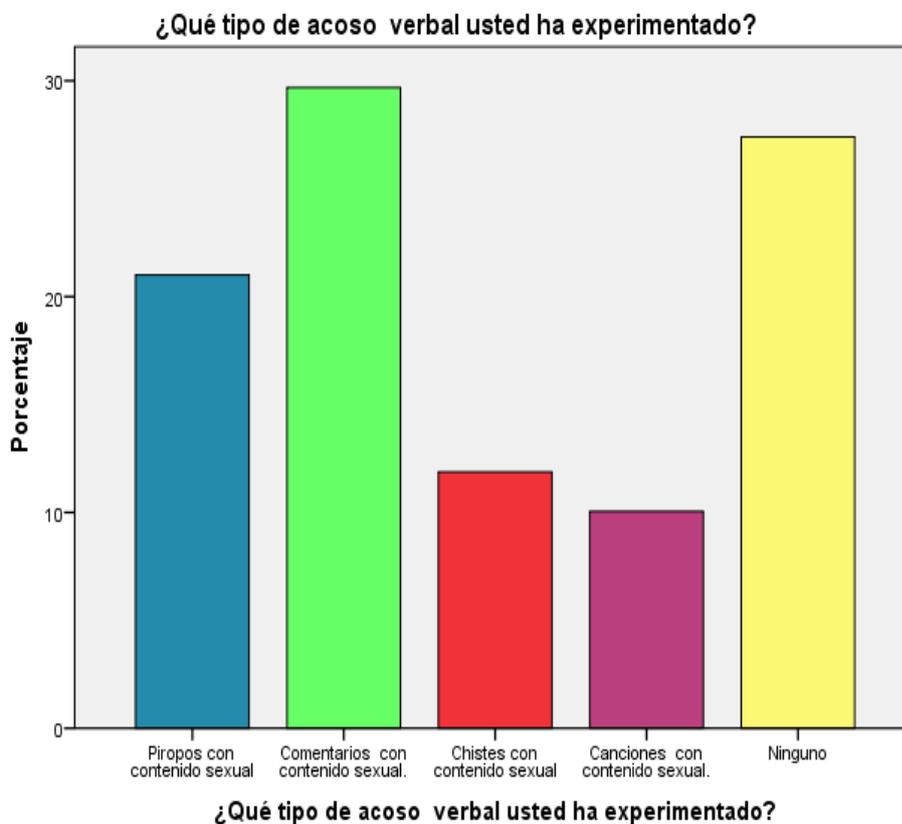


Figura 7 Resultados pregunta 6

Análisis ejecutivo.

En la pregunta 6, las encuestadas manifestaron haber sufrido acoso verbal siendo los comentarios de contenido sexual los más frecuentes, evidenciando que las mujeres están expuestas a este tipo de acoso en el transporte público.

Análisis comparativo.

En la investigación planteada en marzo del 2015 por Karina Fierro estudiante de la Universidad Central del Ecuador, determina que el 70% de las mujeres encuestadas han sufrido piropos grotescos, este porcentaje evidencia que las mujeres sufren acoso del tipo verbal en el transporte público. (Fierro, 2015)

Pregunta 7. ¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado?

Tabla 12
Resultados de la pregunta 7.

Alternativas de respuesta	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
Silbidos y sonidos de besos	54	21,3%	24,7%
Exhibición de contenido sexual como fotos, videos u otro material inapropiado.	29	11,4%	13,2%
Gestos o señas de contenido sexual.	33	13,0%	15,1%
Miradas morbosas y penetrantes.	86	33,9%	39,3%
Ninguno	52	20,5%	23,7%
Total	254	100,0%	116,0%

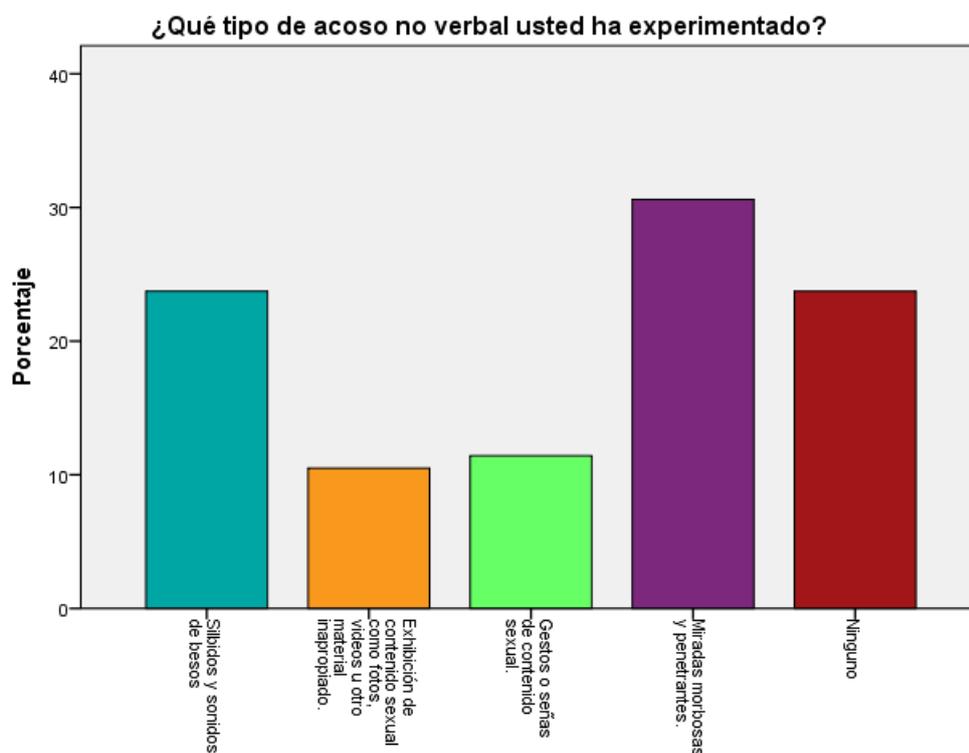


Figura 8 Resultados de la pregunta 7

Análisis ejecutivo.

En la pregunta 7, las encuestadas manifestaron haber sufrido acoso no verbal siendo los gestos o señas de contenido sexual los más frecuentes, evidenciando que las mujeres están expuestas a este tipo de acoso en el transporte público.

Análisis comparativo.

En la investigación planteada en marzo del 2015 por Karina Fierro estudiante de la Universidad Central del Ecuador, determina que el 75% de las mujeres encuestadas han sufrido silbidos ,besos y otros sonidos, este porcentaje evidencia que las mujeres sufren acoso del tipo no verbal en el transporte público. (Fierro, 2015)

Pregunta 8. ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?

Tabla 13
Resultados pregunta 8

Alternativas de respuesta	de	Respuestas	Porcentaje	Porcentaje de casos	de
		N			
Roces		83	35,5%	37,9%	
Punteos		29	12,4%	13,2%	
Apretones		14	6,0%	6,4%	
Palmadas		6	2,6%	2,7%	
Manoseos		11	4,7%	5,0%	
Pellizcos		4	1,7%	1,8%	
Ninguno		87	37,2%	39,7%	
Total		234	100,0%	106,8%	

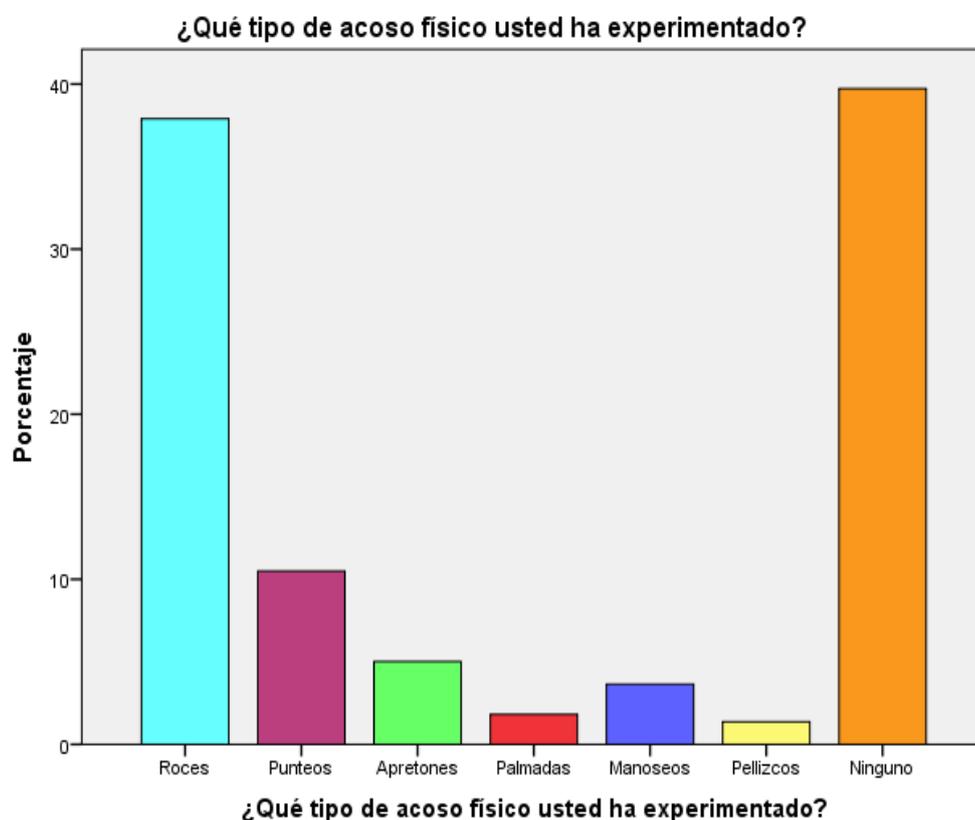


Figura 9 Resultados pregunta 8

Análisis ejecutivo.

