

**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE TRABAJO SOCIAL**

TEMA:

**Afectaciones frente a la violencia social a la que se exponen
los conductores del transporte escolar e institucional
de una compañía de la ciudad de
Quito en el año 2025.**

AUTORA:

Nicolalde Mendieta Judith Fabiola

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Licenciada en Trabajo Social**

TUTORA:

De Luca Uría, María Fernanda

Guayaquil, Ecuador

28 de agosto del 2025



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE TRABAJO SOCIAL

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Nicolalde Mendieta Judith Fabiola**, como requerimiento para la obtención del título de **Trabajadora Social**.

TUTORA

f. 

De Luca Uría María Fernanda

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. 

St.Omer Navarro, Vilma Noemí

Guayaquil, a los 28 días del mes de agosto del año 2025



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE TRABAJO SOCIAL**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Nicolalde Mendieta, Judith Fabiola

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación: **Afectaciones frente a la violencia social a la que se exponen los conductores del transporte escolar e institucional de una compañía de la ciudad de Quito en el año 2025**, previo a la obtención del título de **Trabajadora Social**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 28 días del mes de agosto del año 2025

LA AUTORA

f.  _____

Nicolalde Mendieta Judith Fabiola



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE TRABAJO SOCIAL**

AUTORIZACIÓN

Yo, **Nicolalde Mendieta Judith Fabiola**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Afectaciones frente a la violencia social a la que se exponen los conductores del transporte escolar e institucional de una compañía de la ciudad de Quito en el año 2025**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 28 días del mes de agosto del año 2025

LA AUTORA:

f. _____

Nicolalde Mendieta Judith Fabiola

REPORTE COMPILATIO

UIC INFORME DE ANÁLISIS
magister

Nicolalde Mendieta Judith Fabiola TERMINADO

3% Textos sospechosos

< 1% Similitudes
< 1% similitudes entre comillas
0% entre las fuentes mencionadas
2% Idiomas no reconocidos
9% Textos potencialmente generados por la IA (ignorado)

Nombre del documento: Nicolalde Mendieta Judith Fabiola
TERMINADO .docx
ID del documento: bb45602ae43e0c01020cad8ca45995b6873c223b
Tamaño del documento original: 8,43 MB

Depositante: María Fernanda De Luca Uría
Fecha de depósito: 14/10/2025
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 14/10/2025

Número de palabras: 20.002
Número de caracteres: 140.141

Ubicación de las similitudes en el documento:

☰ Fuentes de similitudes

Fuentes principales detectadas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	Antecedentes Nicolalde Judith Septimo Semestrej.docx Antecedente... #69333 Viene de de mi grupo 2 fuentes similares	10%		Palabras idénticas: 10% (2072 palabras)
2	Nathaly Freire Juan Vega.P73.docx Nathaly Freire Juan Vega.P73 #59593 Viene de de mi grupo 5 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (144 palabras)
3	repositorio.ucsg.edu.ec La acción afirmativa de personas con discapacidades y ... http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/331757504/7/UCSG-PRE-JUR-DER-MD-11.pdf 3 fuentes similares	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (132 palabras)
4	repositorio.ucsg.edu.ec La falta de regulación de normativa acerca de la media... http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/331718919/1/7-UCSG-PRE-JUR-DER-MD-429.pdf 1 fuente similar	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (97 palabras)
5	Sofía Adriana Mosquera Falla contenido.pdf Sofía Adriana Mosquera ... #735963 Viene de de mi grupo	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (94 palabras)

Firma de Estudiante

f. _____

Nicolalde Mendieta Judith Fabiola

Firma de Docentes

f. _____

María Fernanda De Luca Uría
TUTORA

f. _____

Christopher Muñoz, MGS.
COORDINADOR UIC A-2025

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi sincero agradecimiento a la Licenciada María Fernanda de Luca Uria, por su apoyo académico, por su motivación, dedicación y sabiduría e impulsarme a no desmayar y culminar este proyecto.

Aprecio de una manera muy especial sus valiosos consejos y admiro su profesionalismo y apoyo moral

A mi familia: a mi esposo e hijos por su apoyo, por su paciencia y por creer en mi incluso en los momentos más difíciles y ser mi motivación para culminar esta etapa de mi vida.

DEDICATORIA

A mis hijos, por su paciencia, su alegría la razón y la motivación de todo mi esfuerzo y espero que este proyecto les muestre que, con dedicación y perseverancia, cualquier meta es posible.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE TRABAJO SOCIAL**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f.

María Fernanda De Luca Uría

TUTORA

f.

VILMA NOEMÍ ST.OMER NAVARRO
DIRECTORA DE CARRERA

f.

CHRISTOPHER FERNANDO MUÑOZ
COORDINADOR DEL ÁREA

f.

JOSÉ SALAZAR JARAMILLO
DOCENTE Oponente

**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD SISTEMA DE EDUCACION A DISTANCIA. (Cod. 34)
CARRERA TRABAJO SOCIAL (R). (Cod. 435)
PERIODO A-2025 (Cod. 13221)

**ACTA DE TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN
TRABAJO DE TITULACIÓN**

El Tribunal de Sustentación ha escuchado y evaluado el Trabajo de Titulación denominado "AFECTACIONES FRENTE A LA VIOLENCIA SOCIAL A LA QUE SE EXPONEN LOS CONDUCTORES DEL TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL DE UNA COMPAÑÍA DE LA CIUDAD DE QUITO, EN EL AÑO 2025", elaborado por el/la estudiante JUDITH FABIOLA NICOLALDE MENDIETA, obteniendo el siguiente resultado:

Nombre del Docente-tutor	Nombres de los miembros del Tribunal de sustentación		
MARIA FERNANDA DE LUCA URIA	VILMA NOEMI ST.OMER NAVARRO	PRICILA FRANCIA SANCHEZ UBE	JOSE GREGORIO SALAZAR JARAMILLO
Etapas de ejecución del proceso e Informe final			
10 / 10	9.50 / 10	9.00 / 10	9.50 / 10
	Total: 30 %	Total: 30 %	Total: 40 %
Parcial: 50 %	Parcial: 50 %		
Nota final ponderada del trabajo de título:		9.68 / 10	

Para constancia de lo actuado, el (la) Coordinador(a) de Titulación lo certifica.



Coordinador(a) de Titulación

ÍNDICE

CAPÍTULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.1 Antecedentes	3
1.1.1 Antecedentes Contextuales	3
1.1.2 Antecedentes Investigativos	10
1.2 Definición del Problema y problematización	16
1.3 Preguntas de investigación	20
1.3.1 Pregunta principal:	20
1.3.2 Subpreguntas	20
1.4 Objetivos de Investigación	21
1.4.1 Objetivo general	21
1.4.2 Objetivos específicos	21
1.5 Justificación	21
CAPÍTULO 2: MARCOS REFERENCIALES	25
2.1 Referente teórico	25
2.2 Referente Conceptual	31
2.3 Marco conceptual: Violencia social hacia conductores de transporte escolar e institucional	33
2.3.1 Afectaciones en los conductores frente a la violencia	35
2.4 Referente Normativo.	38
2.4.1 Normativa Internacional.	41
2.4.2 Normativa Nacional	42
2.5 Referente Estratégico.	46
2.5.1 Plan Metropolitano de Desarrollo de Ordenamiento Territorial (PDOT) y la prevención del riesgo social en el transporte escolar e institucional	49
CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	51
3.1 Enfoque de la Investigación.	51
3.2 Tipo y Nivel de la Investigación.	52
3.3 Método de Investigación.	53
3.4 Universo, Muestra y Muestreo.	53
3.5 Formas de Recolección de la Información.	54
3.6 Formas de Análisis de la Información.	55
CAPÍTULO 4: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.	58
CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	82
5.1 Conclusiones Generales.	82
5.1.1 Alta exposición a violencia social durante el servicio	82
5.1.2 Afectaciones físicas, materiales y emocionales significativas ¡Error! Marcador no definido.	
5.1.3 Débil preparación y respaldo institucional	82
5.1.4 Falta de conocimiento sobre seguros y canales de denuncia	83
5.1.5 Necesidad urgente de estrategias integrales de protección	83
5.2 Recomendaciones Generales.	83
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	86

RESUMEN

La violencia social representa un riesgo estructural para los conductores de transporte escolar e institucional en Quito. Este estudio, basado en un análisis multidimensional de una compañía dedicada a este servicio, se evidencia una creciente exposición a situaciones de violencia que configuran un entorno laboral de alto riesgo. Los factores de afectación incluyen inseguridad en rutas con robos y agresiones, conflictos con pasajeros, presión emocional derivada del estrés laboral y violencia interna entre usuarios. Estos se agravan por la cultura vial, el tráfico y la ausencia de mecanismos institucionales de protección. Las conclusiones revelan que la violencia social es una constante que impacta física, emocional y legalmente a los conductores. Se identifica un déficit institucional en prevención, contención y formación, así como desconocimiento sobre seguros y canales de denuncia. La mayoría carece de herramientas para enfrentar agresiones, lo que genera frustración, miedo y desgaste emocional. Desde el trabajo social, se propone una ruta estratégica que incluye capacitación continua en manejo de conflictos, protocolos de seguridad con enfoque comunitario, canales de denuncia accesibles, campañas de sensibilización institucional y evaluación participativa. Estas medidas buscan dignificar el rol del conductor, fortalecer su bienestar integral y promover una cultura organizacional basada en la corresponsabilidad y el respeto. El estudio aporta una mirada crítica y propositiva para transformar el entorno laboral desde una perspectiva de protección, equidad y justicia social.

Palabras claves: *Violencia social, Conductores de transporte, Trabajo social, Riesgo laboral, Seguridad institucional, Bienestar emocional*

ABSTRACT

Social violence represents a structural risk for school and institutional bus drivers in Quito. This study, based on a multidimensional analysis of a company dedicated to this service, shows a growing exposure to situations of violence that create a high-risk work environment. Impacting factors include road insecurity with robberies and assaults, conflicts with passengers, emotional pressure stemming from work-related stress, and internal violence among commuters. These are exacerbated by road culture, traffic, and the absence of institutional protection mechanisms. The findings reveal that social violence is a constant that impacts drivers physically, emotionally, and legally. An institutional deficit in prevention, containment, and training is identified, as well as a lack of knowledge about insurance and reporting channels. Most lack the tools to confront attacks, which generates frustration, fear, and emotional exhaustion. From a social work perspective, a strategic path is proposed that includes ongoing training in conflict management, community-based safety protocols, accessible reporting channels, institutional awareness campaigns, and participatory evaluation. These measures seek to dignify the role of drivers, strengthen their overall well-being, and promote an organizational culture based on co-responsibility and respect. The study provides a critical and proactive approach to transforming the work environment from a perspective of protection, equity, and social justice.

Keywords: *Social violence, Transport drivers, Social work, Occupational risk, Institutional security, Emotional well-being*

INTRODUCCIÓN

La violencia social es un riesgo significativo para los conductores de transporte escolar e institucional, en este caso se ha considerado el estudio de la empresa SCHOOL TRANSPORT S.A. cuyos factores de afectación incluyen la inseguridad en rutas, dado que, los conductores pueden estar expuestos a robos, agresiones o extorsiones en zonas de alta criminalidad, conflictos con pasajeros, ya que pueden enfrentar situaciones de violencia verbal o física por parte de usuarios o terceros, presión laboral, por el grado de inseguridad y el estrés afectando su bienestar emocional y desempeño en el trabajo y finalmente, violencia dentro del vehículo en caso de situaciones de conflicto entre estudiantes o usuarios del transporte institucional. Todos estos factores generan un entorno de riesgo, sumado a las externalidades provocadas por la cultura vial, el tráfico vehicular y otros factores que varían entre las diferentes regiones en el Ecuador.

Mediante el presente trabajo de investigación, se pretende analizar el incremento de la violencia social existente en la ciudad de Quito, en relación con los servicios de transporte escolar e institucional y su impacto en la dinámica transportista en la empresa SCHOOL TRANSPORT S.A.

Todo esto para proporcionar una ruta estratégica desde una perspectiva social, para palear los riesgos emocionales, laborales, humanos y operativos de estos servicios.

CAPÍTULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Antecedentes

1.1.1 Antecedentes Contextuales

La Organización de Estados Americanos (2020) destaca que cada año, a causa de la violencia social, se producen 1.4 millones de muertes, lo que corresponde a 3,800 muertes al día (OEA, 2020). Así también, la Organización Mundial de la Salud (2023), manifiesta que 1,19 millones de personas mueren cada año en el mundo en acontecimientos violentos en las vías y carreteras (OMS, 2023). Entre las causas de este problema se encuentran factores socioeconómicos y estructurales; el aumento de la desigualdad social, desempleo, migración y la carencia de políticas de seguridad urbanas, se contemplan como las principales causas que alimentan la violencia en la sociedad. Este problema afecta a la población en general, incluyendo a quienes transitan en las ciudades, como son los conductores del servicio de transporte, en sus distintas modalidades, y los pasajeros.

Por otro lado, el transporte escolar e institucional es un servicio fundamental en la movilidad educativa y de las instituciones, debido a que garantiza el transporte eficiente y seguro de estudiantes, así como de los trabajadores. Este servicio conecta hogares, instituciones educativas y lugares de trabajo, contribuyendo de esta forma, al equilibrio de las actividades cotidianas desarrolladas en la sociedad actual. Este tipo de transporte no es ajeno a la problemática de violencia, la misma que afecta a los conductores y a las personas que hacen uso de este servicio, que en este caso son, en su gran mayoría, estudiantes y trabajadores de entidades

públicas y privadas. Los conductores de este sector de la transportación confrontan riesgos representativos a causa de la violencia social, como asaltos, agresiones verbales, físicas y amenazas, los cuales pueden afectar su calidad de vida, funciones y rendimiento en su trabajo habitual.

En Ecuador, según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC,2024), los índices de delincuencia crecieron de forma muy particular en el año 2021 y 2022, con el aumento del 27% en robos y asaltos en comparación con el año 2020. Así también, el nivel de homicidios pasó de 13,7 por cada 100.000 habitantes en 2021 a 25,9 en 2022. En 2023 aumentó hasta aproximadamente los 43 homicidios por cada 100.000 habitantes (Human Rights Watch, 2024). En este contexto, los conductores de transporte escolar e institucional han sido objeto de frecuentes de robos, agresiones físicas, y amenazas, como resultado de la exposición continua en sectores peligrosos y habituales. Este entorno de inseguridad atenta a la integridad física y mental, y produce, tanto en usuarios como conductores, sentimientos de debilidad y temor al trasladarse de un lugar a otro en las unidades de transporte público, debido a la falta de garantías seguras para su movilización. León et al. (2023) indica que, los conductores de transporte escolar e institucional experimentan niveles elevados de estrés, ansiedad y síntomas relacionados con el trastorno de estrés postraumático después de ser víctimas de un acto violento, lo que repercute negativamente en la calidad de vida y la práctica laboral.

La insuficiente intervención de tomar medidas de seguridad específicas dirigidas a los conductores de transporte escolar e institucional contribuye a prolongar esta problemática. Es así que, las propias empresas de transporte

han adoptado medidas preventivas como la incorporación de tecnologías de vigilancia, dadas por cámaras de seguridad y sistemas de rastreo GPS en los vehículos, acciones que han resultado insuficientes al no verificarse el respaldo de estrategias integrales de seguridad pública. Esta situación evidencia la necesidad apremiante de topa la problemática a partir de un enfoque estructural que abarque la cooperación y coordinación con las autoridades locales, comunidad, y empresas de transporte, para garantizar un ambiente de trabajo seguro y confiable para los conductores y usuarios de este tipo de transporte.

Las afectaciones físicas y materiales se dan cuando los conductores están expuestos a agresiones físicas, robos, vandalismo y accidentes provocados por terceros, especialmente en zonas de alta inseguridad, dado por secuelas como lesiones por asaltos o enfrentamientos en la vía pública, daños al vehículo (vidrios rotos, llantas pinchadas, robo de equipos), pérdida de herramientas de trabajo o documentos personales.

“La violencia estructural en el espacio público afecta directamente a quienes operan servicios de transporte, generando condiciones laborales de riesgo” (Martínez-Pérez & Paz-Enríquez, 2021, p. 4).

Entre las afectaciones emocionales y psicológicas se dan por la exposición constante a situaciones violentas genera estrés crónico, ansiedad, miedo y desgaste emocional en los conductores, esto se evidencia en el temor a ser agredido por padres, estudiantes o desconocidos, sentimiento de

desprotección institucional, síntomas de agotamiento emocional o trastornos del sueño.

“La violencia simbólica e institucional son las más invisibilizadas, pero también las más persistentes en contextos laborales como el transporte escolar” (Cardona, 2019)

Cuando hablamos de afectaciones institucionales y laborales se hace referencia a la falta de protocolos claros, capacitación y respaldo por parte de las instituciones educativas o empresas contratantes agrava la vulnerabilidad de los conductores, como por ejemplo ante la usencia de rutas seguras o acompañamiento policial, falta de contratos formales o acceso a seguridad social, inexistencia de canales de denuncia o atención psicológica.

Es así que el Ministerio de educación refiere que “La violencia institucional se manifiesta en la omisión de medidas de protección y en la precarización de las condiciones laborales” (MINEDUC, 2023)

Los conductores de expresos escolares e institucionales enfrentan afectaciones profundas o multidimensionales como: desgaste físico, tensión emocional y abandono estructural. Estas violencias silenciosas no solo dañan su salud, también ponen en riesgo a los estudiantes. Es urgente visibilizar esta realidad e impulsar protocolos de cuidado, formación en derechos humanos y canales de denuncia que sean cercanos, confiables y realmente accesibles.

