

PSICOLOGÍA EN AMÉRICA LATINA

Temáticas emergentes y desafíos para el siglo XXI

© GONZALO SALAS y JULIO CÉSAR OSSA, *editores*

Nueva Mirada Editores, 2025

Open Access. El presente capítulo de libro es de acceso abierto.

El acoso sexual en el transporte público de Lima

Xiany Diestra, Lilibet Vallem y Natividad Espíritu

Cómo citar este capítulo

Diestra, X., Valle, L., Espíritu, N. (2025). El acoso sexual en el transporte público de Lima. In G. Salas & J. C. Ossa (Eds.), *Psicología en América Latina: Temáticas emergentes y desafíos para el siglo XXI* (pp. 45-54). Nueva Mirada.

EL ACOSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LIMA

Xiany Diestra¹, Lilibet Valle¹ y Natividad Espíritu¹

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática en la actualidad, el Perú cuenta con aproximadamente 34.390.000 habitantes, de los cuales 11.305.000 residen en Lima (INEI, 2024). Estas cifras son fundamentales para entender la magnitud de los problemas en el sistema de transporte público de la capital, dado que este fenómeno afecta a millones de personas diariamente.

Los motivos del incremento de la población limeña están relacionados con temas de migración interna por las carencias que tienen los otros departamentos del Perú: hospitales y clínicas sin los adelantos tecnológicos que existen en Lima, centros educativos con menor prestigio o con ausencia de docentes calificados, entre otros aspectos, hace que la capital del Perú sea un lugar atractivo para fijar residencia. Más que una realidad de posible desarrollo personal es una «utopía urbana», como diría Meneses (1998), puesto que muchos

¹ Universidad Ricardo Palma, Lima, Perú.

* La correspondencia de este artículo debe ser dirigida a Xiany Diestra, Universidad Ricardo Palma. Av. Alfredo Benavides 5440, Santiago de Surco, Lima, Perú, Email: 202020478@urp.edu.pe

migrantes tienen que sufrir las condiciones de vida precarias que les impone la ciudad, cuando no tienen un trabajo seguro y sí pertenecen a los estratos socioeconómicos más bajos. Y el sueño de la superación personal, del ascenso social y económico al llegar a la ciudad de Lima, es más una utopía que una realidad.

Por otro lado, la migración internacional, especialmente de otros países latinoamericanos, también ha contribuido, aunque en menor medida, al incremento de la población de Lima. Este excesivo número de habitantes ha traído problemas en el transporte, como el hacinamiento de las personas dentro del transporte público. La necesidad de ir a trabajar o estudiar cotidianamente en el transporte público hace que las personas viajen apretadas unos contra otros, de pie dentro de ómnibus o micros (omnibuses de menor tamaño).

Los cambios que viene experimentando el Perú, como el megaproyecto de Chancay, que inaugurará una nueva ruta marítima hacia Asia desde el Pacífico, impulsarán el crecimiento de la economía peruana, dinamizarán el comercio y atraerán flujos migratorios. Esto generará una mayor demanda de transporte en zonas aledañas como Ancón, Callao y Lima, requiriendo soluciones urgentes para la capital, cuya población podría aumentar debido a la proximidad con esta infraestructura portuaria. Además, se proyecta que en los próximos años incluso Brasil optaría por exportar sus productos a Asia a través de este hub estratégico, desplazando parcialmente la actividad de puertos como los de California o Valparaíso. Este escenario refleja el potencial impacto demográfico y logístico que tendría el desarrollo de Chancay para Lima.

La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao asegura que, en teoría, existen suficientes buses y medios de transporte para cubrir las necesidades de los usuarios; sin embargo, la realidad observada día a día sugiere una sobrecarga en el sistema, especialmente en las horas punta de mayor afluencia de público (entre 7 A.M. a 9 A.M. y de 6 P.M. a 8 P.M.). Es necesario pensar en metros subterráneos, bypass a desniveles, túneles y otros adelantos que mejoren el transporte público. A pesar de la cantidad de unidades disponibles,

el transporte en Lima dista mucho de ser eficiente y seguro. En las primeras horas de la mañana y al final de la jornada laboral, se observa un aumento significativo en la demanda de transporte, generando la formación de grandes multitudes en estaciones y paraderos. Este constante flujo de personas expone a los usuarios a situaciones de riesgo, como robos y, en particular, acoso sexual. El hacinamiento en los buses, trenes y otros medios de transporte contribuye a una falta de espacio personal, lo que facilita la ocurrencia de tocamientos indebidos y otras formas de violencia sexual.