El estudio revela que las mujeres han sufrido acoso físico, siendo los roces los más recurrentes que experimentan y evidencia un grave problema de seguridad de las mujeres que viajan en transporte público.

Análisis comparativo.

En la investigación planteada en marzo del 2015 por Karina Fierro estudiante de la Universidad Central del Ecuador, determina que el 53.3% de las mujeres encuestadas han sufrido acoso físico, este porcentaje evidencia que las mujeres sufren este tipo de acoso en el transporte público. (Fierro, 2015)

Pregunta 9. ¿Qué tipo de acoso grave usted ha experimentado?

Tabla 14
Resultados pregunta 9

Alternativas de respuesta	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
Persecución	18	8,2%	8,2%
Exhibicionismo (mostrar genitales)	4	1,8%	1,8%
Masturbación en publico	6	2,7%	2,7%
Agresión sexual (violación)	1	0,5%	0,5%
Ninguno	191	86,8%	87,2%
Total	220	100,0%	100,5%



Figura 10 Resultados pregunta 9

Análisis ejecutivo.

En la pregunta 9, las encuestadas manifestaron haber sufrido acoso sexual grave, siendo la persecución el tipo más frecuente de acoso, evidenciando que las mujeres están expuestas al acoso grave en el transporte público.

Análisis comparativo.

En la investigación planteada en marzo del 2015 por Karina Fierro estudiante de la Universidad Central del Ecuador, determina que el 31.7% de las mujeres encuestadas han sufrido acoso grave siendo la masturbación el más frecuente, este porcentaje evidencia que las mujeres sufren este tipo de acoso en el transporte público. (Fierro, 2015)

Pregunta 10. ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus?

Tabla 15
Resultados pregunta 10

Rangos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Insegura	80	25,0	25,0
Poco segura	133	41,6	41,6
Medianamente segura	58	18,1	18,1
Segura	35	10,9	10,9
Muy segura	14	4,4	4,4
Total	320	100,0	100,0

¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus?

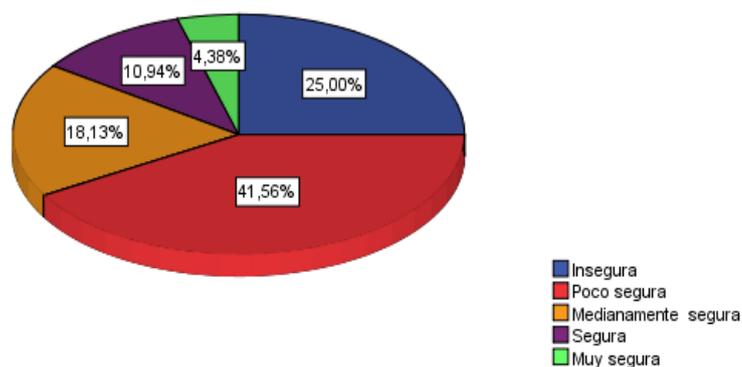


Figura 11 Resultados pregunta 10

Análisis ejecutivo.

El estudio revela que la mayoría de las mujeres se siente poco segura viajando en el trole bus, lo cual indica la falta de seguridad que sienten las mujeres al usar transporte público.

Análisis comparativo.

En el estudio planteado en octubre del 2014 por Idilia Maldonado estudiante de la Universidad Politécnica Salesiana determina que el 87% de las mujeres se siente insegura en lugares públicos de Quito, este porcentaje constata la falta de seguridad que sienten las mujeres en espacios públicos.

Pregunta 11. ¿Usted ha denunciado a las autoridades el acoso que sufrió?

Tabla 16
Resultados pregunta 11.

Rangos	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
SI	8	2,5	3,6
NO	212	66,3	96,4
Total	220	68,8	100,0

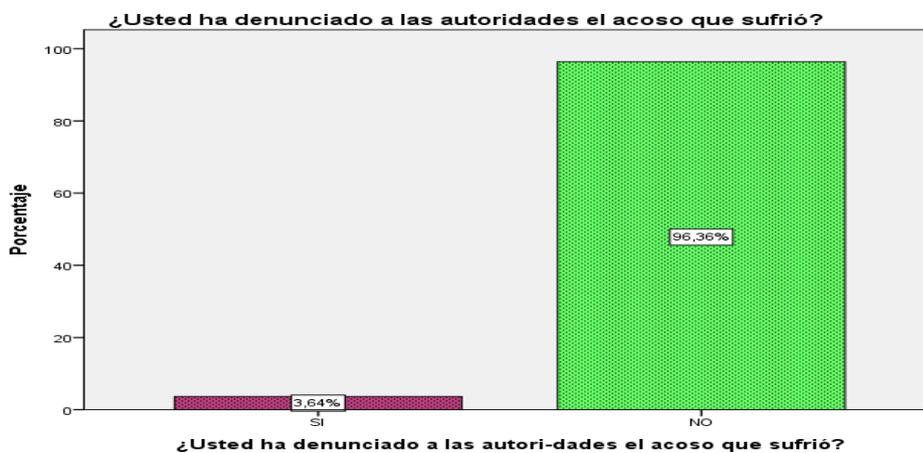


Figura 12 Resultados pregunta 11

Análisis ejecutivo.

En la pregunta 11, las mujeres encuestadas manifestaron en su mayoría que no denuncian los casos de acoso sexual que ellas han sufrido, esto evidencia una falta de confianza en las autoridades al no denunciar.

Análisis comparativo.

De acuerdo al dialogo entablado con la Sra. Eulalia Tarco quien afirma ser víctima de acoso sexual en el transporte público, manifestó que ella no denuncia estos casos ya que a su criterio las autoridades no hacen nada para frenar este problema, esto evidencia una falta de confianza en las autoridades.

4. Análisis bivariado

4.1. análisis de tablas de contingencia.

Variable 2: ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trolebús?

Variable 1: ¿A qué grupo de edad usted pertenece?

Tabla 17

Tabla cruzada ¿A qué grupo de edad usted pertenece? *¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte público trole bus?

Rango de edades	¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trolebús?		Total
	SI	NO	
De 15 a 20 años	66	34	100
De 21 a 25 años	70	15	85
De 26 a 30 años	32	8	40
De 31 a 35 años	11	3	14
De 36 a 40 años	10	6	16
De 41 a 45 años	6	12	18
De 46 a 50 años	4	3	7
De 51 a 55 años	11	10	21
De 56 a 60 años	2	8	10
De 61 a 65 años	2	7	9
Total	214	106	320

Análisis ejecutivo.

Una vez que se ha realizado el cruce de variables sobre; si han sufrido acoso y la edad de las mujeres, se observa que la mayor contingencia asocia y relaciona las edades de las mujeres con la probabilidad de que hayan sufrido acoso; en consecuencia, esta mayor contingencia de 70, permite determinar que las mujeres más jóvenes son las más propensas a sufrir acoso en el transporte público.

Variable 8: ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?

Variable 4: ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?

Tabla 18

Tabla cruzada de Horas de más acoso* Acoso físico

¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?								
Horario	Roces	Puntos	Apretones	Palmas	Manoseos	Pellicios	Ninguno	TOTAL
De 6:01 a 7:00	47	18	9	2	4	1	54	124
De 7:01 a 8:00	4	1	0	0	3	0	5	13
De 8:01 a 9:00	4	3	0	0	1	0	3	11
De 9:01 a 10:00	2	0	0	0	0	0	4	6
De 10:01 a 11:00	1	0	0	0	0	0	1	2
De 11:01 a 12:00	2	0	0	0	0	1	3	6
De 12:01 a 13:00	2	0	1	0	0	0	5	8
De 13:01 a 14:00	5	2	2	1	0	0	0	10
De 14:01 a 15:00	8	2	0	0	0	0	4	14
						CONTINÚA		

De 15:01 a 16:00	3	1	1	0	0	1	6	11
De 16:01 a 17:00	4	2	0	0	1	1	5	13
De 17:01 a 18:00	9	1	2	1	2	0	8	21
De 18:01 a 19:00	2	2	0	2	0	0	6	11
De 19:01 a 20:00	8	4	1	0	2	0	7	22
De 20:01 a 21:00	2	3	0	0	1	0	4	9
De 21:01 a 22:00	2	0	0	0	1	0	2	5
Total	83	29	14	6	11	4	86	218

Análisis ejecutivo.