La empresa SCHOOL TRANSPORT S.A, situada al norte de Quito, nace de la idea visionaria de un grupo de transportistas que buscan ofrecer un servicio seguro y de calidad, constituyendo legalmente la compañía en el año 2016, con 35 socios accionistas pose una flota que opera en diversas

zonas de la ciudad, transportando diariamente a estudiantes y trabajadores de las distintas instituciones públicas y privadas del Distrito Metropolitano de Quito. En los últimos años la compañía ha renovado su parque automotor también implementa sistemas de seguridad como aplicaciones de geolocalización cámaras de seguridad en las distintas unidades poniéndose a la vanguardia con las exigencias de la sociedad actual. Durante el último año, la compañía ha registrado el incremento del 25% en incidentes relacionados con robos y actos violentos contra los conductores. Tales eventos negativos representan un desafío para la continuidad del servicio y afectan la confianza de los padres, así como, beneficiarios, en la seguridad del transporte ofrecido.

La organización señaló que muchas rutas escolares atraviesan zonas peligrosas sin patrullaje suficiente ni medidas disuasorias efectivas, como cámaras o apoyo local. Advirtió que las estrategias de seguridad, tanto nacionales como locales, son débiles y fragmentadas. Las políticas vigentes no priorizan la protección del transporte escolar, dejando a conductores y estudiantes expuestos a riesgos que podrían evitarse.

El servicio de transporte escolar e institucional en la ciudad de Quito tiene un papel fundamental dentro del sistema de movilidad, debido a que traslada de manera segura y confiable a estudiantes y personas a las distintas unidades educativas y lugares de trabajo. En ente regulador de este tipo de transporte es la Agencia Metropolitana de Transporte (DMQ, 2022).

Los riesgos que enfrentan los conductores impactan en los costos operativos de la empresa, de esta forma, la empresa SCHOOL TRANSPORT S.A. remitió el 15% adicional del cálculo anual en adoptar medidas de

prevención ante la inseguridad tales como: la contratación de seguros ante riesgos laborales e instalación de cámaras de seguridad en las unidades y aplicaciones de geolocalización en tiempo real.

La violencia en los medios transporte afecta la libre movilidad de sus pasajeros de los distintos medios de transporte en Quito, afectando sus actividades y su sentir, en donde en muchos casos estos actos violentos se volcaron a ser algo común. Tomando antecedentes de un estudio sobre seguridad ciudadana en Quito en donde indica que para erradicar la violencia es necesario darle la importancia necesaria para crear conciencia, y destaca que en el año 2019 el índice de víctimas de violencia era de un 45,08 % y el año 2023 se incrementó a un 57, 31 % (secretaria general de Seguridad, 2024).

La violencia social afecta la seguridad física de los conductores y estabilidad emocional, tal como queda latente en la investigación realizada por González et al. (2023), en la cual señalan que, el 60% de los conductores que han sufrido algún tipo de violencia en el trabajo manifiestan síntomas de estrés postraumático. En la empresa SCHOOL TRANSPORT S.A, fenómenos como el ausentismo laboral debido a problemas emocionales relacionados con la inseguridad se incrementó en el 12% durante el último año, situación que afecta negativamente en el desarrollo de la planificación y ejecución eficiente de las operaciones proyectadas.

Es una causa importante la cual se debe analizar el hecho de que los conductores de transporte escolar e institucional no están preparados para actuar frente a crisis y protegerse de forma adecuada ante estos fenómenos

destruivos. Rivas (2024), señala la percepción que tienen los conductores frente a los riesgos que afrontan en las vías e identifica mecanismos para enfrentar esta realidad. Destaca que el solo el 30% de los conductores de transporte escolar e institucional fueron partícipes de capacitaciones en protocolos de seguridad en la región. El escaso nivel de formación de los conductores incrementa su desprotección ante situaciones de riesgo, exponiéndose a graves consecuencias derivadas de sucesos violentos, lo que aumenta la probabilidad de afectaciones considerables en la salud y daños materiales en sus unidades de trabajo.

El efecto de la violencia social en el transporte escolar afecta a los usuarios, generando una percepción negativa del servicio. De esta forma, la encuesta realizada por Reillo (2021), reveló que, el 45% de los representantes de los estudiantes consideran que la seguridad en el transporte escolar es insuficiente, lo cual deriva en la disminución de la demanda del servicio. Este fenómeno afecta directamente la sostenibilidad financiera de SCHOOL TRANSPORT S.A y pone en riesgo la continuidad del empleo para los conductores.

Los riesgos que enfrentan los conductores del transporte escolar e institucional en SCHOOL TRANSPORT S.A están determinados por la combinación de factores estructurales, sociales, y económicos. Barros et al. (2023) afirma que, la violencia social en Quito refleja las deficiencias en las políticas públicas, las cuales están centralizadas a nivel nacional y no en el nivel ciudadano, así como las limitaciones internas de las empresas para garantizar la seguridad de las operaciones que desarrollan. La relación entre causa y efecto se evidencia en los impactos negativos que se verifican en los

conductores, empresas, y usuarios, situación que destaca la necesidad de establecer soluciones generales y conjuntas a fin de afrontar con eficacia la problemática planteada.

1.1.2 Antecedentes Investigativos

Los problemas de inseguridad en el transporte escolar e institucional son objeto de atención de expertos en todo el mundo, por el impacto nocivo en la seguridad y bienestar de los conductores y usuarios de este servicio. Estudios elaborados en distintos países, son testimonios de que la inseguridad en el transporte escolar e institucional es el resultado de factores arraigados a la violencia social, las deficientes políticas públicas de seguridad y las limitaciones en la infraestructura urbana. Dichos estudios identificaron conductas comunes como el incremento de asaltos, agresiones, y amenazas en rutas y zonas peligrosas, además de trastornos psicológicos que enfrentan los conductores. El análisis previo permite comprender a fondo las causas, los efectos y las salidas posibles ante esta realidad. Destaca la urgencia de aplicar estrategias completas que realmente protejan a quienes hacen posible el transporte escolar e institucional.

Darwin Corrales investigó las causas que agravan la inseguridad en el transporte escolar e institucional, especialmente en ciudades grandes como Quito, donde el riesgo se vuelve parte del trayecto. El estudio utilizó el enfoque mixto, combinando encuestas a 1,200 usuarios y entrevistas a expertos en seguridad vial. Los resultados revelaron que, el 75% de los usuarios perciben inseguridad en horarios nocturnos, como resultado del incremento de robos. El estudio concluyó que, el insuficiente patrullaje en áreas críticas y la poca iluminación en las paradas de transporte incrementan

los riesgos y percepción de inseguridad. Estos aspectos que subraya la importancia de aplicar intervenciones integrales en la seguridad urbana, implementar medidas de seguridad ciudadana entorno a la transportación, y fomentar la organización de los usuarios, quienes son los que viven esta dura realidad. También se hace referencia a la importancia de reformar políticas públicas en instituciones de seguridad ciudadana, como la policía, fuerzas armadas y control metropolitano (Corrales, 2020).

Un estudio realizado sobre la inseguridad en el transporte público en el área Metropolitana de Buenos Aires abordó el impacto de la violencia social en conductores y usuarios, donde los riesgos físicos y psicológicos afectan el desempeño laboral. La investigación, basada en encuestas de interceptación en paradas de abordaje a las unidades de transporte, con 816 casos identificó que, el 64% fueron víctimas de robos y agresiones en el último año. De esta forma, al haber estado expuestos a algún tipo de violencia, elevados niveles de estrés y ansiedad, son aspectos que influyeron negativamente en la productividad y bienestar emocional de los conductores. La investigación recomendó fortalecer la capacitación en manejo de crisis e incrementar la presencia de policías en donde se realiza las rutas consideradas como peligrosas con el fin de reducir los riesgos y amenazas y cuidar a los conductores y pasajeros transportados (Pereyra et al., 2018).

El análisis de la investigación realizada sobre la inseguridad en el transporte destacó el incremento de delitos como robos y agresiones en las unidades de transporte convirtiéndose en un desafío a superar para llegar a los lugares de destino. La investigación empleó el método de enfoque cualitativo recolectando información documental bibliográfica, así como

también, la materialización de entrevistas a representantes del gremio del transporte. El 68% de las personas entrevistadas siente inseguridad al usar rutas escolares, y el 40% ha presenciado delitos en el trayecto. Las conclusiones llaman a actuar con urgencia: instalar cámaras, fortalecer la respuesta ante emergencias y proteger a quienes se movilizan cada día. Son medidas básicas, pero necesarias, para que el transporte público deje de ser un espacio de miedo y se convierta en uno de cuidado (Ayala et al, 2024)

Un estudio desarrollado por Luis Escorcía en América Latina indaga los factores que incrementan los riesgos para los conductores y usuarios de transporte escolar en zonas urbanas. El estudio utilizó la metodología cualitativa con grupos focales de conductores y análisis de datos de la fuerza policial. Se evidenció que, las personas que hacen uso del servicio de rutas establecidas y que tienen mínimos protocolos de seguridad, incrementan la exposición a ser víctimas de asaltos. Los participantes destacaron que, los conductores poseen insuficiente apoyo psicológico por parte de las operadoras a las que pertenecen tras los incidentes, situación que repercute en la capacidad para continuar desempeñándose eficientemente. El estudio determinó que la clave para afrontar la violencia al momento de transportarse, es el fortalecimiento de las políticas públicas y la colaboración interinstitucional, adoptando medidas de prevención para abordar dicha problemática (Escorcía, 2022).

Un estudio llevado a cabo en Perú por Pedro Morales y Yoni Valiente, investigó la relación que se verifica entre la inseguridad en el transporte público e impacto en los usuarios y trabajadores. Se realizaron encuestas a 1,500 personas y entrevistas a 30 conductores. Las respuestas evidenciaron

que, el 80% de los usuarios sienten miedo en el transporte público, y los conductores reportaron elevados índices de estrés debido a las constantes amenazas. Se recomendó la implementación del sistema de vigilancia digital y mejora en la iluminación de las rutas, así como, la realización de campañas de sensibilización ciudadana para promover el ambiente seguro en el transporte escolar e institucional (Morales y Valiente, 2019).

Un trabajo de investigación desarrollado por un grupo de estudiosos examinó la percepción de seguridad de los conductores de transporte escolar, utilizando entrevistas en profundidad, identifica que, el 70% de los conductores considera inseguras las rutas a las periferias urbanas. La investigación reveló que, la violencia social afecta la integridad física de los conductores dejando huellas, testigos mudos resultado de agresiones, no obstante, el daño psicológico también causa un gran impacto, el temor de ser víctima nuevamente de algún tipo de ataque genera elevados niveles de ansiedad lo que puede causar rotación laboral o abandono de la actividad. Finalmente, se enfatizó en la necesidad de establecer rutas seguras y mejorar la colaboración entre empresas y autoridades locales (Ríos et al., 2023).

La exploración realizada por Anderson Argothy, Cristian Andrade, y Jorge Bernal, analizó la inseguridad en el transporte escolar e institucional. Se recopiló información a través de cuestionarios aplicados a 50 conductores y análisis de estadísticas criminales. El 85% de los conductores indicó haber experimentado incidentes violentos, dados por robos y extorsiones. Los hallazgos subrayaron que, las áreas de elevada criminalidad coinciden con rutas escolares, situación que pone en riesgo a los conductores y pasajeros, de ahí que, se recomendó la inclusión de tecnología de geolocalización en las

unidades de transporte para monitorear rutas en tiempo real (Argohty et al., 2023).

El trabajo investigativo realizado por Francisco Jurado, Tania Mayorga, Erika Escobar y Diego Donoso estudia el impacto psicológico de la inseguridad en conductores de transporte público, utiliza la metodología mixta con encuestas y pruebas psicológicas. En su estudio se evidenció, de un total de 367 encuestados, 12% de los conductores exhibían un nivel de riesgo muy bajo; 12.3% de riesgo bajo; 17.2%, riesgo medio; 18.8%, riesgo alto, y 39.8% riesgo muy alto de los síntomas de estrés, debido a la exposición constante a la violencia. Por otra parte, los datos mostraron que, los incidentes más frecuentes ocurrían en horarios nocturnos y en zonas con escasa presencia de control policial. Las conclusiones destacaron la importancia de implementar programas de apoyo emocional y psicológico dirigido a los conductores afectados, así como, estrategias de prevención basadas en inteligencia según su entorno donde viven (Narváez et al., 2022).

Los objetivos de un estudio de investigación sobre los riesgos laborales de los conductores de empresas de transporte efectuada con la colaboración de 120 conductores de 15 empresas de transporte a quienes se les realizó una encuesta sobre riesgos laborales al momento de conducir, además de revisarse expedientes de sucesos relacionados. Los resultados indicaron que, el 84,2 % de los encuestados, enfrentó situaciones de violencia en los últimos dos años, destacando los atracos e intimidaciones como los incidentes de mayor repetición. La investigación concluyó que, la poca aplicación de protocolos específicos para manejar estratégicamente las situaciones de crisis incrementa la vulnerabilidad de los conductores, sugiriendo que se cree

planes y proyectos de políticas específicas que garanticen la protección efectiva de los conductores y pasajeros (Huatuco et al., 2023).

La averiguación llevada a cabo por Yasmín Hernández realizó un estudio en el Estado de México, en el año 2021, señaló que, los conductores forman parte de los grupos afectados por la delincuencia urbana. En la investigación se utilizó el enfoque descriptivo con encuestas a 500 usuarios y entrevistas con 20 conductores. Los hallazgos evidenciaron que, el 72% de los conductores fueron víctimas de robos durante las jornadas laborales, y el 60% expresó sentir inseguridad constante. Tal como lo indica Hernández (2021), la instalación de cámaras de vigilancia y capacitación en medidas preventivas para minimizar los riesgos de los conductores del transporte escolar e institucional es una recomendación necesaria (Hernández, 2021)

Los estudios revisados muestran que el transporte escolar e institucional enfrenta riesgos graves: violencia en las rutas y falta de protocolos efectivos. Esta realidad exige respuestas urgentes y estrategias que protejan tanto a conductores como a estudiantes. Las investigaciones ofrecen claves para diseñar políticas públicas y acciones empresariales que reduzcan los peligros, reconozcan las condiciones laborales y promuevan entornos más seguros, dignos y confiables para quienes sostienen este servicio esencial. El ámbito investigado y analizado, aporta fundamentos para ahondar y comprender el problema de la violencia social que afecta al transporte escolar e institucional en la actualidad en Ecuador, específicamente en la ciudad de Quito, un centro poblacional en el cual las características locales demandan de soluciones generales y colaborativas.

1.2 Definición del Problema y problematización

En la actualidad los conductores de la modalidad de servicio de transporte escolar e institucional en la ciudad de Quito, al igual que en otras ciudades del país, están expuestos a una serie de riesgos que pueden afectar su salud mental y física. Esto se debe a que se enfrentan a riesgos que son producto de la violencia social latente y creciente en el país, pudiendo ser víctimas de la delincuencia organizada, ser asaltados, agredidos física y verbalmente, secuestrados y quitados de su herramienta de trabajo. Estos peligros diarios que enfrentan los conductores al momento de conducir pueden definirse como eventos nocivos que pueden ocurrir durante de la conducción, generando tensión obligando al conductor a tomar decisiones inadecuadas que pueden afectar su integridad física y de las personas que transporta usuarios de este servicio.

Según Piaget “la violencia social no es solo un problema de comportamiento individual, sino que también tiene un impacto profundo en el desarrollo moral, cognitivo y social de los individuos. La violencia social, al romper el equilibrio social y generar desconfianza, puede obstaculizar el desarrollo de una sociedad justa y cooperativa”. (Teoría de Piaget, 1982). Es así como se entiende a la violencia social como una serie de acciones agresivas que causan daño físico, psicológico, sexual e incluso pueden alcanzar parámetros de daños en el capital económico de las personas agredidas. La violencia está presente en los entornos donde se realizan las actividades habituales, como en el hogar, el trabajo, el medio de transporte en el entorno educativo entre, otros (Martínez, 2016).

Por otro lado, se describe el término riesgo, como la eventualidad de perder alguien o algo, o la no obtención de algo esperado, ya sea de forma positiva o negativa (Echemendía, 2011). En base a estas concepciones, que nos indica la Organización mundial de la Salud que la violencia no solo deja estragos físicos si no que existen problemas de salud mentales tales como depresión, ansiedad y problemas de salud como consecuencia de las agresiones, padecimientos que cooperan a la aparición de algún tipo de cáncer, enfermedades cardiovasculares, cardiopatías entre otras, ya que las personas al tratar de enfrentar sus experiencias traumáticas asumen posturas inadecuadas refugiándose en el consumo de alcohol, cigarrillos o algún tipo de drogas lo que al final estaría acortando el tiempo de vida (OMS, 2014). Entonces podemos decir que la violencia social es un riesgo que afecta a los conductores de transporte escolar e institucional, al momento de realizar su trabajo diario marcando su vida con daños postraumáticos. Estos profesionales del volante pueden verse afectados al realizar sus rutas cotidianas con asaltos inesperados en la vía pública y causarles daños físicos y morales, como golpes, insultos, maltratos o agresiones con algún tipo de arma, incluso pueden sufrir el robo de sus unidades de transporte. Estos ataques de los cuales son víctimas los transportistas cuando realizan su trabajo, puede causarles lesiones físicas y alteraciones mentales con consecuencias graves, como discapacidades o en casos extremos, la muerte, a causa de las agresiones sufridas en las vías de los distintos barrios donde prestan su servicio.