A nivel local, en los últimos años, el acoso sexual ha adquirido la forma de violencia que afecta a personas sin distinción de género, raza, ideología o edad. No obstante, las mujeres son las principales víctimas, ya que se las considera más vulnerables ante estos actos impulsados por la lujuria y el instinto sexual masculino de personas con poco control de sus impulsos. Esto repercute en su integridad física, sexual y emocional, además de provocar humillación y una ofensa moral (Padilla, 2019). La agresión sexual abarca más que solo el tocamiento inapropiado, como el roce o frotamiento en un transporte abarrotado; incluye también la forma en que se observa a las mujeres. Según un informe de la Cooperación Alemana, el tipo de acoso más común en el transporte público de Perú es los tocamientos indebidos, que representan el 65%, seguido de los piropos o acosos verbales con un 20%, y las miradas incómodas, que alcanzan el 11%.

Los patrones de violencia de género en espacios públicos reflejan estereotipos profundamente arraigados. El estudio 'Resultados de estudio de opinión pública sobre la violencia de género' (GENERO-PUCP, 2024) revela que, aunque el 95,1% de la población urbana peruana respalda el enfoque de género en educación, persisten actitudes que justifican la violencia: el 8,1% aún cree que 'sin defensa física no hay violación'. Esta normalización de la agresión, sumada a que el 78,2% considera insuficiente la protección legal, explica la perpetuación del acoso en el transporte, donde el 65% de las víctimas son mujeres (MTC, 2021). No obstante, el acoso sexual en el transporte público no se debe prioritariamente a la falta de espacio vital, sino a

la mentalidad machista que se observa en países como Perú. Desde una perspectiva sociocultural, algunos hombres podrían internalizar normas machistas que legitiman comportamientos de dominación sexual, aunque esto no es inherente a la masculinidad *per se*. Un hombre que no es machista y que tiene una buena educación, así esté en una situación de hacinamiento espacial con mujeres u otras personas, guarda la compostura y evita acosar sexualmente cuando no hay consentimiento del otro ser humano. Entonces más que nada el problema está en la mente de los acosadores sexuales que tienen ausencia de valores, los que son inculcados con la educación en casa, en el colegio, en el vecindario, por los medios de comunicación, por las redes sociales virtuales.

El ser humano tiene una naturaleza biológica: estudios evolutivos demuestran que, en términos reproductivos, los hombres muestran una tendencia innata a priorizar el acceso sexual inmediato (Conroy-Beam & Buss, 2022), lo que, en ausencia de regulación social, podría traducirse en abordajes impulsivos.

El acoso sexual en el transporte público constituye un problema recurrente en nuestra sociedad. Datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones revelan que el 65% de las limeñas ha sufrido algún tipo de violencia en estos espacios, desde tocamientos indebidos hasta comentarios obscenos o miradas intimidantes (aunque estas últimas resultan más difíciles de documentar) (MTC, 2021). Otra investigación de Infobae (2022) indica que el 39% de las mujeres en la capital peruana han experimentado acoso callejero, incluyendo situaciones ocurridas en buses y trenes urbanos. Este fenómeno no solo vulnera la integridad física y emocional de quienes lo padecen, sino que además restringe su derecho a transitar con libertad y seguridad.

Los análisis demuestran que las jóvenes son las más afectadas por esta problemática, particularmente las estudiantes que deben desplazarse diariamente por la ciudad (Vallejo & Rivarola, 2013). Un estudio del Instituto de Opinión Pública de la PUCP (IOP, 2012) encontró que el 72% de las mujeres entre 18 y 29 años reportaron al menos un incidente de acoso durante los últimos seis meses, siendo los con-

tactos físicos no consentidos en el transporte colectivo las agresiones más comunes. Si bien la mayoría (95%) condena los tocamientos, otras conductas como piropos groseros o silbidos siguen siendo justificadas como «expresiones de admiración» o «comportamiento masculino natural» (Vallejo & Rivarola, 2013). Esta minimización se relaciona con discursos que responsabilizan a las víctimas por su forma de vestir o actuar, reproduciendo así patrones de violencia simbólica (Falú, 2009).

Investigaciones recientes han analizado cómo este problema se manifiesta en diversas metrópolis latinoamericanas. Se identificó que la falta de supervisión, las instalaciones inadecuadas y el hacinamiento en las unidades crean condiciones ideales para estos actos (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021). La proximidad corporal forzada y la ausencia de privacidad durante las horas pico facilitan la impunidad de los agresores.