Una vez que se ha realizado el cruce de variables sobre; el tipo de acoso físico y la hora en la cual han sufrido más veces acoso, se observa que la mayor contingencia asocia y relaciona la hora en la que viajan con el tipo de acoso físico que sufren; en consecuencia, esta mayor contingencia de 47, permite determinar que los roces son el tipo de acoso más frecuente en el horario de 6:01 a 7:00.

4.2. Análisis Anova.

VARIABLES:

Variable 1: ¿A qué grupo de edad usted pertenece?

Variable 2: ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trolebús?

HIPÓTESIS:

H0: Hipótesis Nula: Si hay relación con la edad de la mujer y si ha sufrido acoso sexual en el trolebús.

H1: Hipótesis Alterna: No hay relación con la edad de la mujer y si ha sufrido acoso sexual en el trolebús.

Tabla 19
Resultado análisis ANOVA.

	Suma cuadrados	de gl	Media cuadrática	F	Sig.
Entre grupos	9,479	9	1,053	5,317	,000
Dentro de grupos	61,408	310	,198		
Total	70,888	319			

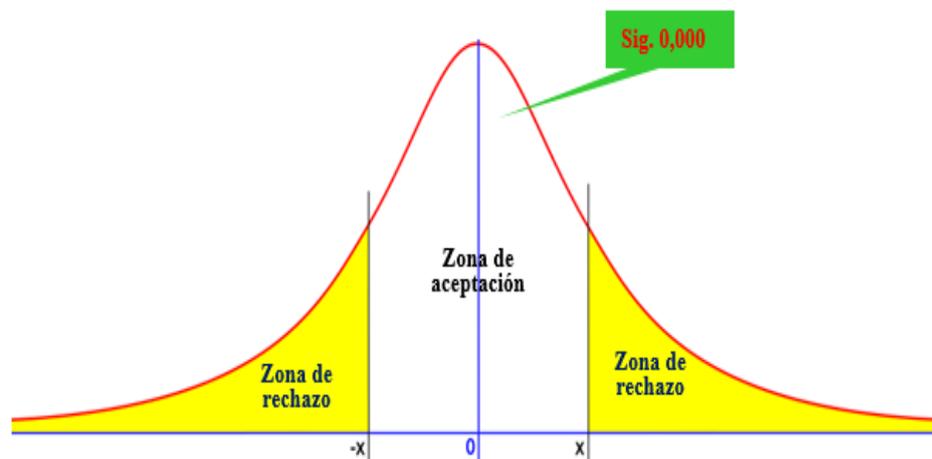


Figura 13 Análisis ANOVA

Análisis Ejecutivo.

Luego de realizar el cruce entre las variables edades de las encuestadas y si han sufrido acoso, se observa en comparación de las dos variables el cálculo del nivel de significancia cae en la zona de aceptación $0,00 \leq 0,05$, en consecuencia, se acepta la hipótesis nula, lo que quiere decir que si existe relación entre las dos variables de estudio. Por lo tanto, el acoso a las mujeres si dependerá de la edad de la señorita, la cual se moviliza en el transporte público.

Lo que rectifica nuestra hipótesis determinada en la fase cualitativa, ya que el acoso es mayor al 7% llegando al 66.9%, evidenciando una situación social muy crítica para las señoritas, señoras y adolescentes que utilizan el transporte público.

VARIABLES:

Variable 1: ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trolebús?

Variable 6: ¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?

HIPÓTESIS:

H0: Hipótesis Nula: Si hay relación entre la percepción de seguridad con el acoso verbal que ellas han experimentado en el trolebús.

H1: Hipótesis Alternativa: No hay relación entre la percepción de seguridad con el acoso verbal que ellas han experimentado en el trolebús.

Tabla 20
Resultado análisis ANOVA.

	Suma cuadrados	de gl	Media cuadrática	F	Sig.
Entre grupos	8,273	4	2,068	2,941	,021
Dentro de grupos	150,503	214	,703		
Total	158,776	218			



Figura 14 Análisis ANOVA

Análisis Ejecutivo.

Luego de realizar el cruce entre las variables; acoso verbal y percepción de seguridad en el trolebús, se observa que el cálculo del nivel de significancia cae en la zona de aceptación $0,021 \leq 0,05$, en consecuencia, se acepta la hipótesis alternativa, lo que quiere decir que si existe relación y asociación entre las dos variables de estudio. Por lo tanto, las mujeres se sienten más inseguras después de haber experimentado acoso verbal en el transporte público.

4.3. Análisis correlaciones.

Tabla 21
Parámetros correlaciones.

De 0.81 a 1	Alta correlación
De 0.5 a 0.80	Mediana correlación
De 0.20 a 0.49	Baja correlación
De 0.19 a 0	No existe correlación

Primer análisis de correlaciones

Variable 4 = ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?

Variable 8 = ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?

Tabla 22
Resultado análisis de correlaciones.

		¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?
¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	Correlación de Pearson	de 1	,500
	Sig. (bilateral)		,667
	N	77	3
¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?	Correlación de Pearson	de ,500	1
	Sig. (bilateral)	,667	
	N	3	15

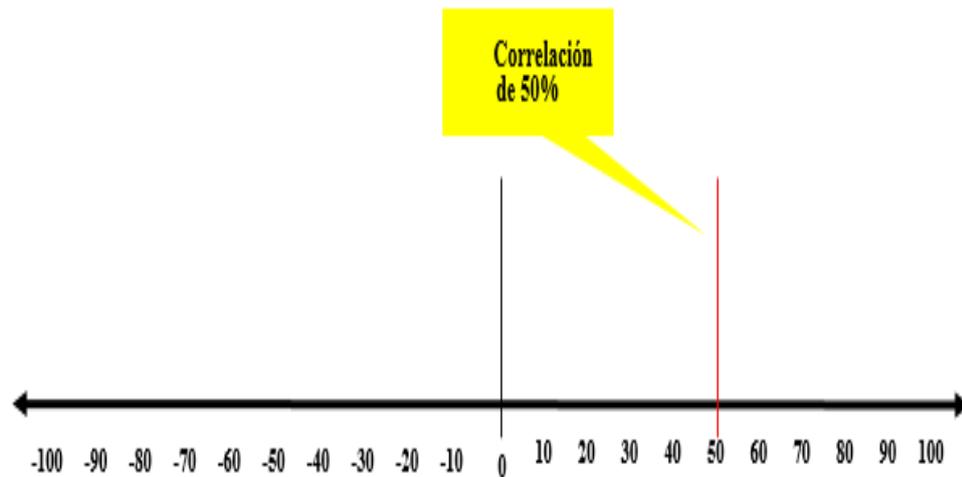


Figura 15 Análisis de correlaciones.

Análisis Ejecutivo.

Realizado el cruce de las variables; ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus? Y ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado? Se puede observar que existe correlación mediana entre estas dos variables es de 0,500. Por consiguiente, las autoridades deben tomar estrategias con el fin de erradicar este problema social.

Segundo análisis de correlaciones.

Análisis de correlaciones

Variable 7 = ¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado?

Variable 8 = ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?

Tabla 23
Resultado análisis de correlaciones

		¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado?	¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?
¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado?	Correlación de Pearson	1	,620*
	Sig. (bilateral)		,014
	N	219	15
¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?	Correlación de Pearson	,620*	1
	Sig. (bilateral)	,014	
	N	15	15

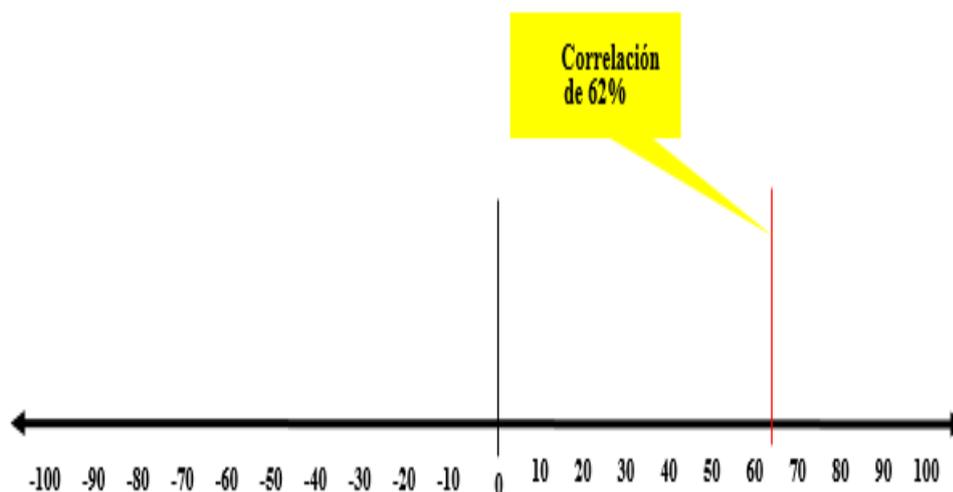


Figura 16 Análisis de correlaciones.