El tipo de actividad desarrollada por el transporte escolar e institucional, la misma que implica transitar de forma recurrente (siguiendo una misma ruta)

en barrios (urbanos y rurales), así como en zonas periféricas, y en horarios nocturnos, supone un mayor riesgo frente a la violencia. Esta problemática afecta no solo a los choferes sino a la parte más vulnerable de la población: como son los estudiantes, niños y niñas que buscan seguridad al momento de ir a las distintas instituciones educativas y de retorno a sus hogares. Esta situación, que normalmente forman partes de una rutina diaria, puede verse alterada por eventos ajenos a su voluntad, como actos violentos perpetrados por delincuentes, causándoles traumas en su desarrollo.

El Ecuador, en el año 2023, fue considerado como el país más inseguro de la región con un índice del 64% de reportes de personas que fueron víctimas de algún tipo de inseguridad, según un estudio realizado por el Barómetro de las Américas en más de 26 países del continente. Así mismo, en el año 2024 Ecuador ha sido considerado como el país más violento de América Latina, con datos estadísticos de 7.878 muertes violentas lo que es igual a 46,5 homicidios intencionales por cada 100.000 pobladores, esto significa que por cada hora que transcurre una persona muere a causa de un victimario en nuestro país (Montalvo, 2024).

Este incremento de la violencia está teniendo impactos muy importantes en el aumento del riesgo de la seguridad y bienestar de los conductores al momento de desarrollar su actividad son víctimas de asaltos a mano armada, secuestros, robo de sus vehículos, atraco de las pertenencias personales y de las personas que trasportan. Así lo establecen algunos estudios, como el realizado en España en la ciudad de Alcalá sobre el secuestro en condiciones de trabajo describiéndolo como la detención obligada de uno o más individuos por un determinado tiempo y pidiendo a

cambio de su liberación una cantidad de dinero, según este estudio pueden se puede dar de dos formas, la primera modalidad suele darse cuando retienen a las víctimas de secuestro en el interior de sus unidades de trabajo y luego los secuestradores realizan llamadas solicitando un rescate para liberar a los individuos retenidos, y la segunda forma de secuestro son las llamadas de extorción que realizan los delincuentes luego de unos días solicitando altas sumas de dinero a cambio de liberar a los retenidos, estos actos son uno de los riesgos a los que están expuestos los conductores al momento de realizar su trabajo diario (Alba, 2019).

En Ecuador se desarrolló una investigación en la ciudad de Tulcán para analizar la inseguridad en el transporte público, destacando que en la actualidad el gremio del transporte enfrenta grandes desafíos, tanto en las calles y vías del sistema de transporte público, con percepciones de miedo en el transcurso de la movilidad de un lugar a otro, todas estas situaciones son derivadas del incremento de vendedores ambulantes, migrantes, desempleo entre otros factores, que afecta no solo a la salud emocional de los seres humanos sino a la parte económica de la sociedad (Ayala et al., 2024).

Las posibles afectaciones a las que está expuesta la población y en particular los conductores de transporte público, en Quito y en el resto de ciudades del país en su vida laboral pueden ser graves y perjudicar su salud e integridad, como lo describe un estudio de la Flacso en el que indica que al ser víctimas de un hecho violento deja un trauma posterior por lesiones a corto plazo y además afectaciones a largo plazo en la salud lo que puede disminuir

una convivencia normal y eficaz en su entorno personal, social y laboral (Eastman, s/f)

Es por esto importante realizar estudios sobre esta temática, ya que atañe la integridad física y mental de estudiantes, trabajadores y conductores. Es fundamental dar a conocer los riesgos a los que se enfrentan los conductores al momento de prestar su servicio y las afectaciones que pueden tener, para que sea un referente ante las autoridades competentes y puedan fortalecer políticas públicas que protejan y refuercen la seguridad en torno a esta modalidad de la transportación.

Es necesario en este contexto investigar y analizar algunas interrogantes como:

1.3 Preguntas de investigación

1.3.1 Pregunta principal:

¿Cuáles son las posibles afectaciones a las que están expuestos los conductores de transporte escolar e institucional en la ciudad de Quito ante la violencia social actual?

1.3.2 Subpreguntas

¿Cuáles son las afectaciones físicas y materiales producto de la violencia social que enfrentan los conductores de transporte escolar e institucional en Quito?

¿Cuáles son las afectaciones emocionales producto de la violencia social que afrontan los conductores de transporte escolar e institucional en Quito?

¿Qué estrategias podrían implementarse para proteger a los conductores de transporte escolar e institucional en Quito ante la violencia social?

1.4 Objetivos de Investigación

1.4.1 Objetivo general

Analizar las afectaciones físicas, materiales y emocionales a las que están expuestos los conductores de transporte escolar e institucional de la empresa School Transport de la ciudad de Quito ante la violencia social actual, con el fin de determinar estrategias orientadas a la protección de los integradores.

1.4.2 Objetivos específicos

- Identificar las afectaciones físicas y materiales producto de la violencia social que enfrentan los conductores de transporte escolar e institucional en Quito.
- Determinar las afectaciones emocionales producto de la violencia social que enfrentan los conductores de transporte escolar e institucional en Quito.
- Describir las estrategias que podrían implementarse para proteger a los conductores de transporte escolar e institucional en Quito ante la violencia social.

1.5 Justificación

Es importante realizar esta investigación para conocer cómo afecta el incremento de la violencia social al sector del transporte en su modalidad escolar e institucional de la ciudad de Quito, para conocer los riesgos que enfrentan y el impacto que causa en la salud a los conductores y usuarios de este tipo de servicio de transporte, en su movilidad cotidiana.

Los altos niveles de violencia social incrementados en la ciudad de Quito, afecta la libre movilidad del transporte en las calles por donde circulan, es entonces en donde juega un papel fundamental los conductores de

transporte escolar e institucional al tener que trasladar en sus unidades de transporte a un sector vulnerable de los habitantes como son los niños. Este es un motivo más para estudiar este problema y poder identificar las causas y efectos de la violencia social que aquejan a los conductores, así como promover la participación de las autoridades locales para que adopten políticas que mejoren la seguridad en el entorno de la transportación.

Al investigar esta problemática nos permite identificar las causas y efectos de la violencia social y los factores que inciden a este problema, los distintos actores de la sociedad involucrados, los efectos negativos para la salud, el desempeño laboral, los tipos de agresiones que sufren los perjudicados de la violencia, las tácticas que emplean los delincuentes para atrapar a las víctimas, y crear estrategias que mejoren la seguridad en la ciudad.

Se puede conocer las afectaciones que sufren económicamente las víctimas a causa de los asaltos que impactan su cotidianidad, los gastos médicos que representa para los afectados por agresiones, o el impacto causado al perder la fuente de trabajo. Este problema percibido por los padres de familia puede reducir la demanda del servicio, afectando la sostenibilidad financiera de las empresas, y como resultando dejando sin trabajo a los conductores mermando los recursos a su núcleo familiar.

Se debe tener presente que el problema de la violencia social en las unidades de transporte es un tema poco estudiado o analizado, a pesar de la gravedad con la que afecta a gran parte de la población. Diariamente, miles de estudiantes y trabajadores son transportados por la ciudad de Quito en las

mejores condiciones que los conductores pueden brindar. Sin embargo, esto se ve afectado por el riesgo que ha elevado los índices de inseguridad en la población y por la falta de acciones concretas de las autoridades. Por tal motivo, este estudio busca dar a conocer las causas y efectos que provocan en el transporte escolar e institucional a causa del crecimiento de la violencia social, para que sea un referente ante las autoridades locales y nacionales. De esta manera, se espera que se puedan adoptar medidas y políticas adecuadas que protejan a los usuarios y conductores de este tipo de transporte.

Desde una mirada profesional es importante que el Trabajo social realice un estudio sobre esta temática, debido a que es un problema que afecta a una parte de la sociedad los cuales están expuestos a ser víctimas de una injusticia social, que afecta su salud física y emocional. Al analizar estas percepciones de inseguridad se puede conocer las consecuencias que pueden tener las personas en su vida cotidiana al momento de relacionarse en su entorno familiar, laboral y social.

El Trabajo Social colabora con el bienestar emocional de las personas y al estudiar las percepciones de los conductores ante la violencia actual, permite canalizar los campos de ayuda que se requiere ante esta problemática y minimizar impactos contraproducentes.

Este tema es pertinente investigarlo por las universidades por que puede aportar conceptos, marco teórico, métodos de investigación y otro tipo de herramientas de análisis para el estudio de la violencia social, y las

afectaciones en los conductores, otorgando a la sociedad insumos de conocimiento reales.

Al relacionarse con los objetivos de desarrollo sostenible puede contribuir con estrategias para realizar un trabajo seguro y estable, cuidar de la salud integral de las personas, contribuir a que no disminuya la productividad y calidad del servicio, esta información valiosa puede ayudar a adoptar medidas de prevención y protección, los resultados pueden ser medida para evitar daños físicos y psicológicos y mejorar el ambiente de trabajo.

Se marca en las líneas de investigación de la universidad relacionadas a problemas sociales, puesto que es un tema que trata sobre la violencia social que atraviesa una parte de la población, los conductores de transporte escolar e institucional entorno a las afectaciones psicológicas y físicas en su vida laboral. La información que pueda dar este estudio puede colaborar a tomar medidas preventivas que disminuyan las afectaciones de la violencia.

También podemos encontrar que este tema se relaciona con la línea de la salud integral al analizar los riesgos y afectaciones que pueden tener los conductores en su parte emocional, social y física dañando su interacción en el entorno que se desarrollan tanto en su vida personal como laboral. Las conclusiones de esta investigación pueden colaborar a que se creen espacios de apoyo psicosocial para las víctimas de afectaciones resultado de la violencia social

CAPÍTULO 2: MARCOS REFERENCIALES

2.1 Referente teórico

En la teoría de Luhmann el término riesgo se ha generalizado en muchos campos y ciencias, en un inicio se utilizó como una terminología en las finanzas se ha ido empleando de distintas maneras dependiendo del contexto en que se lo aplique (Luhmann, 1991).

El autor plantea que el riesgo no es un evento físico sino una forma una forma de ver y describir la realidad, desde esa mirada los sistemas sociales pueden observar y actuar sobre la contingencia. Además, diferencia entre el riesgo (que puede ser elegido) y el peligro (que no puede); un posible daño puede ser consecuencia de una decisión y esa decisión es atribuible al riesgo pero, el posible daño puede ser también provocado de forma externa; es decir, se le atribuye al entorno y eso implica un peligro. Además, plantea que existen algunos factores sociales que afectan el estar en situación de riesgo y que las personas sobreestiman los posibles riesgos y daños que estos puedan causar (Luhmann, 1991).

En este sentido, el riesgo implica una decisión del presente que puede afectar el futuro y que está influenciado por la evaluación y observación de los factores externos. En el contexto de esta investigación, estos factores puede ser el incremento de la inseguridad, la frecuencia de las rutas que realizan los conductores, las horas de la madrugada por las que se circula. Todos ellos aumentan los riesgos para los conductores y los pasajeros y están relacionados con los posibles daños y perjuicios como consecuencia de esos riesgos.

Marcar los riesgos permite olvidar los peligros; por el contrario, marcar los peligros permite olvidar las ganancias que se podrían obtener con una decisión riesgosa. En consecuencia, en las sociedades más antiguas, lo que se marca es más bien el peligro, mientras que en la sociedad moderna lo marcado ha sido, hasta hace poco, más bien el riesgo. (Luhmann, 1991)

El autor analiza la sociedad moderna como un sistema y plantea que los distintos sistemas sociales mantienen interdependencia que a su vez da viabilidad al sistema global; pero, en la práctica se pierde la coordinación e integración entre los sistemas y es por esto que no es posible medir la

magnitud de los riesgos a escala global. Los problemas globales se perciben de forma fraccionada y eso genera diversas reacciones y riesgos diferenciados. “La sociedad alienta, mediante la universalización y la especificación de sus codificaciones, a adoptar riesgos al interior de los sistemas funcionales” (Luhmann, 1991, p. 39). Sin embargo, el autor subraya que la comunicación reduce la complejidad del entorno y que los eventos del mundo no son en sí mismos riesgosos, sino que se hacen tales cuando los observamos desde la óptica del riesgo.

En este sentido, un posible daño no es algo imposible de solucionar, sino que es evitable, siempre que se busque mediante la comunicación disminuir el riesgo. Esto es interesante en función de la presente investigación, pues analizar los riesgos que conlleva el aumento de la violencia social sobre un grupo humano puede llevar a decidir acciones que disminuyan esos riesgos y mejoren la seguridad de quienes se exponen a los mismos.

Montoya en su estudio sobre algunas teorías de la violencia, indica que la violencia ha estado presente siempre, violencia para sobrevivir, violencia para controlar el poder, violencia para sublevarse contra la dominación, violencia física y psíquica (Montoya, 2006). También indica que Charles Darwin en su obra “El origen de las especies”, destaca que la naturaleza coexistía en una constante lucha por la sobrevivencia en donde ganaba el más fuerte, y que le hombre se encaja ante esta postura en una lucha de desigual derivándose en clases sociales (Montoya, 2006).

Cita a Sigmund Freud (1972) el cual indica que la violencia es una pulsión de los seres humanos que tiende a agredir y causar daño a si mismo o hacia los demás. El hombre en el paso del tiempo siempre estuvo expuesto a conflictos por la supervivencia que en un comienzo expresaba violencia con la fuerza de su cuerpo con agresiones, después fue empleando herramientas y armas con mejores habilidades de manejo; pero, la finalidad era causar daño y rendición de sus contrincantes. Sin embargo, Freud indica que se puede descargar ese sentimiento de agresiones de distintas formas como practicando algún tipo de ejercicio o rompiendo algo, y que, también puede redirigir estas agresiones y realizar actividades sociales aceptables como el arte, la religión, la política entre otras (Montoya, 2006).

Montoya cita a Maquiavelo y a Friedrich indicando que para ellos la violencia es algo inherente a los seres humanos y la guerra una necesidad de los pueblos, que buscan cambiar la estructura social y económica (Montoya, 2006).

El escritor Víctor Montoya también nos describe que los naturalistas, aseguran que el hombre nunca fue agresivo desde su creación según la biblia puesto fueron creados a imagen y semejanza de Dios, que cuando fueron creados Adán y Eva fueron tentados por el demonio y Dios les saco del paraíso enfrentándolos al dolor y adversidades y cuando tuvieron a sus hijos se enfrentaron, Caín mato a Abel dando origen a la violencia humana (Montoya, 2006).

La violencia en el transporte escolar e institucional, lejos de ser excepcional, se ha vuelto parte del paisaje cotidiano. Desde la teoría del

riesgo, se entiende cómo la sociedad percibe y gestiona estos peligros. Así, los expresos escolares terminan siendo espacios donde la violencia se normaliza, se oculta o se justifica, generando no solo riesgos físicos, sino también huellas simbólicas difíciles de reparar.

Sandoval (2005) aborda la violencia escolar desde la teoría del riesgo en un contexto de cambio cultural, destacando cómo los medios y la percepción social contribuyen a su normalización (Sandoval, 2005)

Najmanovich (2023) desde una mirada filosófica y pedagógica, esta autora analiza cómo la violencia se legitima y naturaliza en entornos institucionales, afectando la percepción de lo que se considera aceptable.

“El psicólogo Alberto Bandura, de acuerdo con el filósofo francés, estima que el comportamiento humano, más que ser genético o hereditario, es un fenómeno adquirido por medio de la observación e imitación” (Montoya, 2006).

John Lewis, en su libro “Hombre y evolución” señala que la teoría de Freud no es válida puesto que no existen estudios antropológicos sobre que los seres humanos en los que se demuestren que tienen impulsos instintivos en donde el hombre posea una esencia de competitividad, que más bien es un ser cooperativo y no agresivo (Montoya, 2006).

Normalizar la violencia social en contexto de transporte educativo y de transporte institucional, como los expresos escolares, implica aceptar como parte de la cotidianidad situaciones que vulneran derechos fundamentales. Esto puede tener consecuencias graves:

Entre los riesgos principales de la normalización de la violencia social encontramos, la desensibilización colectiva, ya que al asumir la violencia como algo cotidiano, se reduce la capacidad de reacción de estudiantes, docentes y autoridades ante situaciones de abuso o agresión. Cuando la violencia se normaliza como forma de trato, se repiten agresiones entre pares y hacia quienes ejercen autoridad. Las instituciones, al no responder con firmeza, pierden legitimidad y dejan espacios a la impunidad. Esta exposición constante deja huellas profundas, especialmente en niños y adolescentes, que pueden desarrollar ansiedad, depresión o estrés postraumático. Reconocer estos impactos no es solo un diagnóstico: es un llamado urgente a transformar los entornos que hoy silencian el daño.

En resumen, existen varias concepciones teóricas sobre desde cuando existe la violencia, pero si podemos conocer que son emociones que causan daño y lastiman a los seres vivos, que están presentes como demostración de dominio y subsistencia, que lamentablemente son parte de la vida con expresiones de la sociedad y en la actualidad está muy presente desgastando los valores morales de las personas creando un ambiente de inseguridad en la ciudadanía.

Es importante tener conocimiento como actúa la mente en respuesta a las agresiones que puedan tener las víctimas de incidentes violentos, por tal motivo, se realiza la revisión de la teoría de James en 1884, sobre las emociones en donde describe que son acciones que se manifiestan de la conciencia que pueden ser provocadas al percibir una situación u objeto. “El modo de pensar más natural sobre las emociones es que la percepción mental

de cualquier hecho excita la aparición mental de la emoción, y que este último estado de la mente origina la expresión física". (Moya et al., s/f).