Esta situación obliga a muchas usuarias a modificar sus hábitos cotidianos. Desde limitar su vestuario hasta mantener constante vigilancia de su entorno, las mujeres destinan considerable energía mental a prevenir posibles ataques. Tales mecanismos de defensa, que incluyen alterar recorridos o evitar ciertos horarios, terminan reforzando la idea del espacio urbano como territorio masculino (Bourdieu, 1998). La permanente tensión que experimentan, especialmente las adolescentes y adultas jóvenes, al esperar el bus o viajar *apretujadas*, contradice el derecho fundamental a habitar una ciudad que garantice el libre desarrollo de sus habitantes.

La vigilancia y legislación en Perú han logrado reducir significativamente el problema del acoso en el transporte público en tiempos recientes. Sin embargo, surge la pregunta: ¿qué acciones están tomando nuestras autoridades locales ante esta problemática social? La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU, 2021) ha aprobado un reglamento que establece un protocolo para abordar los casos de acoso sexual en el transporte público, con el fin de contribuir a la erradicación de la violencia sexual contra mujeres, niñas y adolescentes. Este reglamento promueve la participación de los

usuarios, quienes pueden reportar incidentes como víctimas o testigos, y coordina esfuerzos institucionales y sectoriales, utilizando herramientas como cámaras de seguridad, la difusión de incidentes en medios de comunicación, el rechazo social hacia los acosadores y la intervención policial para mitigar este problema. Su cumplimiento es obligatorio para todas las unidades de la ATU, así como para operadores, conductores, personal de seguridad, usuarios y demás involucrados, lo que subraya la importancia del trabajo conjunto. Sin embargo, pese a estas medidas, en 2023 se reportaron 377 denuncias por acoso sexual en el Metropolitano, Línea 1 y corredores complementarios (El Peruano, 2024). Esta cifra sugiere que, aunque los protocolos existen, su efectividad depende de factores como la capacitación continua de operadores, la accesibilidad de los canales de denuncia y la sanción ejemplarizante a agresores.

En esta tendencia, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC (2024) está llevando a cabo jornadas informativas en instituciones educativas. Esta iniciativa forma parte de las campañas «Ponle Freno al Acoso» y «Seguros al Cole», promovidas por el sector a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC. El objetivo es que la ciudadanía reconozca que cualquier forma de acoso en el transporte, como frotamientos, roces, gestos, miradas o palabras obscenas, debe ser denunciada, ya sea por la víctima o por un testigo, informando al conductor del vehículo.

Además, se ha señalado que los conductores y operadores de transporte en todo el país están recibiendo capacitación por parte de las autoridades competentes en cada provincia sobre el Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Público, implementado por el MTC. Estas campañas buscan asegurar viajes dignos y desplazamientos seguros en los autobuses, especialmente para niñas, niños, adolescentes y mujeres, quienes son los más vulnerables. Es importante recordar que el acoso es un delito que puede ser sancionado con penas de prisión de hasta 15 años.

Aunque se han implementado medidas, la erradicación total del acoso requiere intervenciones sostenidas y multidisciplinarias.

Queda pendiente especialmente la educación de los varones desde la infancia, que debe ser impartida en la familia, en los colegios, por los medios de comunicación y redes sociales, a fin de crear nuevos criterios de masculinidad, erradicar actitudes machistas de dominio sexual, inculcar el respeto a los demás en todas las circunstancias, aspectos que deben ser tratados a nivel de políticas educativas de la población peruana.

En este sentido y mientras ello no ocurra, es necesario tomar medidas de prevención y sanción. Son necesarias más cámaras de video para vigilancia, las grabaciones de las escenas dentro del transporte público son importantes como medidas preventivas y disuasivas, puesto que las grabaciones son medios probatorios de delitos. Esto implica mayor inversión económica puesto que requiere la compra de cámaras para colocarlas en lugares estratégicos dentro del transporte público y monitoreo desde centrales con técnicos especializados contratados para retomar las escenas en los momentos requeridos y la producción de los videos cortos necesarios.

Queda pendiente entonces la planificación de políticas sociales a corto, mediano y largo plazo, que deben ser dirigidas por la presidencia de la República y delegadas para ser diseñadas y ejecutadas desde los ministerios, alcaldías, instituciones policiales, con la ayuda de los medios de comunicación y las redes sociales. Es necesario tener ciudades seguras para todos en las que el ser humano se pueda desarrollar plenamente, sin temores, sin incomodidad, para que sea posible el bienestar, la salud física y mental necesarios para el pleno ejercicio de las libertades individuales y los derechos humanos.