Análisis Ejecutivo.

Realizado el cruce de las variables ¿Qué tipo de acoso no verbal usted ha experimentado? Y ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado? Se observa que hay una correlación mediana de 0.620. Por consiguiente, las autoridades deben tomar estrategias con el fin de erradicar este problema social.

4.4. Análisis CHI-CUADRADO

H0: Hipótesis Nula: Si hay relación entre las variables: ¿A qué grupo de edad usted pertenece?, ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte público trole bus? Y ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?

H1: Hipótesis Alternativa: No hay relación entre las variables: ¿A qué grupo de edad usted pertenece?, ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte público trole bus? Y ¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?

Tabla 24
Resultados análisis CHI-CUADRADO.

	¿A qué grupo de edad usted pertenece?	¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte público trole bus?	¿En qué horario usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?
Chi-cuadrado	313,500 ^a	36,450 ^b	28,571 ^c
gl	9	1	10
Sig. asintótica	,000	,000	,000
a. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 32,0.			
b. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 160,0.			
c. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 7,0.			

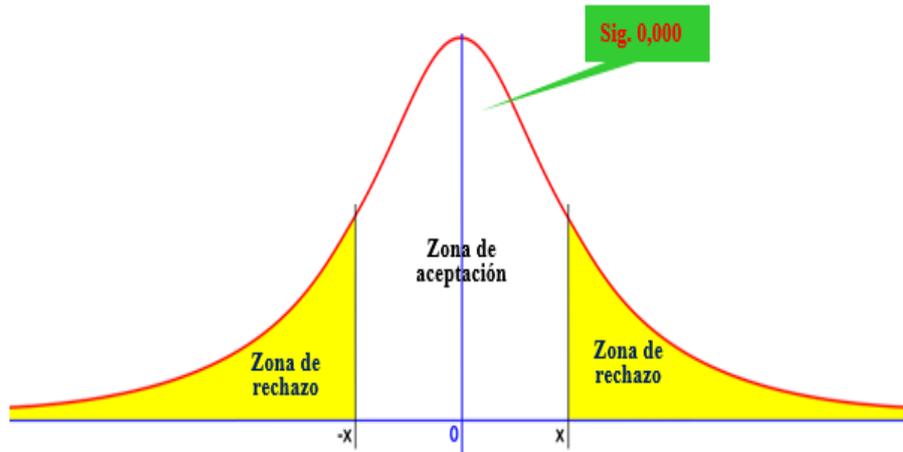


Figura 17 Análisis CHI-CUADRADO

Análisis Ejecutivo.

Se puede observar que el grado de significancia es $0.00 \leq$ que $0,05$, en consecuencia, se acepta H_0 . La conclusión derivada de este resultado indica, que, si hay relación y asociación entre las tres variables de estudio, de los datos observados comparados frente a los esperados. El cálculo de las tres variables estableció que el acoso en el trolebús y las horas de más acoso dependerá de la edad de las mujeres.

Segundo análisis CHI-CUADRADO

H₀: Hipótesis Nula: Si hay relación entre las variables: ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?, ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus? Y ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?

H₁: Hipótesis Alterna: No hay relación entre las variables: ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?, ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus? Y ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?

Tabla 25
Resultado del análisis CHI-CUADRADO

	¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?	¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus?	¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?
Chi-cuadrado	55,502 ^a	131,156 ^b	266,749 ^c
Gl	3	4	6
Sig. asintótica	,000	,000	,000
a. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 54,8.			
b. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 64,0.			
c. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 31,3.			

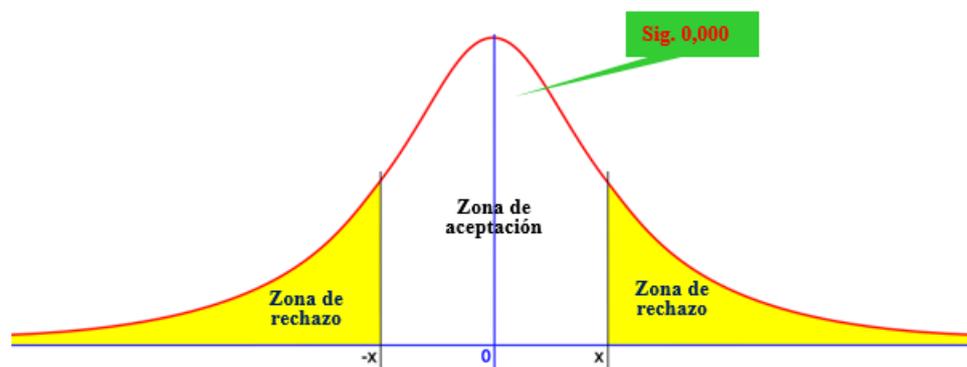


Figura 18 Análisis CHI-CUADRADO

Análisis Ejecutivo.

Se puede observar que el grado de significancia es $0.00 \leq$ que $0,05$, en consecuencia, se acepta H_0 . La conclusión derivada de este resultado indica, que, si hay relación y asociación entre las tres variables de estudio, de los datos observados comparados frente a los esperados. El cálculo de las tres variables estableció que la percepción de seguridad frente el tipo de acoso físico dependerá de la frecuencia de veces que las mujeres han sufrido acoso en el transporte público.

5. Análisis multivariado.

TÉCNICA MATEMÁTICA de ecuaciones de primer grado con 2 incógnitas

$$Yc = a + bx + cx \dots$$

Regresión, fórmula estadística matemática que nos permite traer los datos a presenta para proyectar los datos a futuro.

Primer análisis multivariado.

1. *Variable 3* = ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus? (dependiente)
2. *Variable 1* = ¿A qué grupo de edad usted pertenece? (independiente)
3. *Variable 2* = ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trole bus? (independiente)
4. *Variable 5* ¿Cuándo usted fue acosada sexualmente usted viajaba? (independiente)

Tabla 26
Análisis de ecuación de regresión.

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
	B	Error estándar	Beta		
(Constante)	4,348	,527		8,246	,000
¿A qué grupo de edad usted pertenece?	-,041	,033	-,083	-1,226	,221
¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trole bus?	-1,041	,468	-,151	-2,223	,027
¿Cuándo usted fue acosada sexualmente usted viajaba?	-,144	,227	-,043	-,632	,528
a. Variable dependiente: ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?					

$$Y_c = 4,348 + ((-0,041)(2)) + ((1,041)(2)) + ((-0,144)(2)) =$$

$$Y_c = 6,1192$$

VARIABLES INDEPENDIENTES.

¿A qué grupo de edad usted pertenece?

$$\bar{X} = 3,22$$

¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte público trole bus?

$$\bar{X} = 1,33$$

¿Cuándo usted fue acosada sexualmente usted viajaba?

$$\bar{X} = 1,11$$

VARIABLE DEPENDIENTE.

¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus?,

$$\bar{X} = 3,01$$

Análisis Ejecutivo.

Realizado el cruce de variables independientes: ¿A qué grupo de edad usted pertenece?, ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte público trole bus? y ¿Cuándo usted fue acosada sexualmente usted viajaba? Y la variable dependiente ¿Con qué frecuencia usted ha sufrido acoso sexual en el trole bus? Se observa que el cálculo de la regresión es de 6,1192 que comparado con las medias estas son menores a la proyección; por consiguiente, el acoso en el trolebús aumentara en el siguiente año, por lo que las autoridades deben tomar estrategias con el fin de erradicar este problema social.

Segundo análisis multivariado.

1. *Variable 11* = ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus? (dependiente)
2. *Variable 6* = ¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado? (independiente)
3. *Variable 8* = ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado? (independiente)
4. *Variable 10* = ¿Qué tipo de acoso sexual grave usted ha experimentado? (independiente)

Tabla 27
Resultado análisis de ecuación de regresión.

Modelo	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
	B	Error estándar	Beta		
(Constante)	1,534	,284		5,404	,000
¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?	,063	,039	,114	1,629	,105
¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?	,042	,022	,136	1,958	,051
¿Qué tipo de acoso sexual grave usted ha experimentado?	,033	,049	,045	,671	,503
a. Variable dependiente: ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trolebús?					

$$Y_c = 1,534 + ((0,063)(2)) + ((0,042)(2)) + ((0,033)(2)) =$$

$$Y_c = 4,294$$

Variables independientes.

¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?

$$\bar{X} = 2,93$$

¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado?

$$\bar{X} = 3.86$$

¿Qué tipo de acoso sexual grave usted ha experimentado?

$$\bar{X} = 4,00$$

Variable dependiente.

¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus?

$$\bar{X} = 2,28$$

Análisis ejecutivo.

Realizado el cruce de variables dependientes: ¿Qué tipo de acoso verbal usted ha experimentado?, ¿Qué tipo de acoso físico usted ha experimentado? Y ¿Qué tipo de acoso sexual grave usted ha experimentado? Y la variable dependiente ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trolebús? Se observa que el cálculo de la regresión es de 4,294 que comparado con las medias estas son menores a la proyección; por consiguiente, el acoso en el trolebús aumentara en el siguiente año, por lo que las autoridades deben tomar estrategias con el fin de erradicar este problema social.