2.2 Referente Conceptual

En los últimos años debido al aumento de la población en distintas zonas del Distrito Metropolitano de Quito se ha elevado el uso de transporte escolar, como medio de transporte más seguro tanto para estudiantes y trabajadores de distintas entidades públicas y privadas. Pero este sector de la transportación no está libre de enfrentar los problemas de violencia por incremento actual de la inseguridad, ya sea por el acceso a zonas peligrosas, por la cotidianidad de rutas o por los horarios de traslado. En este sentido es indispensable analizar las afectaciones que tienen los conductores de esta modalidad de transporte ante la violencia social.

La violencia estructural afecta a las personas o sociedades causándoles daños al no poder satisfacer sus necesidades en los diferentes ámbitos de la sociedad creando espacios de pobreza sin poder acceder a los servicios básicos limitando el acceso a alimentos, vestimenta, transporte marcando una injusticia y desigualdad social (Jiménez y Muñoz, s/f).

La violencia social se entiende como un daño físico, o psicológico a un individuo o un colectivo, dejando secuelas en su desarrollo en el entorno donde se localice (OPS, s/f). Este problema presente en el entorno familiar social y laboral, siendo este último pertinente a este estudio se hace primordial cuidar la movilidad, su acceso al transporte en todas sus modalidades. A pesar de que la violencia social acentúa la inseguridad y afecta al sector del

transporte no es un tema muy analizado tomando en cuenta que es un problema grave que afecta a la ciudadanía de todo el país (González et al., 2023).

La violencia urbana en el país está dividida en las ciudades mismas que en los últimos años han tenido un gran incremento en la población urbana, por lo tanto, también aumento la violencia delictiva resultado de problemas sociales presentes en el país como es la falta de empleo, la migración, aumento de bandas delictivas entre otros. Por tal motivo se elevaron los índices de violencia en las zonas urbanas aplicando agresiones y sometiendo a las víctimas para obtener sus propósitos limitando la calidad de vida de los ciudadanos y aumentando los perjudicados ante la violencia social (Saborío, 2019).

La delincuencia común factor que agrava la inseguridad es una problemática preocupante que ha creado grandes debates entre la ciudadanía y la política, teniendo que clasificar los tipos de violencia para tratar estos temas más a fondo. Entonces mencionamos lo que describe Buelvas Jurado citado por Rodrigo Chaparro en que la delincuencia común son actos violentos no fatales cometidos por delincuentes desconocidos en contra la integridad de las personas en la vía pública con la finalidad de sustraer sus pertenencias (Chaparro, 2013)

Al referirse a la violencia vial podemos conocer el peligro que enfrentan las personas al momento de movilizarse por las vías en los distintos medios de transporte, en donde no están libres de ser afectados por algún tipo de incidente vial. Como lo indica un estudio sobre el uso del transporte público,

indicando que la violencia en la transportación ha tomado mayor fuerza y diversidad muy por encima de otros problemas, afectando las actividades cotidianas de los usuarios (González et al., 2023).

En la inseguridad en la conducción está muy presente en la violencia de género, en muchas profesiones la presencia de la mujer toma un papel relevante en donde dejamos de ser el sexo débil y demostramos la fuerza y vitalidad para trabajar en todos campos profesionales que se presente, y trabajar en el sector de la transportación al igual que el resto de personas no nos libera de ser víctimas de la delincuencia, asumiendo mucho más riesgos al ser víctimas de la delincuencia ya que somos un sector vulnerable elegido por los agresores. Entonces podemos decir que la violencia de género son acciones que causan daños físicos, sexuales, psicológicos y económicos los cuales pueden llegar a causar hasta la muerte las mujeres (Jaramillo y Canaval, 2020).

2.3 Marco conceptual: Violencia social hacia conductores de transporte escolar e institucional

La violencia social se define como toda acción u omisión que afecta la dignidad, integridad o derechos de una persona en el marco de relaciones comunitarias, institucionales o estructurales.

“La violencia social se manifiesta en contextos donde las relaciones de poder, exclusión o negligencia institucional generan daño físico, psicológico o simbólico” (Martínez Pacheco, 2016, p. 5).

Es importante reconocer las diferentes formas de violencia social, como la violencia institucional que se manifiesta en la omisión de medidas de protección y en la precarización de las condiciones laborales” (MINEDUC, 2023, p. 59).

El impacto psicosocial que deja la violencia social hacia conductores no solo afecta su integridad física, sino que genera consecuencias emocionales como estrés, ansiedad, miedo y desmotivación laboral.

“La violencia simbólica e institucional son las más invisibilizadas, pero también las más persistentes en contextos laborales como el transporte escolar” (Cardona Ocampo, 2017, p. 12).

La violencia que enfrentan quienes conducen transporte escolar e institucional no es un hecho aislado: es un problema complejo que exige respuestas legales, educativas y comunitarias. Visibilizar sus formas es el primer paso para crear rutas de protección, formación y denuncia que realmente funcionen.

Tabla No. 2

Tipo de violencia social en contexto de transporte escolar e institucional

Tipo de violencia	Descripción	Ejemplo en el contexto del conductor
Violencia verbal	Uso de insultos, amenazas o lenguaje degradante.	Padres o estudiantes que gritan o insultan al conductor por retrasos.
Violencia física	Agresiones corporales o daños materiales.	Ataques durante asaltos o vandalismo al vehículo.
Violencia simbólica	Invisibilización, estigmatización o desvalorización del rol del conductor.	Trato despectivo por parte de autoridades o instituciones educativas.
Violencia institucional	Falta de garantías laborales, condiciones precarias o ausencia de protocolos de protección.	Jornadas extensas sin contrato formal ni acceso a seguridad social.
Violencia estructural	Condiciones sociales que perpetúan la exclusión o vulnerabilidad del trabajador.	Falta de políticas públicas que regulen y dignifiquen el transporte escolar.

Elaboración: propia

2.3.1 Afectaciones en los conductores frente a la violencia

2.3.1.1 Afectaciones físicas

Las afectaciones físicas son aquellas evidentes y que pueden manifestarse por:

Lesiones por violencia directa: Los conductores pueden ser víctimas de agresiones físicas durante asaltos, enfrentamientos en zonas de riesgo o conflictos con usuarios del servicio.

“La violencia estructural en el espacio público afecta directamente a quienes operan servicios de transporte, generando condiciones laborales de riesgo” (Martínez-Pérez & Paz-Enríquez, 2021, p. 4).

El cuerpo también se resiente: jornadas extensas, ruido constante, tensión en el tráfico y posturas rígidas terminan provocando cansancio profundo, dolores articulares y molestias en la columna.

“El trabajo de conducción implica una carga física constante que puede derivar en trastornos osteomusculares si no se regula adecuadamente” (MINEDUC, 2023)

Los conductores enfrentan el riesgo constante de choques, atropellos o accidentes, sobre todo en zonas escolares mal señalizadas o rutas peligrosas donde la seguridad parece siempre llegar tarde.

“El 90% de los accidentes de tránsito sucede en los momentos de subida y bajada al bus, siendo los conductores responsables de garantizar la seguridad en esos momentos críticos” (Acelerando, 2019).

Riesgos sanitarios y exposición ambiental: Durante la pandemia, se evidenció que los conductores enfrentan riesgos de contagio por contacto constante con estudiantes, además de exposición a contaminación ambiental.

“Los conductores deben cumplir protocolos de bioseguridad estrictos para evitar contagios, lo que implica una carga adicional en su labor diaria” (Gobierno del Ecuador, 2021).

Así mismo, las afectaciones físicas que enfrentan los conductores de transporte escolar e institucional son multifactoriales y van desde lesiones por violencia directa hasta desgaste físico crónico. Estas condiciones requieren atención urgente mediante protocolos de seguridad, ergonomía laboral, acompañamiento médico y políticas públicas de protección.

Impacto Emocional y psicológico

Los conductores al enfrentarse a eventos violentos producto de asaltos o agresiones en las vías donde laboran pueden experimentar traumas que como lo define Van Der Kolk (2014), son situaciones que afectan el cuerpo, la mente y el cerebro. También nos indica que las personas luego de estar expuestas a un incidente violento el cerebro puede seguir enviando señales al cuerpo para que huya de la amenaza por la que ya atravesó (Kolk, 2014). Entonces resultado de estas **afectaciones emocionales** son los traumas que en el entorno de la conducción es el miedo que sienten los conductores al realizar su trabajo luego de ser víctimas de un asalto o algún tipo de violencia.

Un conductor puede enfrentar distintos panoramas por los lugares donde transita, pero cuando están sometidos a efectos psicológicos profundos secuelas de un suceso violento lo que limita el desempeño adecuado en sus actividades que habitualmente realiza, como nos dice Van Der Kolk (2014), las **afectaciones psicológicas** pueden presentar flashbacks y rememoraciones que son recuerdos se reflejan en el presente reviviendo las experiencias negativas del pasado en donde los individuos buscan escapar realizando acciones como tomar drogas o ejercicios extremos tratando de inhibir la sensación de estrés empeorando la salud presentando la elevación de la presión arterial, problemas intestinales, alteraciones del sueño, alergias entre otros (Kolk, 2014).

Para (Baró, 1996), los pilotos han sido víctimas de violencia física y psicológica siendo esta, es una conducta multicausal que se manifiesta de forma verbal o por medio de acciones y se concluye con que el fenómeno de la violencia en todas sus manifestaciones ha repercutido en la historia y cultura de esta población.

Para comprender el efecto que causa el estrés en las personas víctimas de la violencia es necesario conocer su significado.” De acuerdo con Lazarus y Folkman (1984), el estrés es una relación particular entre el individuo y su entorno cuando aquel lo percibe como amenazante o que desborda sus recursos y pone en peligro su bienestar”.

Los conductores pueden llegar a tener cambios significativos que afecten no solo la parte emocional sino afectaciones materiales, puesto que como nos indica Van Der Kolk (2014) al sufrir impactos violentos quedan

huellas de las experiencias traumáticas que afectan el comportamiento psicológico normal de las personas causando un declive en su funcionamiento personal y profesional (Kolk, 2014), lo que se traduce en un mal desempeño laboral presentando distracciones, cambios de humor y causar accidentes de tránsito provocando que pierda su trabajo, daños en su unidad de transporte y ausentismo.

2.4 Referente Normativo.

Los servicios de transporte escolar e institucional en el Ecuador, se rigen por el ordenamiento jurídico nacional, respetando la jerarquización de la norma de acuerdo a la naturaleza de su servicio.

En concordancia con la Constitución de la República del Ecuador (2008):

Artículo 424: La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica (Asamblea, 2008)

Los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado, que otorguen garantías más amplias que las previstas en la Constitución, tienen primacía frente a cualquier otra norma legal o decisión de autoridad pública.

Con tal referencia, queda claro que, la constitución es la norma suprema y que los tratados internacionales se encontrarán ratificados por el

Estado. Por otro lado, la Constitución de la República (2008) siendo garantista de derechos establece el concepto de buen vivir:

El artículo 14 de la Constitución reconoce algo fundamental: el derecho de todas las personas a vivir en un ambiente sano y equilibrado, como base para alcanzar el Buen Vivir o Sumak Kawsay, en lengua kichwa. Esta visión no se limita a lo ecológico; conecta directamente con una vida digna, sostenible y en armonía con la naturaleza.

Este principio se articula con otros derechos esenciales recogidos en el Capítulo Segundo del Título II, denominado “Derechos del Buen Vivir”. Allí se consagra el acceso al agua (Art. 12), la alimentación (Art. 13), la salud (Art. 32), la educación (Art. 26) y el trabajo (Art. 33), todos pilares que sostienen el bienestar colectivo y la justicia social.

El Artículo 275, el Buen Vivir implica: El goce efectivo de derechos de personas y comunidades. La convivencia armónica con la naturaleza. La interculturalidad, la equidad, y la solidaridad como principios rectores del desarrollo. La planificación del desarrollo nacional como medio para alcanzarlo.

El transporte escolar e institucional no es solo un servicio logístico: es una **herramienta de justicia social** y un **mecanismo para materializar el Buen Vivir** en la vida cotidiana.

En la Constitución se especifica que el Estado es el ente no solo regulador sino multifactorial en cuanto a la prevención de riesgos frente a la violencia social, en cuanto a los servicios de transporte escolar e institucional,

es fundamental reconocer el marco constitucional en cuanto a la prevención de riesgo de violencia social:

Tabla No. 2

Constitución (2008) y servicios de transporte escolar e institucional

Artículo	Contenido
Art. 3, numeral 1	El Estado tiene el deber de garantizar sin discriminación el goce de los derechos establecidos en la Constitución.
Art. 11, numeral 2	Prohíbe toda forma de discriminación y violencia.
Art. 35	Da prioridad a niñas, niños y adolescentes en la atención y protección de sus derechos.
Art. 344	El Estado ejerce la rectoría del sistema educativo, incluyendo la regulación de servicios como el transporte escolar.
Art. 227	La administración pública debe actuar con eficacia, calidad y participación para servir a la colectividad.

Elaboración: Propia

La función del estado frente a la prevención de riesgos de violencia social en el marco de servicios de transporte escolar institucional, es de regulador, supervisor; pero, también formador, protector y articulador de esfuerzos en coherencia con los principios del buen vivir previstos en la carta magna, entre los aspectos más importantes en cuanto a las funciones del estado en el marco previsto en el presente trabajo de investigación:

Regulación y control: El Estado, a través del Ministerio de Educación y la Agencia Nacional de Tránsito, establece normas como el Acuerdo MINEDUC-ME-2016-00062-A, que busca garantizar un transporte escolar seguro, con acompañamiento adecuado y vehículos en condiciones óptimas.

Prevención de violencia: El Estado ha desarrollado protocolos para enfrentar situaciones de violencia en espacios educativos, incluido el transporte escolar. Buscan proteger de forma integral y evitar que quienes sufren vuelvan a ser vulnerados.

Participación y corresponsabilidad: Se fomenta la participación de familias, gobiernos locales y comunidad educativa en comités de seguridad escolar y observatorios de violencia.

Formación y sensibilización: El Estado impulsa programas de capacitación para conductores, acompañantes y personal educativo en temas de derechos humanos, prevención de violencia y trato digno.

2.4.1 Normativa Internacional.

En referencia a los servicios de transporte escolar e institucional, la normativa internacional que ha influido en el marco normativo y regulación nacional se basa en el establecimiento de estándares de seguridad y movilidad emitidos por los organismos globales, como:

Convención sobre los Derechos del Niño (ONU): Establece el derecho de los niños a un transporte seguro para acceder a la educación, estableciendo el acceso a la educación y la protección integral como derechos fundamentales, lo que implica que el transporte debe ser seguro y accesible para garantizar su cumplimiento. Esto lo podemos evidenciar en el Artículo 28 de la Convención que dicta “Los Estados Partes reconocen el derecho del niño a la educación”, este artículo obliga a los Estados a eliminar obstáculos que impidan el acceso a la educación, lo que incluye garantizar medios seguros para llegar a los centros educativos, especialmente en zonas rurales o vulnerables. Artículo 3 “En todas las medidas concernientes a los niños... una consideración primordial será el interés superior del niño”, esto implica que cualquier servicio relacionado con la infancia como el transporte escolar, el cual debe priorizar su seguridad y bienestar.

Reglamentos de la Organización Mundial de la Salud (OMS): Incluyen recomendaciones sobre seguridad vial y prevención de accidentes en el transporte escolar.

Normas de la Organización Internacional del Transporte Público (UITP): Proponen estándares de calidad y eficiencia para el transporte institucional.

Acuerdos regionales: Al respecto, Ecuador puede adoptar regulaciones de países vecinos o de organismos como la Comunidad Andina de Naciones (CAN) para armonizar normativas de transporte.

2.4.2 Normativa Nacional

El transporte escolar e institucional en Ecuador, según la normativa vigente, es un servicio que debe ser prestado por operadoras de transporte terrestre autorizadas, cumpliendo con requisitos específicos de seguridad y operación.

Respecto a la normativa nacional para la regulación del transporte escolar e institucional, es importante anotar que existe norma sublegal que amerita análisis y comprensión, dado que, las instituciones públicas y sobre todo privadas, generan reglamentos, así como contratos de servicios de transportes en las cuales se asientan las normas y la operatividad de los servicios.

Leyes orgánicas: Establecen las normas por las que se rigen las instituciones del estado:

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece disposiciones que

contribuyen a su prevención, especialmente en lo relacionado con la seguridad, la regulación y la protección de usuarios vulnerables:

En el artículo 2 encontramos los Principios rectores de la mencionada ley, los cuales son: seguridad vial, protección de derechos, accesibilidad, fundamentando la obligación del Estado de garantizar un transporte seguro y digno.

Las Competencias de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) de acuerdo al Artículo 6, incluye la regulación y control del transporte escolar e institucional.

Para conceptualizar normativamente lo que es el transporte escolar, el artículo 94 establece requisitos técnicos, acompañantes, rutas autorizadas previniendo condiciones que reducen riesgos y promueven entornos seguros.

En cuanto al transporte institucional el artículo 95 establece que el transporte institucional debe tener condiciones de operación y seguridad y aplica medidas similares para trabajadores, especialmente en zonas remotas.

En el artículo 202 se reconocen las sanciones por incumplimiento de normas de seguridad, reforzando la prevención mediante control y penalización.