Referencias

- Bourdieu, P. (1998). *La dominación masculina*. Anagrama. <http://nomasviolenciacontramujeres.cl/wp-content/uploads/2015/09/Bondiu-Pierre-la-dominacion-masculina.pdf>
- Buss, D., & Schmitt, D. (2019). Mate preferences and their behavioral manifestations. *Annual Review of Psychology*, 70, 77-110. <https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev-psych-010418-103408>
- Ceccato, V., & Loukaitou-Sideris, A. (2021). Sexual harassment in transit environments among college students in the #MeToo era: Reporting evidence from six continents. *American Journal of Criminal Justice*, 45(4), 626-647. <https://link.springer.com/article/10.1007/s12103-020-09583-9>
- Diario Oficial del Bicentenario: El Peruano. (2021). Combaten el acoso sexual en el transporte público. <https://elperuano.pe/noticia/134636-combaten-el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico>
- Diario Oficial del Bicentenario: El Peruano. (2022). ATU desarrolla protocolo para la atención de casos de acoso sexual en el transporte público. <https://www.elperuano.pe/noticia/197381-atu-desarrolla-protocolo-para-la-atencion-de-casos-de-acoso-sexual-en-el-transporte-publico>
- El Peruano. (2024, 15 de enero). Acoso sexual: ATU atendió 377 casos en el Metropolitano, Línea 1 y corredores complementarios. <https://elperuano.pe/noticia/235903-acoso-sexual-atu-atendio-377-casos-en-el-metropolitano-linea-1-y-corredores-complementarios>
- Falú, A. (2009). *Mujeres en la ciudad: De violencias y derechos*. Red Mujer y Hábitat. <https://hic-al.org/2019/10/08/mujeres-en-la-ciudad-de-violencias-y-derechos/#:~:text=Es%20una%20pro>

- puesta%20que%20fue%20impulsada%20por%20la,y%20el%20
Desarrollo%20%28acid%29%20y%20al%20propio%20unifem.
- Grupo de Investigación en Estudios de Género (GENERO-PUCP). (2024). *Resultados de estudio de opinión pública sobre la violencia de género*. Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://pulso.pucp.edu.pe/publicaciones/resultados-de-estudio-de-opinion-publica-sobre-la-violencia-de-genero>
- Infobae Perú. (2022). 39% de mujeres de Lima Metropolitana ha sido víctima de acoso callejero y en el transporte público. *Infobae Perú*. <https://www.infobae.com/america/peru/2022/11/04/39-de-mujeres-de-lima-metropolitana-ha-sido-victima-de-acoso-callejero-y-en-el-transporte-publico/>
- Instituto de Opinión Pública (IOP). (2012). *Encuesta Nacional de Familia y Roles de Género*. PUCP.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2024). *Población estimada del Perú y Lima Metropolitana 2024*. <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/poblacion/>
- Meneses, M. (1998). *La utopía urbana. El movimiento de pobladores en el Perú*. Universidad Ricardo Palma. <http://biblioteca.unfv.edu.pe/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=12997>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024). MTC sensibiliza a estudiantes sobre protocolo contra el acoso en el transporte público. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/953231-mtc-sensibiliza-a-estudiantes-sobre-protocolo-contra-el-acoso-en-el-transporte-publico>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2021). Siete de cada diez mujeres han sido víctimas de acoso en transporte público en Lima. *La República*. <https://larepublica.pe/sociedad/2021/06/15/mtc-siete-de-cada-diez-mujeres-han-sido-victimas-de-acoso-en-transporte-publico-en-lima>
- Padilla Soto, A. (2019). *Acoso sexual en el transporte público y el derecho a la intimidad en las mujeres en Ventanilla*.

Universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/50545>

Vallejo, E., Rivarola, M. (2013). *La violencia invisible: Acoso sexual callejero en Lima Metropolitana y Callao*. <https://repositorio.pucp.edu.pe/items/270bdce7-824d-45b5-83b2-c599168384ad>

PSICOLOGÍA EN AMÉRICA LATINA

Temáticas emergentes y desafíos para el siglo XXI

© GONZALO SALAS y JULIO CÉSAR OSSA, *editores*

Open Access. El presente capítulo de libro es de acceso abierto.