CAPITULO III

1.1. Estudio técnico.

El acoso sexual callejero es un problema social que ha estado presente desde hace mucho tiempo atrás, hoy en día existe organismos que tratan de evidenciar dicho mal con el fin de tomar acciones contra la lucha de la erradicación del problema.

El acoso callejero impacta de sobre manera en la victima ya que vulnera sus derechos legítimos de ser humano y ante la sociedad la hace ver como un objeto sexual.

1.1.1 Acoso sexual a las mujeres en los medios de transporte público.

Durante el proceso de levantamiento de la información se ha podido identificar que la mayoría de las mujeres ha sufrido acoso en el transporte público y que casi siempre es un hombre el que la agrede, sintiéndose superior con la creencia de tener derechos sobre ella, considerándola más débil y vulnerable.

Al momento de ingresar a las paradas, las mujeres ya sufren acoso ya que el acosador se encuentra siempre a la expectativa de víctimas.



Figura 19 Mujer usuaria de transporte público, toma una unidad y desde que ingresa se topa con el acosador.

Todos estos tipos de acoso son más comunes cuando la mujer tiene una vestimenta sexy o provocativa para la mentalidad del acosador, que valiéndose de esta percepción la acosa.



Figura 20 Mujer siendo acosada al ingresar a un medio de transporte público

Como se puede observar en la gráfica, una mujer considerada atractiva hace uso del transporte público donde uno o más hombres la observan morbosamente lanzando insinuaciones de acoso. La mujer se siente insegura ya que percibe que está siendo víctima de acoso y trata de evitarlos a como dé lugar, ella se aleja y busca un rincón donde se sienta un poco más segura.

Al buscar un lugar más seguro y alejarse de los acosadores se podría entender que la mujer estaría a salvo, pero esto es totalmente equivocado, ya que como se observa en la gráfica, la mujer está expuesta a más de un acosador que pueden estar distribuidos por todo el bus.



Figura 21 Mujer siendo acosada verbalmente en un medio de transporte público.

No solo el acoso no verbal es común en el transporte público, también esta es acoso físico como roces, toqueteos, punteos, entre otros que las mujeres tienen que sufrir en el transporte público.

En una entrevista realizada a la señorita Rubí Escobar nos comenta que ella viajaba en un bus urbano cuando un hombre se le pegaba de frente en pretexto que el bus se movía demasiado, para esto en la parte posterior de ella estaba otro hombre quien esperaba que el otro la empuje para rozarla con su cuerpo y perpetuar el acoso como se puede observar en la gráfica.



Figura 22 Mujer siendo acosada físicamente en un medio de transporte público.

Estas prácticas son muy comunes nos cuenta ya que ella más de una vez las ha tenido que vivir y por este ella no se siente segura viajando en transporte público y menos aún con ropa ligo ligera o apretada.

En el peor de los casos las mujeres sufren un tipo de acoso grave, como es el caso de la persecución que a decir de estudios anteriores es el más traumático para las víctimas, ya que ellas siguen viviendo esta cesación de persecución y se sienten inseguras en todo momento.



Ilustración 1 mujer siendo perseguida por un acosador en un medio de transporte público.

También existe circunstancias donde la mujer viaja sentada, pero aun así no se salva de ser acosada, porque el abusador la roza con su cuerpo y como se puede observar en la gráfica es exactamente la roza con el miembro que a pretexto que el bus va lleno se arrima hacia su víctima para acosarla.



Figura 23 Mujer siendo acosada físicamente por un acosador en un medio de transporte público.

En base a nuestra investigación un bajo número de mujeres que han sufrido acoso porque según las víctimas las autoridades no les prestan atención o hacen nada para ayudarlas. Según nos comenta la Sra. Lucia Andrade ella fue víctima de acoso ya que un hombre el bus le agarro el trasero, ella reacciono y lo golpeó con su cartera e hizo un escándalo para que la policía llegara, pero su decepción más grande fue al llegar la policía no hizo nada ya que según ellos no había evidencia y que no podían proceder, aparte de ser acosada uno de los policías le comento que ella debería estar vestida un poco menos provocativa para que no le pasara esto. Podemos observar que este es un problema social esta naturalizado en nuestra sociedad y que las autoridades no toman acciones frente a esto y por este motivo ellas no confían en denunciar ya que dicen es una pérdida de tiempo.

1.1.2. El impacto del acoso sexual en las mujeres.

En una entrevista realizada a la psicóloga Ligia Fernanda Navarrete Dueñas, encargada de la orientación psicológica a la comunidad del centro educativo “Imagine” nos revela la siguiente información sobre el acoso sexual:

El acoso sexual es un acto aberrante donde se hace uso del poder que tiene el agresor sobre la víctima, el agresor piensa que tiene superioridad ante la víctima ya que en nuestra sociedad este problema está naturalizado y es visto como algo común en nuestra sociedad.

Al hablar del impacto que tiene el acoso en la vida de la víctima, la especialista nos asegura que es necesario que exista primero acoso psicológico para que se dé el resto de tipos de acoso, siendo así la parte psicológica la parte más afectada en la mujer, entre las consecuencias psicológicas del acoso tenemos las siguientes:

1.1.2.1. Impacto psicológico.

Victimización: sobre todo en el caso de las víctimas de agresiones sexuales, puede causar consecuencias psicológicas muy negativas en la estabilidad emocional de las afectadas.

El desarrollo del estrés postraumático lo experimenta de un 50% a un 60% de las mujeres agredidas sexualmente.

Trastorno del estrés postraumático:

Cuadro clínico que se presenta en sujetos que han sido víctimas de desastres, accidentes o de agresiones provocadas deliberadamente por el ser humano.

En primer lugar, las víctimas suelen revivir intensamente la agresión sufrida en forma de recuerdos constantes involuntarios, de pesadillas y de un malestar psicológico profundo.

En segundo lugar, las víctimas tienden a evitar o escaparse de los estímulos asociados al hecho traumático.

En tercer lugar, las víctimas muestran una respuesta de alerta exagerada.

Todo esto lleva a la víctima a una pérdida de interés por lo que les resultaba atractivo antes, así como también a un embotamiento afectivo.

Las consecuencias del acoso sexual se asemejan, en mayor o menor grado, a las experimentadas por las víctimas de cualquier otro tipo de agresión sexual.

1.1.2.2. Síntomas psicológicos:

A nivel personal: Ansiedad y rechazo a la sociedad. Depresión y pérdida de autoestima.

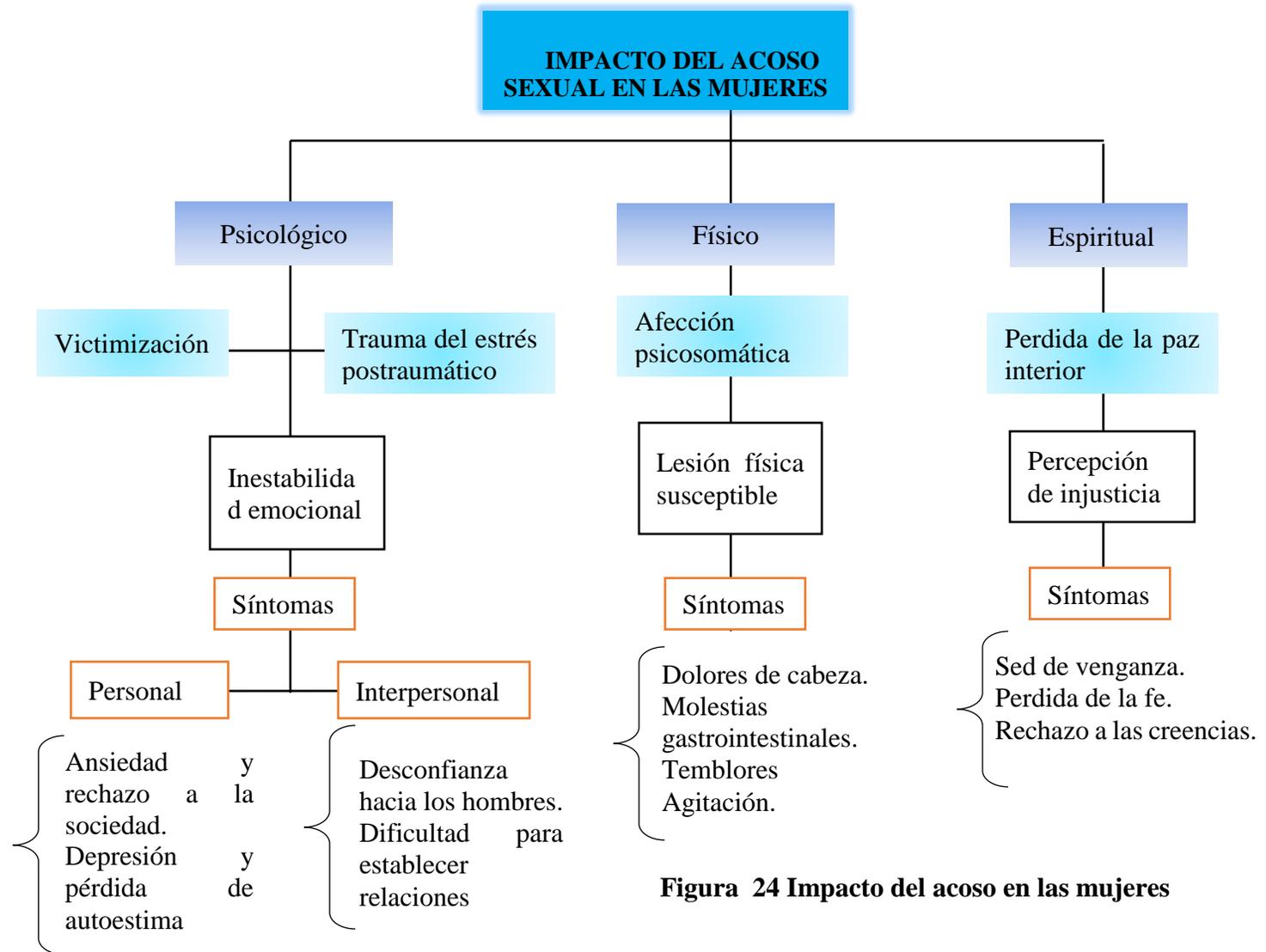
A nivel interpersonal: - Desconfianza hacia los hombres. Dificultad para establecer relaciones espontáneas con el otro sexo.