Por otro lado, la ley promueve la capacitación obligatoria para conductores y operadores, lo cual es clave para prevenir situaciones de acoso, negligencia o violencia.

Código Orgánico De Organización Territorial, COOTAD, en cuanto a los municipios el artículo 55 establece sobre la Planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción, mediante lo cual existen normas y controles para el transporte escolar e institucional, incluyendo medidas de seguridad. Así mismo los municipios pueden ejecutar medidas de prevención y control de riesgos en el espacio público implementando programas de prevención de violencia en entornos escolares y en rutas de transporte.

Por otro lado, el COOTAD establece en el Artículo 54 literal o en cuanto a los Consejos cantonales de protección de derechos están facultados para formular políticas públicas para la protección de grupos prioritarios promoviendo acciones específicas para prevenir violencia hacia niños, niñas y adolescentes en el transporte.

Asimismo, la competencia de los Gobiernos parroquiales en el artículo 68 los facultan en generar participación en planes de seguridad ciudadana por lo que pueden colaborar en campañas comunitarias de prevención de violencia.

Leyes ordinarias: Son normas específicas que desarrollan aspectos operativos del transporte:

Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte

Terrestre: Especifica condiciones y requisitos para la prestación del servicio.

Reglamentos y resoluciones:

Resolución Nro. ANT-ANT-2023-0565-R: Define aspectos clave sobre la regulación del transporte comercial, incluyendo el transporte escolar e institucional.

Acuerdo Ministerial MINEDUC-MINEDUC-2022-00041-A: Establece la normativa específica para el transporte escolar dentro del sistema educativo nacional.

Ordenanzas municipales: Normativas locales que establecen requisitos adicionales según cada jurisdicción.

Es importante recalcar que, en el caso del transporte escolar, el Ministerio de Educación establece regulaciones para asegurar la protección de los estudiantes, incluyendo la habilitación de vehículos y la capacitación de conductores todo esto contemplado en el Acuerdo MINEDUC-ME-2016-00062-A.

Además, los Gobiernos Autónomos Municipales tienen la responsabilidad de controlar y regular este servicio dentro de sus jurisdicciones de acuerdo al COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización) estableciendo competencias claves de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) en el ámbito de la seguridad ciudadana, movilidad y protección de derechos

Ecuador cuenta con una normativa del transporte institucional que regula el servicio de transporte para empleados y miembros de instituciones públicas y privadas. Este servicio debe cumplir con requisitos de seguridad, operación y permisos establecidos por las autoridades de tránsito como:

Autorización y permisos: Las unidades de transporte deben contar con permisos de operación emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

Seguridad: Los vehículos deben cumplir con estándares técnicos y de mantenimiento para garantizar la seguridad de los pasajeros.

Regulación municipal: Los Gobiernos Autónomos Descentralizados pueden establecer normativas adicionales dentro de sus jurisdicciones.

Dicho esto, la normativa nacional que rige para transportes escolares e institucionales es la siguiente:

Constitución de la República del Ecuador, norma suprema que establece principios generales sobre movilidad y transporte.

Aunque el COOTAD no regula directamente el transporte escolar, sí otorga herramientas a los GAD para actuar en coordinación con el Ministerio de Educación y la Agencia Nacional de Tránsito, fortaleciendo la seguridad y prevención de violencia en estos servicios.

2.5 Referente Estratégico.

El Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024–2025, establece líneas estratégicas que se relacionan directamente con el objetivo de prevenir la violencia social, especialmente en los ejes de seguridad, educación y protección de derechos:

Eje de Seguridad Integral: La prevención de la violencia en espacios escolares se ha convertido en una prioridad dentro de la estrategia nacional de seguridad ciudadana. Para ello, se impulsa una coordinación activa entre el Ministerio de Educación, el Ministerio del Interior y los gobiernos locales, con el objetivo de cuidar a niñas, niños y adolescentes. Se busca reforzar los protocolos de actuación ante situaciones de violencia, incluyendo los trayectos hacia y desde las instituciones educativas, donde muchas veces se concentran los riesgos.

Eje de Protección de Grupos Prioritarios: El plan reafirma el compromiso con el interés superior del niño, lo que exige garantizar entornos seguros en todos los espacios que transitan, incluido el transporte escolar. Se plantea ampliar la cobertura de servicios de protección integral, con especial atención en zonas donde la vulnerabilidad social y económica agrava los riesgos cotidianos.

Articulación con la Movilidad Segura: Se promueve una infraestructura pensada para el desplazamiento seguro de estudiantes, junto con la participación activa de las comunidades en la identificación de riesgos y la construcción de soluciones adaptadas a cada territorio.

Marco normativo complementario: Ecuador cuenta con el Plan Nacional para la Erradicación de la Violencia en el Contexto Educativo (PNEVCE) y acuerdos ministeriales del Ministerio de Educación que abordan la violencia social en el transporte escolar e institucional como parte de una estrategia integral de protección de derechos.

Estos instrumentos promueven un enfoque de corresponsabilidad, donde Estado, familias, escuelas y operadores de transporte se articulan para construir entornos libres de violencia y más humanos.

El Plan Nacional para la Erradicación de la Violencia en el Contexto Educativo (2025–2030) emitido mediante el Acuerdo Ministerial MINEDUC-MINEDUC-2025-00004-A, establece:

Objetivo 1: Fortalecer capacidades para la prevención de la violencia mediante capacitación y guías dirigidas a la comunidad educativa, incluyendo actores del transporte escolar.

Ejes estratégicos: Protección integral, participación comunitaria, enfoque de derechos humanos y atención prioritaria a la niñez y adolescencia.

Acciones específicas: Diagnóstico territorial, formación de actores clave (conductores, acompañantes), y articulación con gobiernos locales para entornos seguros.

Por otro lado, el **Acuerdo Ministerial MINEDUC-MINEDUC-2022-00041-A** regula el transporte escolar y establece medidas preventivas como:

Acompañantes obligatorios en cada unidad de transporte.

Capacitación en derechos humanos y prevención de violencia para conductores y personal.

Protocolos de actuación ante situaciones de riesgo o violencia.

Supervisión y control por parte de las instituciones educativas y autoridades locales

2.5.1 Plan Metropolitano de Desarrollo de Ordenamiento Territorial (PDOT) y la prevención del riesgo social en el transporte escolar e institucional

El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT) de Quito 2024–2033 establece lineamientos estratégicos que se relacionan con su prevención desde un enfoque territorial, de movilidad segura y de derechos.

El PMDOT promueve un sistema de movilidad que prioriza a los grupos vulnerables, incluyendo niñas, niños y adolescentes. Esto implica:

Rutas que protegen: Se propone planificar caminos seguros hacia las escuelas, con señalización adecuada, vigilancia y condiciones que permitan a niñas, niños y adolescentes llegar sin miedo ni obstáculos.

Trabajo conjunto por la seguridad: La coordinación entre el sistema educativo y otras instituciones busca garantizar que el acceso a la escuela sea seguro, inclusivo y libre de riesgos, especialmente en zonas vulnerables.

Transporte escolar con reglas claras: Se promueve el uso de transporte regulado como alternativa al informal, asegurando acompañamiento responsable, condiciones técnicas adecuadas y protección para quienes lo utilizan.

Entornos sin violencia: Se plantean acciones concretas para prevenir agresiones en el espacio público, con énfasis en las zonas escolares,

donde la presencia institucional y comunitaria puede marcar una diferencia real.

Territorios que dialogan: Se impulsa la convivencia pacífica y la cultura de paz desde lo local, fortaleciendo el respeto, la empatía y la resolución no violenta de conflictos en cada comunidad.

Voces que cuidan desde el territorio: Los GAD parroquiales y los consejos de protección de derechos tienen un rol clave en identificar riesgos, activar alertas y construir soluciones desde la realidad de cada zona.

Entre las políticas que articula el PMDOT con los planes de protección de derechos del Distrito Metropolitano, se encuentran las siguientes:

Acciones para garantizar entornos seguros en el trayecto hacia escuelas.

Coordinación con el sistema educativo municipal para prevenir el acoso y la violencia.

CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1 Enfoque de la Investigación.

La investigación será realizada desde el enfoque cuantitativo, dado que el enfoque cuantitativo se caracteriza por el uso de métodos estadísticos, medición numérica y análisis objetivo para estudiar fenómenos. Parte de una hipótesis o pregunta de investigación, y busca comprobarla mediante datos empíricos recolectados de forma estructurada.

“El enfoque cuantitativo utiliza la recolección y el análisis de datos para probar hipótesis previamente establecidas, con el fin de encontrar patrones y generalizaciones” (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018, p. 45).

Por otro lado, se abordarán aspectos objetivos de los actores del gremio del transporte escolar e institucional de la compañía SCHOOL TRANSPORT S.A. de la ciudad de Quito.

Este enfoque se basa en el paradigma positivista, ya que considera que la realidad puede ser medida, explicada y predicha mediante variables observables.

“La investigación cuantitativa permite establecer relaciones de causa-efecto entre variables, mediante el uso de instrumentos estandarizados y técnicas estadísticas” (Babativa Novoa, 2017, p. 12).

“El enfoque cuantitativo se basa en la recolección de datos para probar hipótesis previamente establecidas, utilizando instrumentos de medición estandarizados y análisis estadístico. Su propósito es explicar fenómenos mediante relaciones causales y generalizables” (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018, p. 45).

Este enfoque parte de una lógica hipotético-deductiva, donde se formulan hipótesis que se someten a prueba empírica. La objetividad, la replicabilidad y la validez estadística son pilares fundamentales.

“La investigación cuantitativa permite establecer relaciones de causa-efecto entre variables, mediante el uso de modelos matemáticos y estadísticos que explican fenómenos sociales de forma predictiva y generalizable” (Babativa Novoa, 2017, p. 12). Babativa destaca que este enfoque no solo mide, sino que explica y proyecta comportamientos sociales, económicos o educativos, apoyándose en la estadística inferencial y el diseño experimental.

3.2 Tipo y Nivel de la Investigación.

El tipo y nivel de la investigación es Descriptivo - Analítico, dado que permitirá describir, conocer y comprender el problema de la investigación que se basa en la identificación de riesgos que pueden afectar su salud mental y física de los actores que forman parte del servicio de transporte escolar e institucional de la compañía SCHOOL TRANSPORT S.A. de la ciudad de Quito.

El tipo y nivel de investigación descriptivo–analítico combina dos enfoques complementarios, por un lado, describe detalladamente un fenómeno, y por otro, lo examina críticamente para identificar relaciones, patrones o causas.

Autores como Sabino (1996) definen a la investigación de tipo descriptiva como aquella que trabaja sobre realidades de hechos, y su característica fundamental es la de presentar una interpretación correcta, su objetivo es identificar las características fundamentales de un fenómeno o grupo homogéneo. Por otro lado, Sampieri, Collado y Lucio (2014) indican que, una investigación de tipo analítica, implica descomponer un fenómeno en sus partes para comprender su estructura interna y sus relaciones. Es decir, antes una investigación de tipo analítica – descriptiva, primero se describirá detalladamente un fenómeno y luego analiza sus componentes o relaciones internas.

3.3 Método de Investigación.

El método seleccionado es el no experimental, mismo que de acuerdo a Kerlinger (1979) nos dice que “La investigación no experimental o ex post facto es aquella en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las condiciones.” Esto significa que el investigador observa los fenómenos tal como ocurren, sin intervenir en ellos.

3.4 Universo, Muestra y Muestreo.

El universo en el presente estudio, son 37 conductores que a su vez son socios de la Compañía SCHOOL TRANSPORT S.A. de la ciudad de Quito clasificados de la siguiente manera:

- 16 conductores hacen transporte escolar e institucional (mixto)
- 16 conductores que solo hacen transporte escolar
- 5 conductores que solo hacen transporte institucional

Muestreo consiste en la elección por métodos no aleatorios de una muestra cuyas características sean similares a las de la población objetivo. En este tipo de muestreos la “representatividad” la determina el investigador de modo subjetivo” (Casal & Mateu, 2003, pág. 5).

Para la selección de los 37 integrantes para la muestra se aplicaron los siguientes criterios:

- Ser conductores
- Experiencia de 3 años en el transporte escolar, institucional o ambos.
- Ser socios de la Compañía SCHOOL TRANSPORT S.A. de la ciudad de Quito.

Esta selección recae sobre la población universo, que a su vez será la muestra objeto de encuesta.

3.5 Formas de Recolección de la Información.

La recolección será a través de la técnica: encuestas estructuradas y en caso de rezago tecnológico, se realizarán entrevistas, se hará uso de Google form, la cual será aplicada a los 37 socios conductores de la Compañía SCHOOL TRANSPORT S.A. de la ciudad de Quito.

Además, se revisará información bibliográfica que pueda aportar al problema e investigación.

Para el reconocimiento de afectaciones físicas, emocionales entre otras, se realizará revisión documental para constatar atenciones médicas, permisos y circunstancias relacionadas al riesgo de violencia social en el entorno laboral de los conductores.

Se plantea la realización de una encuesta estructurada, la cual es un instrumento de recolección de datos que utiliza un conjunto fijo de preguntas, formuladas de manera uniforme y aplicadas de forma estandarizada a todos los participantes. Sabino (1996) al respecto infiere, una encuesta estructurada es un procedimiento mediante el cual se interroga a un grupo de personas, siguiendo un formato fijo, con el propósito de obtener datos comparables y sistemáticos.”

3.6 Formas de Análisis de la Información.

Para analizar la información recolectada a través de la encuesta estructurada se utilizará codificación y triangulación, en consideración de la especialización de las muestras (servicio escolar, institucional o mixto). La información recolectada mediante una encuesta estructurada se analizará principalmente a través de técnicas cuantitativas, ya que las preguntas serán cerradas y estandarizadas.

El análisis será **estadístico descriptivo**, ya que permite resumir y organizar los datos para identificar tendencias generales. Autores como Hernández, Fernández y Baptista (2014) destacan el uso de: frecuencias absolutas y relativas, porcentajes, medidas de tendencia central (media, mediana, moda), medidas de dispersión (desviación estándar, rango).

Como la mayoría de preguntas son cerradas, las respuestas ya están codificadas numéricamente, lo que facilita el procesamiento automatizado con herramientas como Excel, SPSS, R o Python:

Tabla No.

Codificación para identificar la Muestra seleccionada

Categoría de encuestado	Código
Conductor transporte escolar e institucional (Mixto)	CTMx
Conductor de transporte institucional (Solo institucional)	CTIs
Conductor de transporte escolar (Sólo escolar)	CTEs

Fuente: Elaboración propia

La siguiente tabla se adaptará a formatos digitales como Google Forms, por su simplicidad en la aplicación y acceso por parte de los profesionales del volante.

“El impacto emocional es una consecuencia psicosocial que carece de regulación jurídica concreta y suele ser invisible en las evaluaciones de riesgos laborales” (Serrano & Ibáñez, 2015)

Tabla No. 4

Matriz de variables sobre riesgo de violencia social

Objetivos	Variable	Subvariables
1. Identificar las afectaciones físicas y materiales producto de la violencia social que enfrentan los conductores de transporte escolar e institucional en Quito.	Percepción de seguridad	- Frecuencia de situaciones de violencia verbal o física - Preparación ante situaciones violentas
	Factores de riesgo	- Zonas o rutas más peligrosas Momentos del recorrido con mayor riesgo
	Percepción de violencia social	- Frecuencia de exposición a violencia Actores que ejercen violencia
	Afectaciones físicas y materiales	- Daños físicos sufridos Pérdidas materiales (vehículo, pertenencias, equipamiento)

2. Determinar las afectaciones emocionales producto de la violencia social que enfrentan los conductores de transporte escolar e institucional en Quito.	Afectaciones emocionales	- Impacto emocional por exposición a violencia - Sentimiento de protección por parte de la empresa
	Percepción de violencia social	- Frecuencia de violencia emocional - Tipos de maltrato psicológico o amenazas
3. Analizar las estrategias que podrían implementarse para proteger a los conductores de transporte escolar e institucional en Quito ante la violencia social.	Capacitación y protocolos	- Formación recibida para enfrentar situaciones violentas - Conocimiento de protocolos oficiales
	Participación institucional	- Presencia de acompañantes en rutas - Canales de reporte de incidentes
	Propuestas y mejoras	- Medidas necesarias para mejorar la seguridad - Sugerencias de los conductores
	Opinión	- Opinión sobre la responsabilidad de la empresa - Valoración de acciones preventivas

CAPÍTULO 4: Resultados de la Investigación.

La encuesta aplicada a 37 conductores de la empresa SCHOOL TRANSPORT S.A. se desarrolló de forma completamente anónima, a través de un cuestionario virtual (Forms) que contenía preguntas cerradas, con opción de múltiple respuesta, focalizadas en conocer las afectaciones a los que están expuestos los conductores de transporte escolar e institucional en la ciudad de Quito ante el incremento de la violencia social actual, con el fin de aportar posibles soluciones o sugerencias para mejorar la seguridad y bienestar de los conductores y usuarios de este transporte. Se abordaron tanto las afectaciones físicas, emocionales y materiales producto de la violencia social que enfrentan los choferes; las afectaciones emocionales y sociales causadas por el aumento de la violencia a la que se enfrentan los trabajadores de este sector laboral; y las estrategias que podrían implementarse para proteger a los conductores de transporte escolar ante la violencia social.

3.7 Presentación y análisis de resultados

Objetivo 1: Identificar las afectaciones físicas y materiales producto de la violencia social que enfrentan los conductores de transporte escolar e institucional en Quito.