3.1.2.2.1 Síntomas psicósomáticos: - Dolores de cabeza. Molestias gastrointestinales.

El mayor o menor impacto psicológico del acoso sexual sobre la víctima depende, de la mayor o menor intensidad de la agresión y del apoyo psicológico previo y del apoyo social encontrado en el entorno de la víctima.

Es frecuente el ocultamiento del hostigamiento por temer acusaciones de falta de credibilidad o de difamación, o de haber provocado el acoso, etc. Además, este ocultamiento tiende a acrecentar el impacto psicológico en la víctima.

Todo este impacto en la mujer se desencadena también en una pérdida de la paz interior como menciona la especialista Navarrete, quien nos cuenta que ha sufrido acoso callejero. Este problema social hace que la mujer se sienta vulnerada y humillada que le provoca una sed de venganza y siente que es una injusticia lo que le está pasando. Este impacto que como lo llama “espiritual” afecta profundamente a constitución de la mujer. A continuación se presenta un mapa conceptual resumiendo lo antes expuesto.



1.1.3 Proceso de acoso sexual a una mujer en el transporte público.

Tabla 28

Proceso de acoso sexual a mujeres en el transporte público.

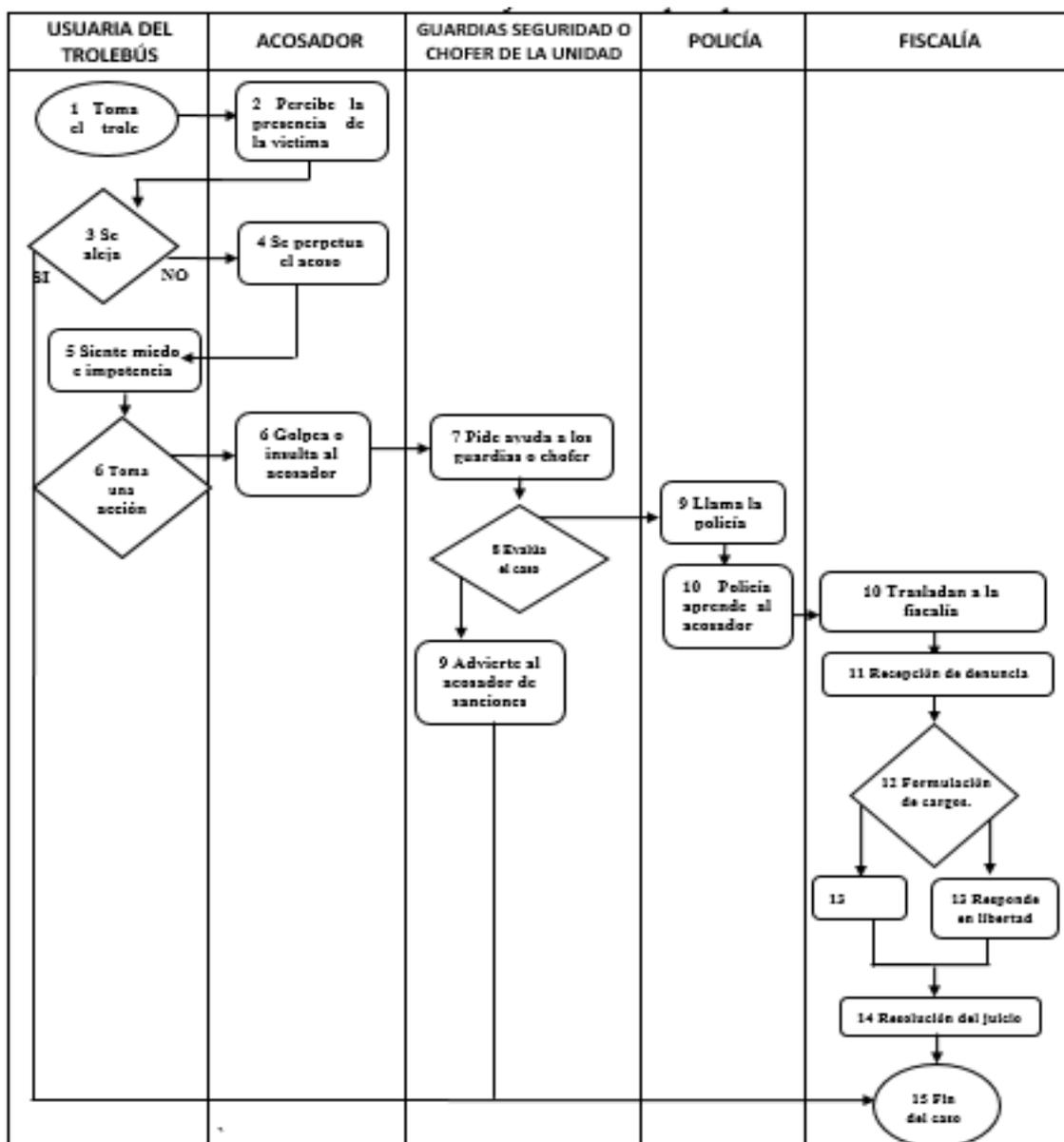


Tabla 29

Descripción del proceso de acoso a una mujer en el transporte público.

Numero	Actividad	Responsable	Descripción.
1	Usuaría del trole bus toma el transporte.	Usuaría del trolebús	Las mujeres como todos los días toman el trole bus para movilizarse.
2	El acosador se percata de la víctima.	El acosador	Los acosadores están pendientes de las mujeres que usan transporte público para detectar cualquier vulnerabilidad y perpetuar el acoso.
3	La mujer se aleja o permanece cerca del acosador.	Usuaría del trolebús	La víctima muchas de las veces no percibe que está siendo analizada por un acosador por lo que no se aleja de él.
4	Se perpetua el acoso.	El acosador	El acosador no desaprovecha la oportunidad para realizar el acoso.
5	Impacto en la mujer	Usuaría del trolebús	La mujer siente miedo e impotencia ante el hecho que le está pasando.
6	La mujer toma una decisión	Usuaría del trolebús	La víctima decisión de alejarse o reacciona por lo general golpeándolo o insultándolo.
7	Pide ayuda	Usuaría del trolebús	Reporta el hecho a la persona más cercana que suele ser el chofer del mismo trolebús o algún guardia de seguridad.
8	Se evalúa el caso.	Guardia de seguridad o chofer del bus.	Se examina el caso para ver si amerita llamar la policía o simplemente se hace una advertencia al agresor. Muchas de las veces no se hace nada ya que para formular una denuncia se necesita de pruebas. CONTINÚA



9	Llamar a la policía	Guardia de seguridad o chofer del bus.	Si el caso es grave se contacta a la policía para que estos se hagan cargo.
10	Trasladar al acosador a la fiscalía.	Policía nacional	Se traslada a acosador a la fiscalía para que responda por el hecho suscitado.
11	Formulación de la denuncia	Víctima de acoso	En la fiscalía la mujer agredida presenta la denuncia ante la autoridad presente.
12	Evaluación del caso	Fiscal de turno	Se evalúa la gravedad del caso y el fiscal de turno decidirá si el acosador es retenido o responderá en libertad, esto depende mucho de las pruebas que la víctima presente.
13	Evaluación del caso	Fiscal de turno	Se evalúa la gravedad del caso y el fiscal de turno decidirá si el acosador es retenido o responderá en libertad, esto depende mucho de las pruebas que la víctima presente.
14	Resolución del caso	Juez encargado del caso	El juez encargado del caso dictaminara la sanción o absolución del caso como lo habíamos mencionado todo dependerá de la gravedad y las pruebas que presente.

CAPITULO IV

1. Estrategias y propuestas.

1.1. Estrategias.

Una estrategia es un conjunto de acciones que se llevan a cabo para lograr un determinado fin.

Como se evidencia la estrategia es el cómo se van a lograr los objetivos planteados por una organización determinando las acciones y asignando los recursos necesarios para que se cumpla la meta.

A continuación, se presenta una clasificación general de las estrategias:

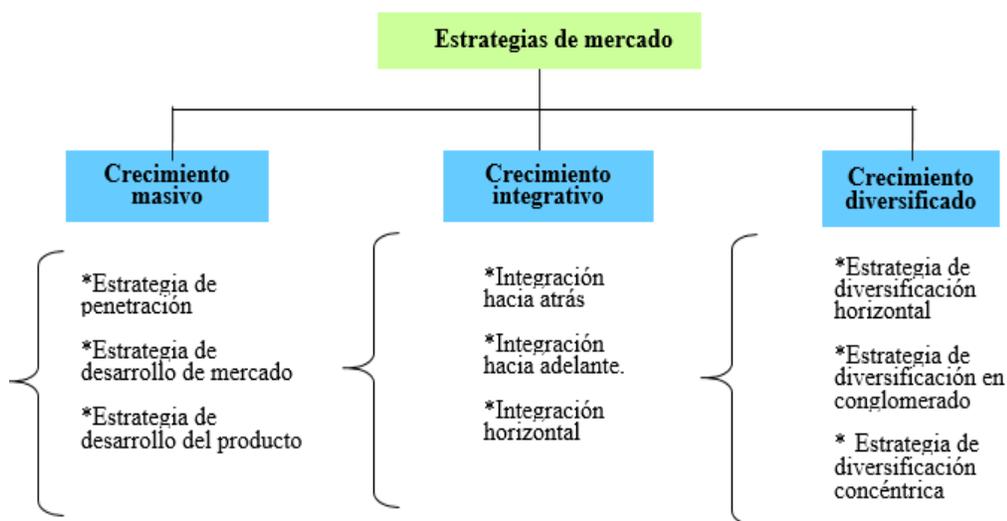


Figura 25 Clasificación de los tipos de estrategias parte 1

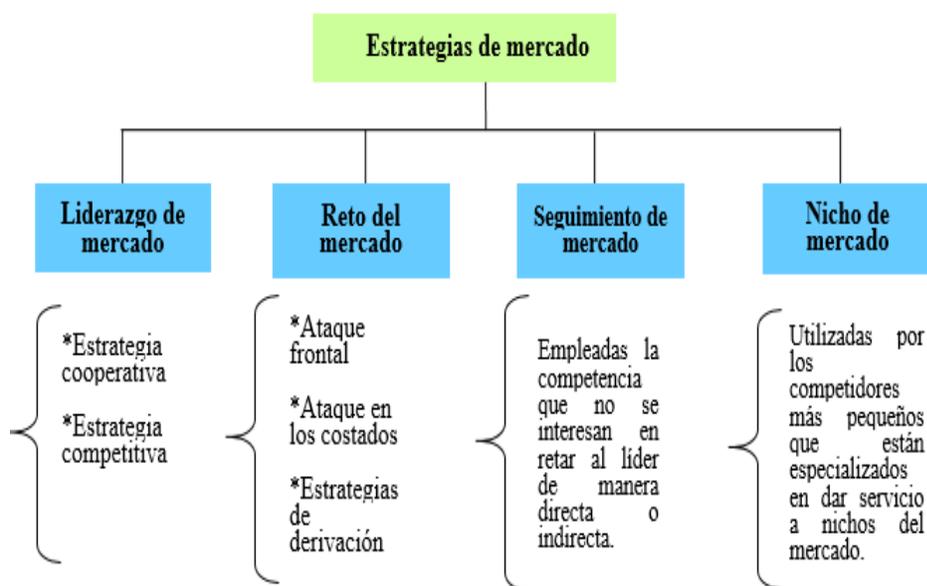


Figura 26 Clasificación de los tipos de estrategias parte 2

1.1.1. Estrategia Cooperativa

La cooperación entre organismos ya sean estos estatales u organizaciones civiles es una estrategia eficaz para alcanzar los objetivos planteados, estas estrategias pueden ser aplicada ente organismos de control gubernamentales como ministerio, secretarias, entre otras, con organizaciones civiles como fundaciones, patronatos, etc. ya que tienen objetivos comunes como son los de velar por los derechos de las personas.

El brindar espacios seguros para todos los miembros de la sociedad debe ser una tarea mancomunada, por su parte el gobierno debe implementar leyes que ayuden a controlar delios como es el acoso callejero a mujeres, que, con la ayuda de los entes controladores como la policía nacional, ministerio de justicia, ministerios de educación, y demás, se

aseguren que las leyes se cumplan; en cambio las organizaciones sociales y civiles como ONU mujeres, confederación de organizaciones civiles de Ecuador, y demás, aportarían con la difusión, socialización, comunicación de la igualdad de género y el respeto al espacio público asignado a las mujeres.

La cooperación es la mejor estrategia para implementar una cultura de equidad y respeto a todos los miembros de la sociedad y que todos podamos tener espacios públicos seguros y amigables.

Si bien es cierto la cooperación entre autoridades y las personas conlleva a que esta tenga una espontaneidad de ayuda como es el caso en las mujeres que sean vejadas y por consiguiente sufran en físico y psicológico las amenazas de individuos con características inadecuadas frente a la sociedad y por este motivo planteo esta estrategia de cooperación porque en conjunto con autoridades, personal de trolebús y víctimas formen una trilogía de cooperación para evitar este problema social que afecta desde niñas como a señoritas y señoras que utilizan transporte público.



Figura 27 Trilogía de cooperación

1.1.2. Estrategia de Seguimiento de Mercado

En algunos países como México y España se han tomado iniciativas para erradicar el acoso callejero, estas iniciativas como lo reportan han ayudado no solo a controlar este mal social, sino también a crear una cultura de respeto y apoderamiento del espacio público para todos. En la estrategia de seguimiento de mercado la meta no es ser el líder en determinado mercado, si no aprender de los líderes y seguir sus estrategias para lograr objetivos similares como en nuestro caso es erradicar el acoso callejeros, acciones determinadas como leyes específicas que sancionen los delitos de acoso callejero, contar con medios de transporte específicos solo para mujeres, educar a las nuevas generaciones sobre el respeto al género y espacio públicos, son algunas de las acciones tomadas por estos gobiernos para erradicar este problema social que nos afecta a todos.

He formulado la estrategia de mercado con el objetivo de copiar modelos de otros países que genera en el caso del estudio un seguimiento a este tipo de problema social, estoy seguro que el modelo mexicano determina una alternativa para erradicar el acoso callejero.

Medidas tomadas en el modelo mexicano.



Figura 28 Estrategias modelo Mexicano

1.2. Método GAP.

El método GAP es un procedimiento que permite evaluar la situación real de las mujeres que son víctimas del acoso en el transporte público en la ciudad de Quito, que se base en el tiempo como factor para su medición, tiempo en el cual se implementará una serie de acciones para cerrar las brechas entre la situación actual de las mujeres acosadas y adonde queremos llegar para erradicar este problema, cumpliendo así nuestro objetivo de brindar espacios seguros y amigables para todos.

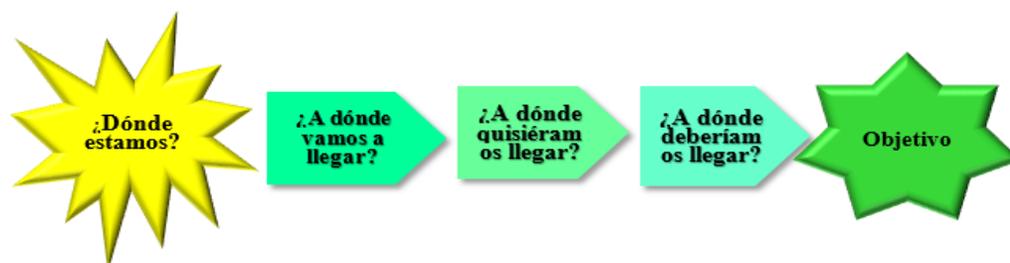


Figura 29 Modelo GAP

Tabla 30
Modelo de análisis GAP

OBJETIVO DE RESPONSABILIDAD SOCIAL		
PASOS	MERCADO	MUJER ACOSADA
¿Dónde estamos?	En base a nuestro estudio el 66,9% de las mujeres que usa trolebús fue acosada.	Las mujeres por décadas han sufrido acoso callejero.
¿A dónde vamos según la tendencia?	En base a la proyección de nuestro estudio el acoso a mujeres en el trolebús se duplicara en el siguiente año.	Las mujeres no denuncian los casos de acoso en trolebús, esto genera que las autoridades no cuenten con estadísticas para que tomen medidas a corto plazo para erradicarlo.
¿A dónde quisiéramos llegar?	A que todas las mujeres puedan movilizarse libremente en cualquier horario o situación con tranquilidad y seguridad.	
¿A dónde deberíamos llegar?	A que exista ética por parte de los agentes de transporte y autoridades para evitar este mal social.	
¿Objetivo	Desarrollar seminarios de ética en transportistas, autoridades y personas en general de la sociedad.	