Los datos recabados nos permiten conocer en primera instancia que el 35.10% de los conductores encuestados, indican que han observado de forma ocasional (una vez al mes) situaciones de violencia verbal o física

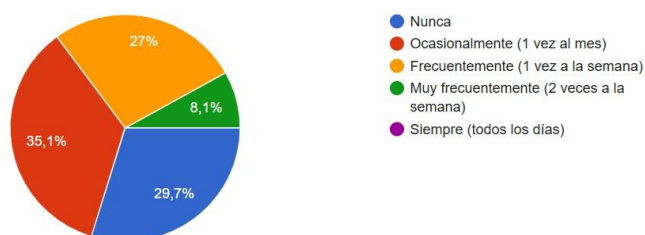
durante la prestación del servicio de transporte escolar e institucional por las vías donde transita; mientras que el 29.7% de los encuestados dice no haber visto nunca dichas situaciones de violencia; y el 27% expresa haber visto estas situaciones de violencia de manera frecuente es decir una vez a la semana. Estos resultados denotan el incremento de la violencia social afecta significativamente a este sect

Gráfico 1

1) ¿Con qué frecuencia ha visto situaciones de violencia verbal o física durante el servicio?

 Copiar gráfico

37 respuestas



Fecha:31/07/2025

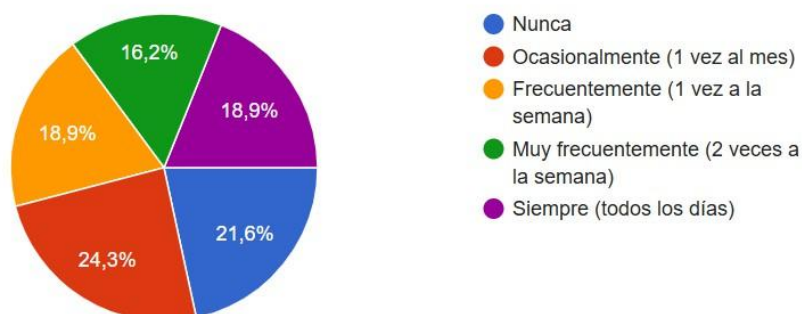
Fuente: Google Forms

Por otra parte, el 24.3% de conductores indicaron que ocasionalmente (1 vez al mes) pasan por zonas peligrosas, es decir que, dependiendo de su ruta de trabajo, pueden enfrentar acciones violentas al pasar por zonas consideradas peligrosas; el 18.9% lo hacen frecuentemente (1 vez a la semana) y siempre (todos los días) respectivamente, aumentando el riesgo a ser víctimas de algún acto violento; el 16.20% indica hacerlo muy frecuentemente (2 veces a la semana), y un 21.6% indica no pasar nunca por zonas peligrosas.

Gráfico 2

2) ¿Con qué frecuencia las rutas asignadas deben pasar por zonas que se perciben como peligrosas?

37 respuestas



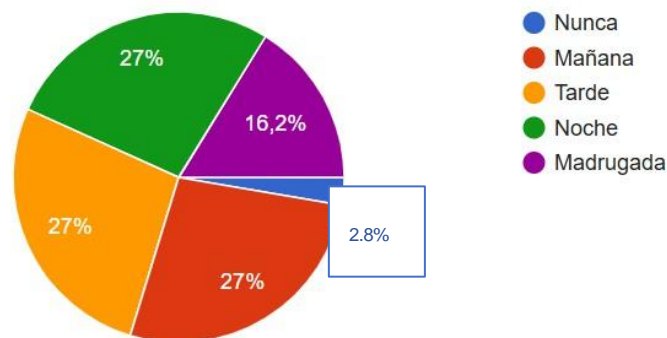
Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

En relación con la frecuencia de ocurrencia de incidentes en sus rutas, el 27% de los encuestados coinciden que los incidentes violentos suelen ocurrir en la mañana; también el 27% indica que ocurren en la tarde; otro 27% que ocurren en la noche y el 16.2% que ocurren de madrugada. Esto implica que están expuestos a la violencia a toda hora del día, cuando recorren por sus rutas de trabajo.

Gráfico 3

3) ¿En qué horario del recorrido suelen ocurrir incidentes?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

Si bien estos datos no implican una afectación directa, si representan una visión general del riesgo de violencia al que se enfrentan los conductores en su labor diaria, la cual es percibida a cualquier hora del día debido a que la prestación de sus servicios las cuales no son solo en horas de la mañana o tarde, sino en horas de la noche y madrugada, dependiendo de la modalidad del recorrido si es escolar o laboral.

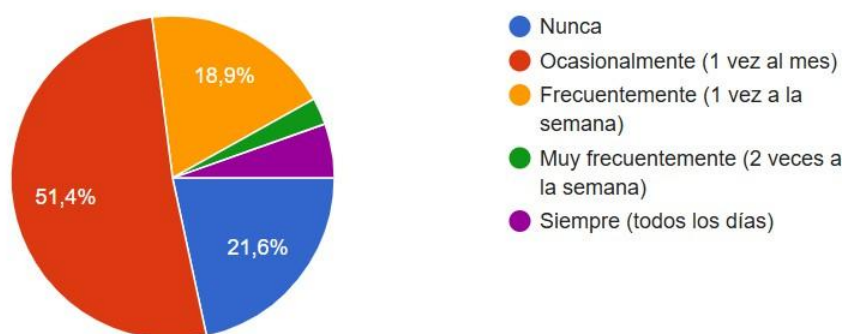
En términos de la exposición a situaciones de violencia, el 51.4% de los encuestados indican haber estado expuesto a estas situaciones en su trabajo ocasionalmente; 21.6% nunca, y el 18.9% frecuentemente (una vez a la semana) y 5.4% todos los días, y 2.7% dos veces a la semana. Esta exposición expresada por los conductores coincide con la investigación de los autores Ayala, Oviedo y Rosero que expresan que su estudio sobre la inseguridad destaca el incremento de delitos como robos y agresiones son un desafío en sus trayectos diarios, concluyendo que se debe fomentar sistemas y estrategias de seguridad.

A la luz de la teoría de riesgo de Luhmann, la situación de los conductores permite evidenciar la diferencia entre peligro y riesgo, pues la inseguridad en las calles constituye un peligro externo que se transforma en riesgo en el momento en que el conductor, al decidir realizar su actividad laboral, asume la posibilidad de ser víctima de robo o agresión. Es decir que esta actividad no solo implica trasladar pasajeros, sino exponerse de manera recurrente a escenarios donde la probabilidad de daño está interiorizada en su práctica laboral.

Gráfico 4

5) ¿Con qué frecuencia considera que ha estado expuesto a situaciones de violencia en su trabajo? (todo tipo de violencia: verbal, física, emocional, incluso amenazas, insultos o robos)

37 respuestas



Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

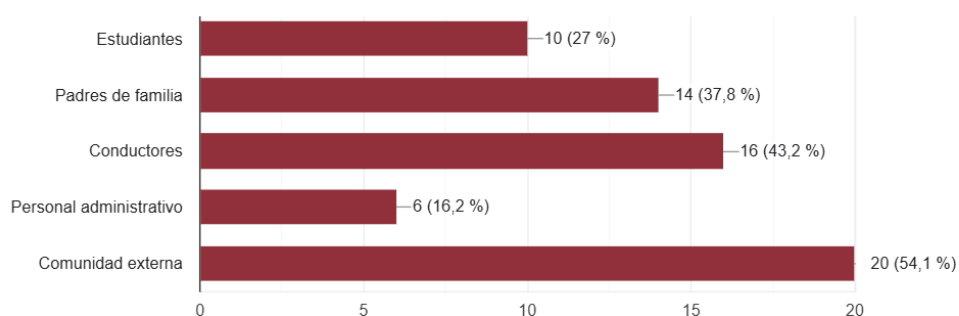
En relación con los actores identificados como fuente potencial de violencia, el 54.1%, identifica como potencial amenaza de violencia a la comunidad externa, 43.2% a los conductores, 37.8% a padres de familia, 27% a los estudiantes y 16.2% al personal administrativo.

Estos datos evidencian que la violencia social en Ecuador atraviesa la vida cotidiana y no se limita a la delincuencia en la vía pública. Además, refleja un proceso de normalización de la violencia en las actividades diarias, pues se identifica como fuentes de violencia el propio entorno comunitario y laboral. Como lo planteaban González et al, la violencia social está presente en el entorno social y laboral y se expresa tanto en hechos delictivos como en prácticas cotidianas de agresión y conflicto (2023). Todo esto impacta la actividad de transporte y vuelve más vulnerables a los conductores.

Gráfico 5

7) ¿Cuál de los siguientes actores identifica como fuente potencial de violencia? (marque todos los que apliquen)

37 respuestas



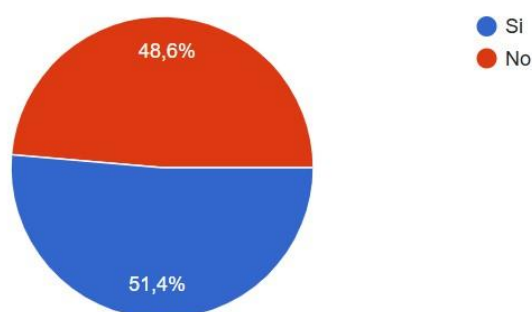
Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

En cuanto a las afectaciones directas, el 51.4% de los conductores encuestados indican haber sido víctimas de algún hecho violento durante su ruta de trabajo, mientras que el 48.6% indica no haber estado expuesto a un hecho violento. Tomando en cuenta el factor predominante concuerda con la investigación realizada por Pereyra (2018) en donde indica que el impacto de la violencia física y emocional en conductores y usuarios afecta el desarrollo normal de sus actividades cotidianas.

Gráfico 6

4) ¿Ha sido víctima de algún hecho violento al momento de realizar su ruta de trabajo?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

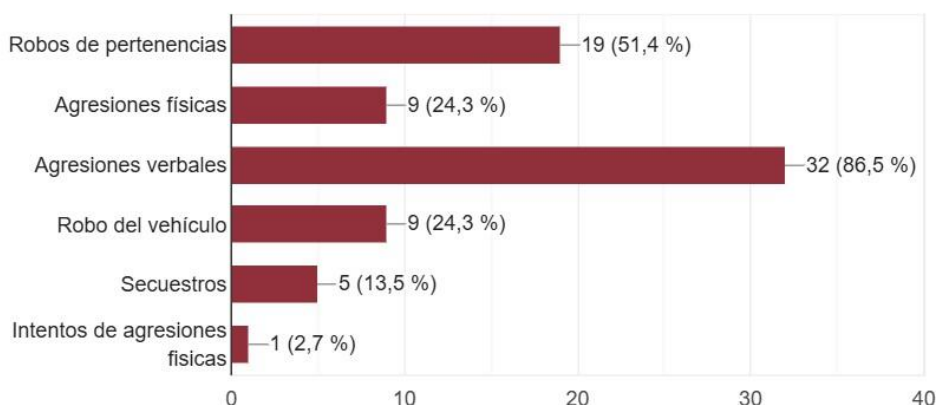
En cuanto al tipo de agresiones, el 86.5% de los encuestados indican que el tipo de agresiones más comunes a las que se exponen al realizar sus recorridos, son las verbales refiriéndose a insultos o amenazas por parte de personas externas en las vías donde transitan; el 54.4% dice exponerse al robo de pertenencias como puede ser celulares dinero en efectivo, mochilas y cosas de uso personal que se encuentran de fácil acceso al momento de enfrentarse a cualquier acto violento. Por su parte, el 24.3% dice exponerse al robo de vehículos y agresiones físicas respectivamente, lo cual puede representar un resultado preocupante si tomamos en cuenta que los vehículos son la base y fuente de trabajo para los conductores para realizar su labor

diaria. El 13.5% indica exposición a secuestros que pueden terminar en consecuencias graves para la salud física y emocional de los secuestrados incluso con la vida dejando sufrimiento y la falta del sustento para sus familias y 2.7% intentos de agresiones físicas y no menos significativa puesto que estas agresiones pueden marcar la salud para las víctimas.

Gráfico 7

6) ¿Cuáles cree que son las situaciones violentas más comunes a las que se exponen los conductores?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025

Fuente: Google Forms

En lo que respecta a las afectaciones físicas sufridas por los encuestados frente a situaciones de violencia, el 62.2% de los encuestados indican no haber experimentado ninguna afectación física; el 24.3% ha experimentado cefaleas o migrañas frecuentes; el 13.5%, moretones o hematomas y cortaduras o heridas respectivamente; y un 8.1% fracturas

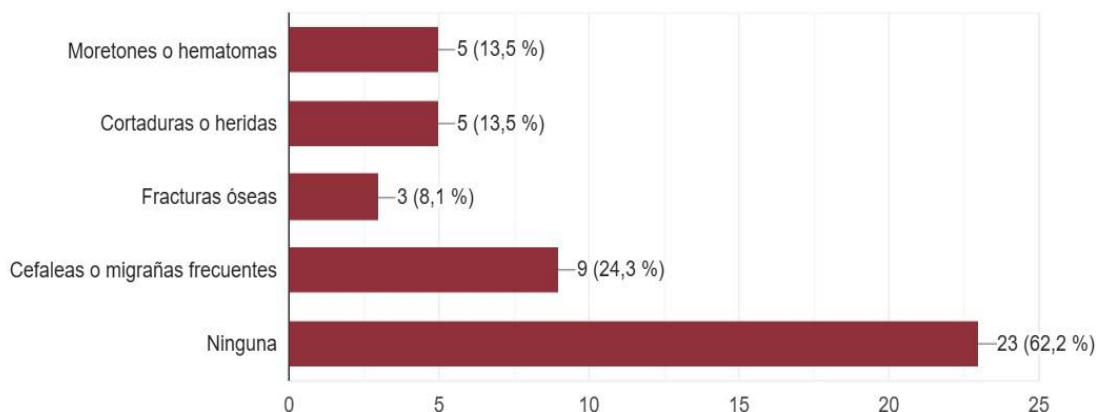
óseas. Esto demuestra que un importante número de conductores ha sufrido afectaciones físicas. Este dato coincide con lo planteado por (Ríos et al., 2023), quien indica que la violencia social afecta la integridad física de los conductores dejando huellas, testigos mudos resultado de agresiones, y con el temor de ser víctima nuevamente de algún tipo de ataque.

Las fuentes revisadas en el referente conceptual indican que la actividad de conducción genera afectaciones físicas crónicas derivadas de la propia actividad; por ejemplo, fatiga física y desgaste corporal debido a las largas jornadas de trabajo, exposición al ruido, postura prolongada, pueden derivar en posibles trastornos osteomusculares, dolores articulares, problemas de columna, entre otras afectaciones físicas. Si a esta condición se le agregan las afectaciones físicas sufridas por la violencia social, como moretones, cortaduras o heridas expresadas por los encuestados, se evidencia que la violencia social funciona como agravante de la carga física y aumenta el riesgo de lesiones agudas y mayores que pueden afectar a los conductores a largo plazo.

Gráfico 8

8) Siguiendo las situaciones de violencia social ¿qué tipo de afectaciones físicas ha experimentado? (marque todas las que apliquen)

37 respuestas



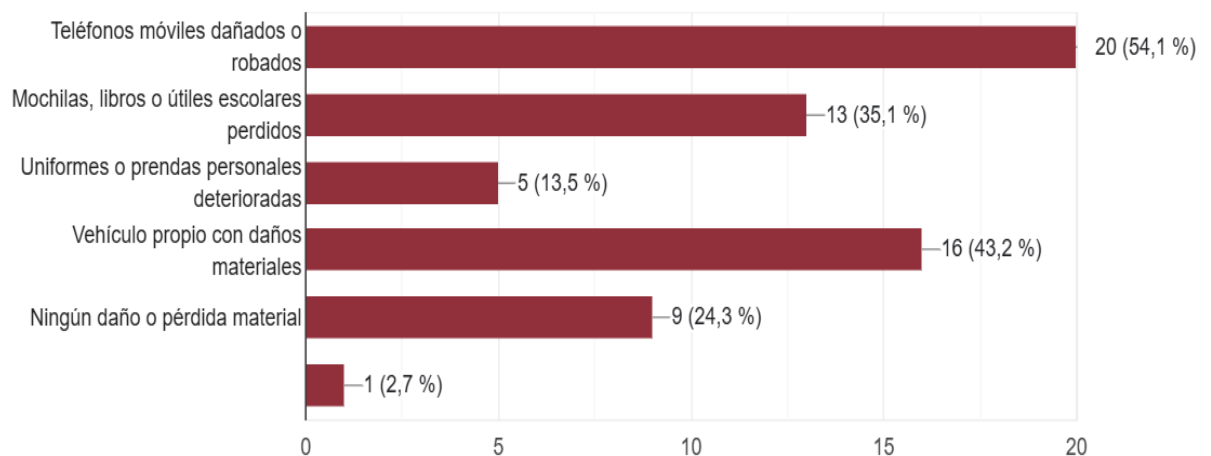
Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

En relación con las afectaciones materiales, el 54.1% ha experimentado el daño o robo de sus teléfonos, convirtiéndose en una afectación económica y personal; el 43.2% daños en sus vehículos, representando una pérdida significativa si se toma en cuenta los costos elevados de reparación y pago de reemplazos de rutas de ayuda; el 35.1% mochilas y útiles escolares perdidos, 13.5% uniformes y prendas deterioradas, afectando a la economía del contratante del servicio. Estas afectaciones materiales sufridas inciden en la estabilidad financiera de los conductores y por ende en las posibilidades de continuar brindando el servicio como actividad económica. Se podría deducir entonces que la violencia social tiene un impacto en la actividad del transporte escolar, reproduciendo condiciones de vulnerabilidad económica y precarización laboral de los conductores.