1.3. Modelo matemático.

Índice de acoso a las mujeres en el transporte público.

Un modelo matemático es un indicador que determina el comportamiento de las variables de un problema, en el caso de nuestro estudio determino el comportamiento de la magnitud del acoso, a continuación, detallo la fórmula que nos ayuda a cuantificar el porcentaje de victimas que sufren este mal social.

$$IAMT = \frac{TP - TH}{TM + TMA}$$

IAMT = índice de acoso a mujeres en transporte público.

TP= Total pasajeros que viajan en transporte publico

TH = Total hombres que se movilizan en transporte público.

TM = Total mujeres que se movilizan en transporte público.

TMA= Total mujeres acosadas en transporte público.

$$IAMT = \frac{172145-77465}{94379+63340}$$

$$IAMT = 0,599 = 59,9\%$$

De acuerdo al modelo matemático el cuadro de impacto laboral quedaría de la siguiente manera.

Tabla 31
Rango de la medición del modelo matemático.

Rango del modelo matemático	Índice
0% - 50%	BAJO
51% - 75%	MEDIANO
76% - 100%	ALTO

Luego de aplicar el modelo matemático planteado, el resultado obtenido fue de 59,9%, mismo que caen dentro del rango del 51% – 75%, lo cual evidencia que el impacto del acoso a mujeres en el transporte público es medio.

Las autoridades tendrán que tomar estrategias para erradicar este índice de acoso sexual, por lo que este modelo matemático servirá en un futuro para realizar una nueva medición y comprobar el estado actual de este problema social.

El objetivo de todos debe ser la eliminación del acoso callejero, trabajando mancomunadamente buscando el bien común es el primer paso para llegar a erradicar este mal social, ya que es tarea de todo brindar espacios públicos seguros libres de acoso para todos.

CAPITULO V

1. Conclusiones y recomendaciones.

Tabla 32 Conclusiones y recomendaciones.

CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>De acuerdo a la teoría de Dr. Luis Abarca el acoso sexual es toda ofensa impúdica de hecho o verbal, mediante insinuaciones o acciones alusivas al sexo, así como todo contacto corporal con intención sexual en contra del ofendido sea cual fuere su sexo o edad que vulnera sus derechos humanos.</p>	<p>Las autoridades deben tomar estrategias para erradicar este problema social ya que constituye un peligro para la seguridad e integridad de las mujeres.</p>
<p>De acuerdo a los resultados obtenidos de la pregunta ¿Usted ha sufrido acoso sexual en el sistema de transporte publico trole bus? se concluye que el 66,9% de las mujeres ha sufrido acoso sexual evidenciando que es un problema social presente.</p>	<p>Las autoridades del trolebús y policía nacional deben tomar acciones concretas para erradicar el acoso sexual en el transporte público ya que no existe respeto en su espacio público de la mujer.</p>
<p>De acuerdo a los resultados obtenidos de la pregunta ¿Cómo se siente usted viajando en el sistema de transporte trole bus? la mayoría de las mueres se siente poco segura e insegura denotando un problema grave que ellas tienen que vivir a diario.</p>	<p>Los organismos de control deben brindar más seguridad a las mujeres apoyándolas de inmediato cuando se susciten los casos de acoso.</p>
	<p>CONTINÚA </p>

En el estudio técnico se puede evidenciar que las mujeres son vejadas apenas entran a las paradas del trolebús, es decir sufren acoso desde que se disponen a usar el servicio de transporte público.

Aumentar el control de la seguridad del trolebús y de la policía nacional tanto en las paradas como dentro de las unidades, disponiendo de guardias de seguridad, ya que el acoso se puede desarrollar en cualquier momento cuando una mujer hace uso del trolebús.



Se recomienda utilizar el objetivo planteado en el método GAP para que la situación actual del acoso se pueda erradicar completamente.

Aplicado el modelo matemático se determinó el índice de acoso a mujeres en el transporte público es de nivel mediano actualmente, lo que genera incertidumbre y mal estar entre las mujeres que se movilizan en transporte público.

Se recomienda usar el modelo matemático para una nueva medición en el futuro y determinar así si este ha aumentado o disminuido.

BIBLIOGRAFÍA

- Abarca, L. (2006). *El acoso sexual*. Quito: Editorial Jurídica del Ecuador.
- Aldana, Y. (Mayo de 2011). *La violencia de género, una verdad ineludible*. Obtenido de eumed.net: <http://www.eumed.net/rev/cccss/12/yaa.htm>
- Asamblea General de Naciones Unidas. (20 de Diciembre de 1993). *Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer*. Obtenido de Naciones Unidas NNUU: <http://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/ViolenceAgainstWomen.aspx>
- Asociación de mujeres para la salud. (2005). *Violencia sexual de género*. Madrid: Revista asociación de mujeres para la salud.
- Asociación Terrogenero. (2002). *Acoso sexual- una forma de violencia de genero*. Obtenido de Terrorismo de género: <https://terrorismodegenero.jimdo.com/acoso-sexual/>
- Benavides, C. (Junio de 2017). *El 40% de los abusos sexuales ocurre en el transporte público*. Obtenido de <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/septimo-dia/51/el-40-de-los-abusos-sexuales-ocurre-en-el-transporte-publico>
- Chamba Salcedo, K. (1999). *Bases epistemológicas taxonómicas, sociológicas y psicopedagógicas del currículo*. Loja: Editorial universitaria. UNL.
- Comisión para la Igualdad de Oportunidades en el Empleo. (18 de Mayo de 2007). *Hostigamiento Sexual*. Obtenido de Equal Employment Opportunity Commission, EEOC: https://www.eeoc.gov/spanish/types/sexual_harassment.html

- Empresa Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros. (15 de Agosto de 2017). *Pasajeros 2017*. Obtenido de Trole Bus: <http://www.trolebus.gob.ec/index.php/gestion/indicadores/indicadores-operacionales-2017/pasajeros-2017>
- Escuela Politécnica del Litoral. (19 de Diciembre de 2014). *Campaña contra el acoso en el transporte público*. Obtenido de Noti ESPOL: <http://noticias.espol.edu.ec/article/campa%C3%B1a-contra-el-acoso-en-el-transporte-p%C3%ABlico>
- Esquerdo, D. (2002). *Delito de acoso sexual*. Obtenido de Vásquez & Apariz asociados: <http://www.tuabogadodefensor.com/acoso-sexual-laboral/#>
- Fierro, A. (2015). *El acoso sexual en espacios públicos en la ciudad de Quito 2015*. Obtenido de Repositorio de la Universidad central del Ecuador: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/6239/1/T-UCE-0013-Ab-127.pdf>
- Galiani, S., & Jaitman, L. (Noviembre de 2016). *El transporte público desde una perspectiva*. Obtenido de Universidad de Maryland - Banco Interamericano de Desarrollo: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7944/El-transporte-publico-desde-una-perspectiva-de-genero-percepcion-de-inseguridad-y-victimizacion-en-Asuncion-y-Lima.pdf?sequence=1>
- Gaytan, P. (Mayo - Junio de 2007). *El acoso sexual en lugares públicos: un estudio desde la grounded theory*. Obtenido de El cotidiano: <http://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/01/Patricia-Gaytan-Sanchez-El-acoso-sexual-en-lugares-publicos-un-estudio-desde-la-Grounded-Theory.pdf>
- Junta directiva del Parlamento Europeo. (23 de Septiembre de 2002). *Principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en lo que se refiere al acceso al empleo*.

Obtenido de Parlamento Europeo: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:32002L0073>

Maldonado, I. (Octubre de 2014). *Características del acoso sexual que sufren las adolescentes mujeres en el transporte metropolitano de Quito*. Obtenido de Repositorio Universidad Politécnica Salesiana del Ecuador: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7364/1/UPS-QT06136.pdf>

Observatorio contra el acoso callejero Chile. (Marzo de 2015). *¿Está Chile Dispuesto A Sancionar El Acoso Callejero?* Obtenido de Observatorio contra el acoso callejero Chile: <http://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/03/Informe-Encuesta-OCAC-2015.pdf>

Organización internacional del trabajo. (2012). *El hostigamiento o acoso sexual*. Obtenido de OIT: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---américas/---ro-lima/---sro-san_jose/documents/publication/wcms_227404.pdf

Ortiz, S. (16 de Mayo de 2017). *358 personas han denunciado acoso sexual en buses de Quito en dos meses*. Obtenido de Diario El Comercio: <http://www.elcomercio.com/tendencias/personas-denunciado-acososexual-buses-quito.html>

Rozas, P., & Salazar, L. (Julio de 2015). *Violencia de género*. Obtenido de CEPAL: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y