Gráfico 9

9) Siguiendo las situaciones de violencia que ha experimentado, ¿qué pérdidas o daños materiales ha presentado? (marque todas las que apliquen)

37 respuestas



Fecha:31/07/2025

Fuente: Google Forms

Objetivo 2: Determinar las afectaciones emocionales producto de la violencia social a la que se enfrentan los conductores.

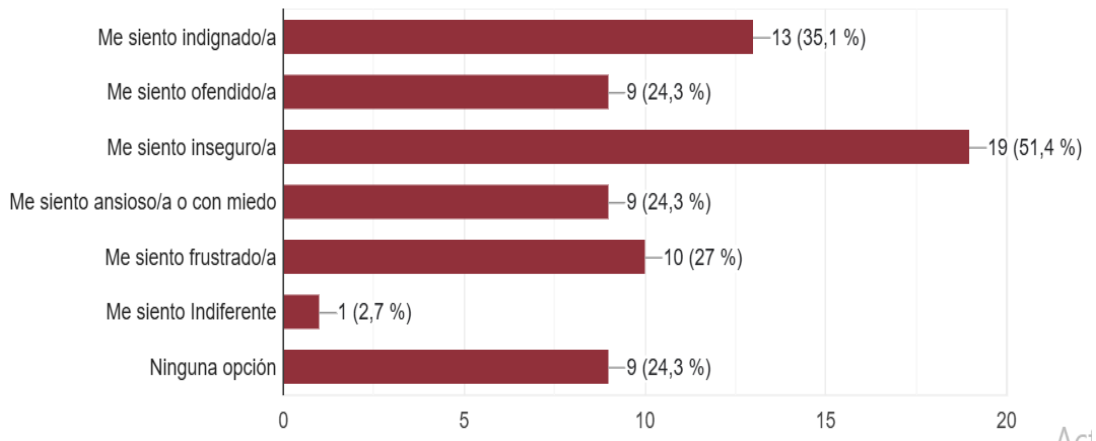
En cuanto a las afectaciones emocionales, se indica algunas opciones a escoger, al consultar a los conductores aquellas más recurrentes ante las situaciones de violencia social, expresaron que sentimientos de inseguridad eran percibidos por el 50.4%; mientras que indignación por el 35.1%; ofendido, el 24.3%; con miedo, el 24.3%; y frustrado el 27%. Lo cual deja al descubierto afectaciones negativas que enfrentan los conductores en su trabajo diario, emociones que pueden afectar la salud de los conductores. El hecho de que la mayoría se sienta inseguro y en menor medida con miedo, refleja vulnerabilidad frente a la violencia, es decir que están expuestos a un entorno social en donde el temor a ser víctimas de un hecho violento le afecta a su salud emocional, inclusive el temor afecta personas que no han estado expuestos a violencias.

Como lo planteaba Lazarus y Folkman (1984), cuando una persona percibe amenazas del entorno social o vulnerabilidad que desborda sus recursos, se genera estrés, que pone en peligro su bienestar. Es así, como lo indica Van Der Kolk, al sufrir impactos violentos como los expresados por los conductores, quedan huellas de las experiencias traumáticas que afectan el comportamiento psicológico normal de las personas causando un declive en su funcionamiento personal y profesional (Kolk, 2014). Todo esto afecta el desempeño laboral presentando distracciones, cambios de humor y causar accidentes de tránsito provocando que pierda su trabajo, daños en su unidad de transporte y ausentismo.

Gráfico 10

10) Siguiendo las situaciones de violencia que ha experimentado, ¿ cómo describiría su afectación emocional? (marque todas las que apliquen)

37 respuestas



Fecha:31/07/2025

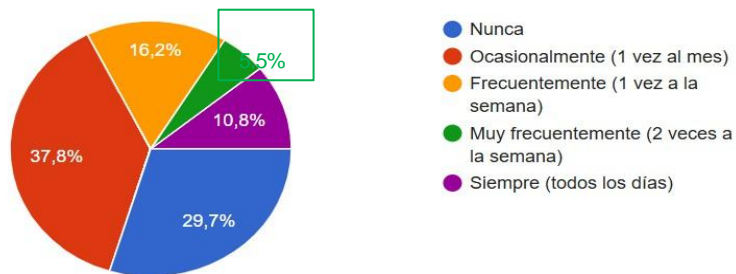
Fuente: Google Forms

En cuanto a la frecuencia, el 37.8% de los conductores manifiestan haber experimentado afectaciones emocionales 1 vez al mes al estar expuestos a la violencia social; sumado al 16.2% que indica que se da con frecuencia una vez a la semana, 10.8% siempre es decir todos los días. Es decir que una parte de los encuestados manifiesta estar o expresar síntomas de ansiedad y temor lo que puede afectar su calidad de vida y su desempeño laboral.

Gráfico 11

11) ¿Con qué frecuencia ha experimentado afectaciones emocionales a causa de estar expuesto a riesgos de violencia social?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

Lazarus y Folkman (1984) explican que el afrontamiento emocional depende de la percepción de control y del apoyo disponible. Cuando estos factores son escasos, el estrés se intensifica y puede derivar en síntomas físicos como cefaleas, insomnio o fatiga crónica. En línea con Luhmann (1991), este fenómeno también puede entenderse como una proyección del riesgo social sobre el cuerpo.

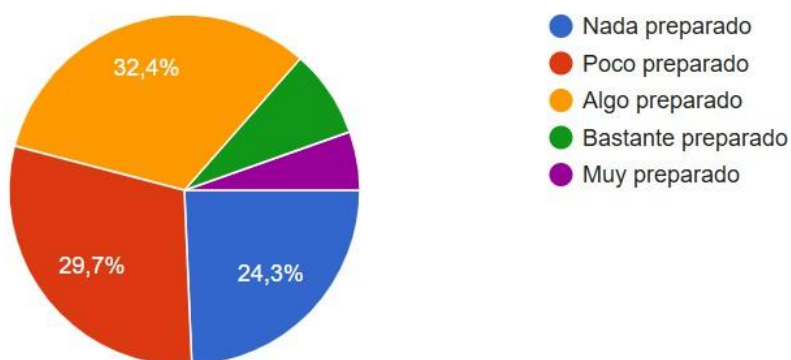
Entonces tomando en cuenta el afrontamiento emocional ante hechos violentos, el 32% se siente algo preparado, el 24.3% se siente nada preparado, mientras el 29.7% se siente poco preparado para actuar frente a

una situación de violencia, el 8% se siente bastante preparado y el 5% muy preparado.

Gráfico 12

14) ¿Se siente preparado para actuar ante una situación de violencia?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025

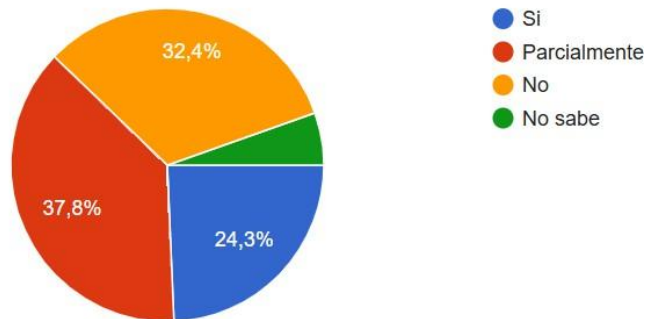
Fuente: Google Forms

Respecto a la sensación de protección por parte de la Compañía SCHOOL TRANSPORT hacia los conductores expresan en su mayoría sentirse parcialmente protegido en caso de enfrentar situaciones de violencia con el 37.8%, así mismo en segundo lugar indican sentirse parcialmente respaldado, el 32.4% nada respaldado, 24.3% si se siente respaldado y el 5.4% no sabe.

Gráfico 13

15) ¿Se siente usted protegido o respaldado por la empresa en caso de enfrentar violencia?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

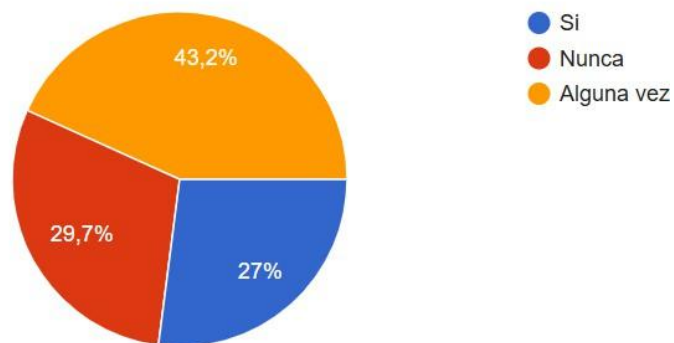
Objetivo 3. Analizar las estrategias que podrían implementarse para proteger a los conductores de transporte escolar ante la violencia social

En esta pregunta se puede reconocer la escasa capacitación otorgada por la empresa en cuanto a la prevención y protocolos de actuación frente a situaciones de violencia, dado que el 29.7% indica que nunca ha recibido capacitación sobre este tema, el 43.2% se enteró que alguna vez, lo que debería ser tomado como una estrategia en aumentar la capacitación a los conductores de transporte escolar e institucional para que sepan cómo deben proceder en caso de ser víctimas de la violencia social.

Gráfico 14

16) ¿Ha recibido capacitación para prevenir o actuar ante situaciones de violencia?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025

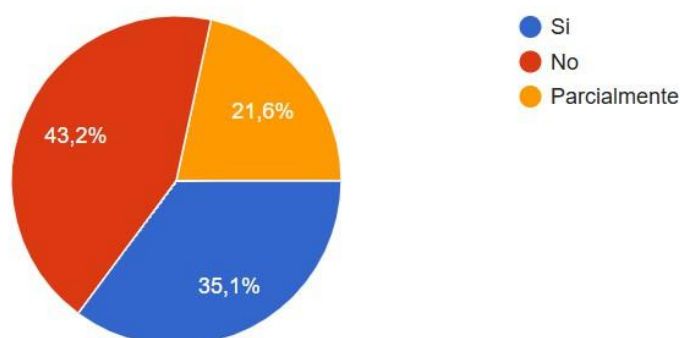
Fuente: Google Form

Un estudio desarrollado por el autor Luis Escorcía en América Latina indagó los factores que incrementan los riesgos para los conductores y usuarios de transporte escolar, entre los que identificó los mínimos protocolos de seguridad, lo cual incrementa la exposición a ser víctimas de asaltos. Esto se compara con la presente investigación, en la que el 43.2% de los conductores desconocen sobre los protocolos en caso de violencia social establecidos por el Ministerio de Educación, el 21.6% conoce parcialmente y el 35.1% si conoce, aumentando las afectaciones por no saber cómo defenderse ante un hecho violento.

Gráfico 15

17) ¿Conoce los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025

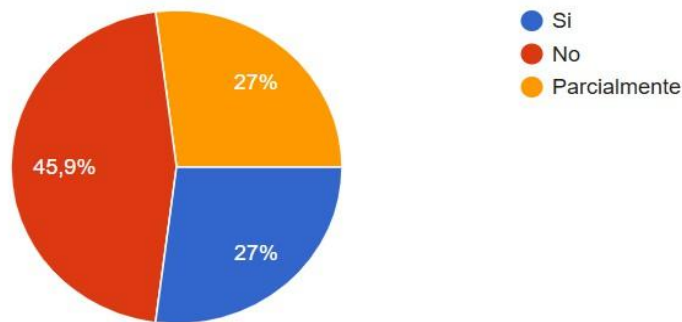
Fuente: Google Forms

En el caso de los protocolos de la misma empresa, el caso es similar. El 45.9% de los conductores de la empresa manifestaron no conocer sobre protocolos establecidos por la empresa para enfrentar situaciones de violencia, mientras el 27% los conoce parcialmente y otro 27% indica si conocer sobre los protocolos de la empresa en caso de enfrentar a la violencia social.

Gráfico 16

18) ¿Conoce los protocolos establecidos por la empresa SCHOOL TRANSPORT S.A. para enfrentar situaciones de violencia social?

37 respuestas



Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

Un dato importante es que 43.2% desconoce los protocolos del Ministerio de Educación, y 45.9% no conoce los protocolos internos de la empresa. Además, 29.7% nunca ha recibido capacitación, y 32.4% no se siente preparado para enfrentar situaciones violentas. Esto evidencia una deficiencia institucional en prevención y respuesta. La literatura sobre gestión de riesgos sobre violencia social enfatiza la importancia de la capacitación continua y protocolos claros. Barling, Dupre y Kelloway (2009) afirman que la violencia laboral puede mitigarse mediante formación en resolución de conflictos y canales de denuncia eficaces. En el ámbito laboral estos

mecanismos deben ser abordados desde el trabajo social, con actuaciones que prioricen la estabilidad de los colaboradores, desde el diagnóstico de las situaciones de riesgo y el diseño de planes de seguridad y apoyo para su gestión efectiva.

La mayoría de conductores de la empresa School Transport S.A., indican desconocer sobre la existencia de un seguro para enfrentar situaciones de violencia social siendo el 51.4%, mientras el 27% indica categóricamente que no existe dicho seguro, y el 21.6% indica que si cuentan con seguro para enfrentar situaciones de violencia social.

Este desconocimiento por parte de los conductores sobre si cuentan o no con un seguro de protección para enfrentar situaciones de violencia social evidencia una posible falta de comunicación en cuanto a los beneficio de los seguros o medios de protección. También puede representar una falta de prevención por parte de los conductores al no socializar y prevenir una seguridad laboral ante la violencia actual.

Es clave recordar lo que establece el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2018). En su artículo 103, se exige que los vehículos destinados al transporte escolar cuenten con un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil de las operadoras, además del SOAT. Esta medida busca proteger a quienes se movilizan cada día y garantizar respuestas efectivas ante cualquier siniestro.

La normativa ecuatoriana también exige que los empleadores aseguren condiciones laborales dignas: seguros obligatorios, capacitación en protocolos de emergencia y medidas que prevengan situaciones de violencia

en el entorno laboral. Estas acciones no solo cumplen con la ley, sino que fortalecen la protección de quienes trabajan en el transporte escolar e institucional.

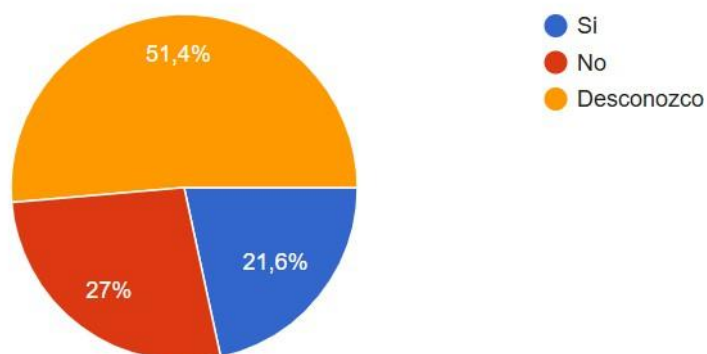
El artículo 326 de la Constitución, junto con el Seguro General de Riesgos del Trabajo del IESS, ampara la salud e integridad de los trabajadores. La Resolución C.D. 692 refuerza esta protección al agilizar la atención en casos de accidentes y exigir responsabilidad directa a los empleadores.

Por eso, las empresas deben informar y formar a sus conductores sobre los seguros vigentes y los canales de denuncia disponibles. El desconocimiento no exime el cumplimiento legal, y se necesitan estrategias educativas claras para que los derechos laborales se ejerzan plenamente y sin obstáculos.

Gráfico 17

19) ¿La empresa SCHOOL TRANSPORT S.A. cuenta con un seguro para enfrentar situaciones de violencia social?

37 respuestas



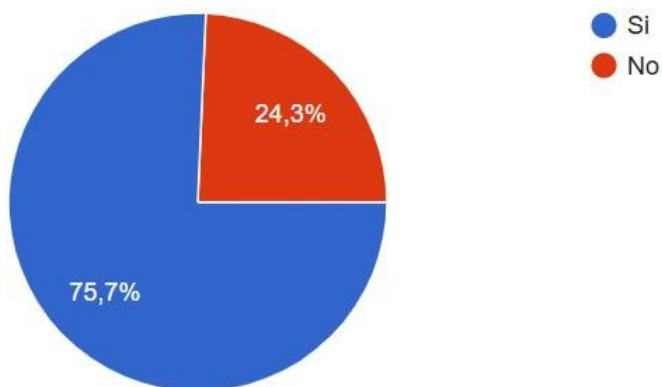
Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

Según la normativa del Ministerio de Educación (2022) establece en el artículo 288 que “los vehículos destinados al transporte escolar e institucional deberán cumplir con los siguientes requisitos: en el caso de transporte escolar, estos deberán llevar un acompañante, que será un docente o un miembro del personal administrativo de la institución educativa” lo que en comparación al 75.1% de los conductores de la empresa indican contar con acompañante en todas las rutas escolares, mientras el 24.3% no cuenta con dicho acompañante incumpliendo una normativa expedida.

Gráfico 18

20) ¿Cuenta con acompañante en todas las rutas escolares?

37 respuestas



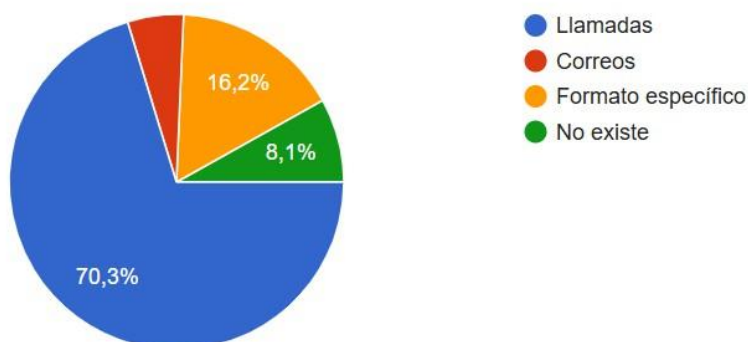
Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

En cuanto a la forma de notificar los incidentes violentos el 70.3% de los conductores de la empresa utilizan como medio o canal para reportar un incidente de violencia social las llamadas telefónicas, el 16.2% indica reportar por medio de formatos específicos, el 5% por correos electrónicos, el 8.1% indica que no existe medios para reportar incidentes.

Gráfico 19

21) ¿Cuáles son los medios o canales para reportar un incidente de violencia social?

37 respuestas



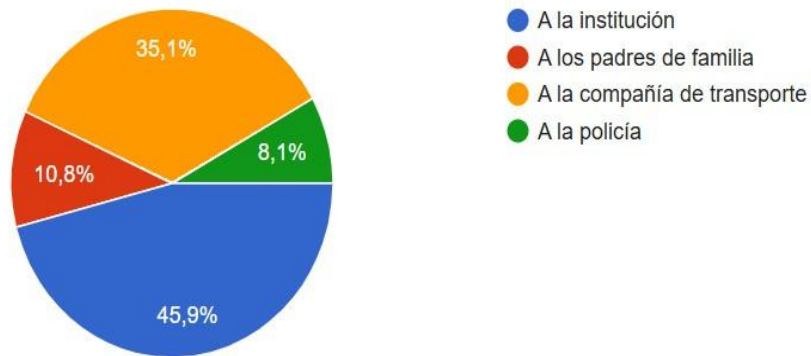
Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

El 45.9% de los conductores indican que los incidentes relacionados con violencia social son reportados a la institución educativa, mientras el 10.8% a los padres de familia, el 35.10% a la compañía de transporte y el 8.1% a la policía.

Gráfico 20

22) ¿A quién reporta los incidentes relacionados con violencia social?

37 respuestas



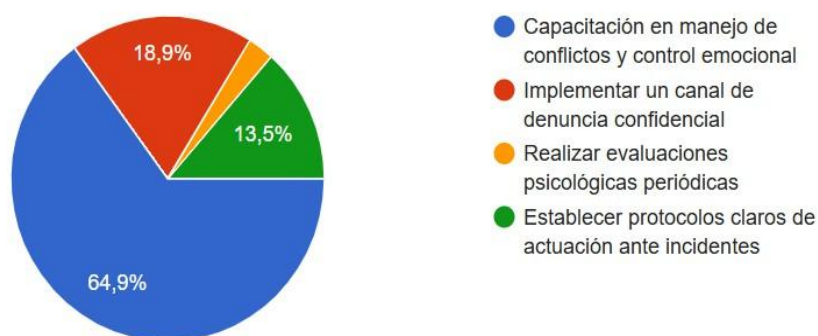
Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

El 64.9% de los conductores de la empresa sugieren que lo más efectivo para enfrentar la violencia física y emocional es un plan de capacitación en manejo de conflictos y control emocional, el 18.9% indica que se requiere implementar un canal de denuncia confidencial, 2.7% sugiere realizar evaluaciones psicológicas periódicas, 13.5% indica que se deben establecer protocolos claros de actuación ante incidentes.

Gráfico 21

23) ¿Qué sugerencia considera más efectiva para enfrentar la violencia física y emocional en conductores de transporte escolar e institucional?

37 respuestas



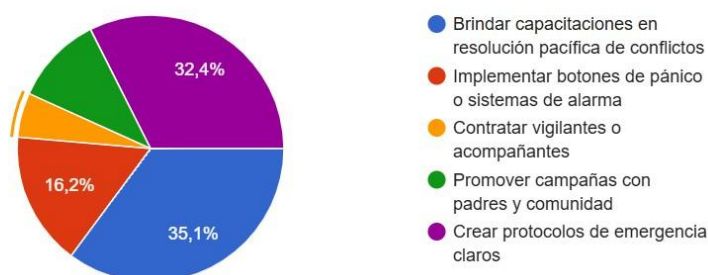
Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

Para prevenir situaciones de violencia social los conductores han recomendado estas tres acciones: 1. Brindar capacitaciones en resolución pacífica de conflictos 35.1%, 2. Crear protocolos de emergencia claros 32.4% 3. Implementar botones de pánico o sistemas de alarma 16.2%.

Gráfico 24

24) En su opinión, ¿qué debería hacer la empresa para prevenir situaciones de violencia? (marque hasta 3)

37 respuestas



Fecha:31/07/2025
Fuente: Google Forms

Desde la mirada del trabajo social es importante abordar las afectaciones derivadas de la violencia social en contextos laborales, mediante estrategias integrales que incluyan la capacitación en resolución pacífica de conflictos, el establecimiento de protocolos de emergencia claros y el trabajo en red para la coordinación ante eventos de riesgo. Además, es indispensable que se cuente con personal capacitado para este tipo de situaciones y se promuevan campañas de concientización dirigidas a conductores y comunidades. Estas acciones deben articularse institucionalmente para garantizar entornos laborales seguros y resilientes.

CAPÍTULO 5: Conclusiones y Recomendaciones.

4.1 Conclusiones Generales.

4.1.1 Alta exposición a violencia social durante el servicio

Se concluye que la mayoría de conductores está expuesta de forma recurrente a situaciones de violencia verbal y física durante el servicio, lo que configura un entorno laboral hostil y de alto riesgo. Esto evidencia que la violencia social no es un fenómeno aislado, sino una constante en su entorno laboral.

4.1.2 Impacto multidimensional en el bienestar integral

Quienes conducen transporte escolar e institucional no solo enfrentan riesgos físicos y pérdidas materiales; también cargan con un desgaste emocional profundo. La inseguridad, la frustración y el miedo se vuelven parte de su rutina, afectando su salud y desempeño. Desde el trabajo social, se reconoce la urgencia de brindar acompañamiento emocional, reparar simbólicamente el daño y fortalecer redes que les devuelvan confianza y contención.

4.1.3 Déficit institucional en prevención y contención

La escasa preparación para enfrentar escenarios violentos y la débil percepción de respaldo institucional revelan una falla en la responsabilidad compartida de las compañías y entidades públicas. Desde el trabajo social, esto exige políticas preventivas, formación continua y protocolos participativos que empoderen a los trabajadores como sujetos de derecho y protección.

4.1.4 Falta de conocimiento sobre seguros y canales de denuncia

Más de la mitad de los conductores no sabe si tiene cobertura frente a hechos violentos, y muchos aseguran que no hay dónde denunciar. Esta falta de información los deja vulnerables y sin herramientas para protegerse.

Es necesario avanzar hacia medidas estructurales que incluyan formación en manejo de conflictos, apoyo emocional, canales confidenciales para denunciar y protocolos claros. Estas acciones deben integrarse en una política institucional que prevenga y actúe de forma sostenida.

4.1.5 Necesidad urgente de estrategias integrales de protección

Existe una falta generalizada de conocimiento sobre mecanismos de protección, seguros y vías formales para reportar incidentes, lo que restringe la capacidad de respuesta ante agresiones y constante indefensión. La mayoría de conductores sugiere implementar planes de capacitación en manejo de conflictos y control emocional como medida prioritaria. También se propone establecer canales de denuncia confidenciales y protocolos claros, lo que indica una demanda colectiva por soluciones estructurales.

4.2 Recomendaciones Generales.

1. Capacitación continua en manejo de conflictos y control emocional:
Implementar talleres mensuales sobre resolución pacífica de conflictos.
Incluir simulaciones de escenarios violentos para fortalecer la reacción emocional y operativa.

Promover el autocuidado psicológico y la gestión del estrés.

2. Fortalecimiento de protocolos de seguridad:

Establecer y difundir protocolos claros de actuación ante incidentes violentos.

Coordinar con el Ministerio de Educación para alinear los procedimientos institucionales.

Crear un manual accesible para todos los conductores con pasos concretos ante situaciones de riesgo.

3. Mejora de canales de denuncia y comunicación:

Habilitar una línea telefónica confidencial y disponible 24/7.

Crear una plataforma digital interna para reportes rápidos y seguros.

Garantizar que cada reporte tenga seguimiento y retroalimentación.

4.2.1 Protocolos de seguridad con enfoque comunitario

- Diseñar protocolos claros y accesibles, contruidos con participación de los conductores.
- Coordinar con actores comunitarios y educativos para generar entornos protectores.
- Difundir los protocolos mediante materiales visuales y capacitaciones inclusivas.

4.2.2 Canales de denuncia accesibles y confiables

- Habilitar líneas confidenciales y plataformas digitales con enfoque de protección de víctimas.
- Garantizar seguimiento, retroalimentación y acompañamiento psicosocial en cada caso.

- Promover mecanismos de denuncia comunitaria y redes de apoyo entre conductores.

4.2.3 Protección física, legal y material

- Asegurar cobertura contra violencia social y difundir su uso mediante campañas informativas.
- Realizar inspecciones periódicas con enfoque preventivo y participativo.
- Incorporar acompañantes comunitarios capacitados en rutas de alto riesgo.

4.2.4 Sensibilización institucional y dignificación del rol

- Desarrollar campañas que reconozcan el valor social del trabajo de los conductores.
- Crear espacios de escucha activa, diálogo horizontal y reconocimiento simbólico.
- Promover una cultura organizacional basada en el respeto, la equidad y la corresponsabilidad.

4.2.5 Evaluación participativa y mejora continua

- Aplicar encuestas semestrales con enfoque cualitativo y participativo.
- Analizar los datos junto con los conductores para ajustar estrategias.
- Incluir a los trabajadores en comités de seguridad y bienestar laboral.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acelerando. (2019, septiembre 30). Importantes medidas de seguridad en el transporte escolar. <https://acelerando.com.ec/importantes-medidas-de-seguridad-en-el-transporte-escolar/>

Adriana León, S. D. (2023). Análisis de la percepción de inseguridad con enfoque de género en la elección del transporte público. Estudio de caso Tunja, Colombia. *Scielo*. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612023000200002

Anderson Argoty, C. A. (2023). Transporte público en Ecuador: evaluación de dinámica, seguridad y acceso al servicio de taxis. Obtenido de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/11374>

Armando Narváez Yesica Basante Christian Zambrano, E. H. (2022). Nivel de riesgo de estrés en conductores del sector transporte público. Obtenido de <https://psicologiaysalud.uv.mx/index.php/psicysalud/article/view/2755/4623>

Armando Narváez, Y. B. (2022). Nivel de riesgo de estrés en conductores del sector transporte público. Obtenido de <https://psicologiaysalud.uv.mx/index.php/psicysalud/article/view/2755/4623>

Babativa Novoa, C. A. (2017). *Investigación cuantitativa*. Fundación Universitaria del Área Andina.
<https://uniclanet.unicla.edu.mx/assets/contenidos/319420240823151159.pdf>

Canaval, C. J. (2020). Violencia de género: Un análisis evolutivo del concepto. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/reus/v22n2/2389-7066-reus-22-02-178.pdf>

Cardona Ocampo, L. J. (2017). *Las representaciones sociales de la violencia en el contexto escolar* [Tesis de maestría, Universidad Libre de Colombia]. <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/23482>

Carlos González, C. G. (2023). *Revisión sistemática de literatura sobre el uso del transporte público: experiencia, violencia y percepción del miedo a la victimización*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/373769388_Revision_sistem_atica_de_literatura_sobre_el_uso_del_transporte_publico_experiencia_violencia_y_percepcion_del_miedo_a_la_victimizacion

Carmen Lizárraga, I. C. (2024). Influencia del entorno construido en la percepción de inseguridad y en la preferencia por caminar desde una perspectiva de género. Obtenido de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/download/104454/78300/421429>

Chaparro, R. (2013). LA DELINCUENCIA COMÚN Y SU INCIDENCIA EN LA SOCIEDAD DE COLOMBIA. Obtenido de

<https://repository.umng.edu.co/server/api/core/bitstreams/d8726652-104b-4f82-af9f-13212f12451c/content>

Comercio, E. (2022). Asaltos a expresos escolares en Guayaquil. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/guayaquil-asaltos-expresos-escolares-robos-estudiantes.html>

Cardona Ocampo, L. J. (2017). *Las representaciones sociales de la violencia en el contexto escolar* [Tesis de maestría, Universidad Libre de Colombia]. <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/23482>

Darwin, C. (2020). LAS CÁMARAS Y BOTONES DE PÁNICO DE SEGURIDAD CIUDADANA en el transporte masivo en Quito. Obtenido de <https://repositorio.iaen.edu.ec/bitstream/24000/6197/1/ART.%20CIENTIFICO%20%20-M.G.E.S.C%20-Darwin%20Corrales-%20%202020.pdf>

Eastman, A. C. (s/f). *Salud, violencia e inseguridad*. Obtenido de <https://www.flacso.edu.ec/portal/modules/umPublicacion/pndata/files/docs/sfsegconcha.pdf>

Escorcía, L. (2022). TRANSPORTE CON UN ENFOQUE DE GENERO: UN ANALISIS DE LOS PATRONES DE MOVILIDAD DE CIUDADES CAPITALES EN COLOMBIA Y DE LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PUBLICO Y ACTIVO. Obtenido de <https://manglar.uninorte.edu.co/bitstream/handle/10584/10997/1002130179.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Folkman, L. y. (1984). *Estrés, valoración y afrontamiento*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/750495376/Libro-Lazarus-y-Folkman>
- Fretel Huatuco, J. d. (2023). Riesgo laboral en conductores de empresas de transporte interurbano de pasajeros Jauja y Tarma. Obtenido de <https://repositorio.uncp.edu.pe/handle/20.500.12894/10053>
- Gobierno del Ecuador. (2021). *Lineamientos de autocuidado e higiene para la movilización de actores del sistema educativo*. https://www.gestionderiesgos.gob.ec/wp-content/uploads/2021/08/mineduc_lintrescp_ie_001_mineduc0050141001629728889.pdf
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta* (6.^a ed.). McGraw-Hill Education.
- INEC. (2024). *Censo 2022*. Obtenido de https://www.censoecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2024/03/CPV_2022_Reporte_Tecnico_mar2024.pdf
- Jaramillo, A. (2023). Consecuencias de la inseguridad del Ecuador en las empresas. Obtenido de <https://actuarial.com/impacto-de-la-inseguridad-en-ecuador-en-el-ambito-laboral-desafios-y-perspectivas/>
- José, G. (2012). CONCEPTO DE PERCEPCIÓN DE RIESGO Y SU REPERCUSIÓN EN LAS ADICCIONES. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/839/83924965001.pdf>

- Katia Barros, D. C. (2023). Gobernanza jerárquica y la falla de las políticas de seguridad ciudadana en el Distrito Metropolitano de Quito: un análisis desde el diseño de políticas. *Universitas*. Obtenido de http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-86342023000200059
- Kolk, B. V. (2014). *El Cuerpo Lleva la Cuenta*. Obtenido de <https://archive.org/details/bessel-van-der-kolk-el-cuerpo-lleva-la-cuenta-comprimido/page/8/mode/2up>
- Leda Pereyra, A. G. (2018). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. Obtenido de <https://revistas.urosario.edu.co/xml/357/35755981004/index.html>
- Luhmann, N. (1991). *Sociología Del Riesgo*. (B. E. Silvia Pappé, Trad.) Obtenido de <https:// analisisinstitucionaluba.wordpress.com/wp-content/uploads/2013/08/sociologia-del-riesgo-niklas-luhmann.pdf>
- Marco Ríos, A. F. (2023). PERCEPCIÓN SOCIAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE CUENCA, ECUADOR. Obtenido de <file:///C:/Users/HP%20CORE%20I3/Downloads/Dialnet-PercepcionSocialDelServicioDeTransportePublicoEnLa-9252502.pdf>
- Martín, A. (2019). EL DELITO DE SECUESTRO. Obtenido de <https://ebuah.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/40968/CD%20FINAL%20EL%20DELITO%20DE%20SECUESTRO%20TRABAJO%20FIN%20DE%20MASTER-Alba%20Silva.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Martínez Pacheco, A. (2016). La violencia. Conceptualización y elementos para su estudio. *Política y Cultura*, (46), 3–28. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422016000200007

Martínez-Pérez, A., & Paz-Enríquez, D. (2021). Análisis de las situaciones de violencia ocurridas o detectadas en el sistema educativo de Ecuador. *Revista Andina de Educación*, 5(1), 1–20. http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2631-28162021000300005

Metropolitana, A. (2022). Plan Maestro de Movilidad. Obtenido de https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Sesiones%20de%20Concejo/2024/Sesi%C3%B3n%20048%20Ordinaria%202024-01-30/III.%20IC-ORD-CM-2024-001/INICIATIVA/2.%20Propuesta%20formulaci%C3%B3n/2-Plan%20de%20transporte%20comercial.p

Ministerio de Educación del Ecuador. (2023). Protocolos y rutas de actuación frente a situaciones de violencia detectadas o cometidas en el sistema educativo. <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/03/Protocolos-situaciones-de-violencia.pdf>

Muñoz, F. J. (s/f). Violencia Estructural. Obtenido de <https://www.ugr.es/~fmunoz/documentos/Violencia%20estructural.htm>

- OEA. (2020). Red Interamericana de Prevención de la violencia. Obtenido de <https://www.oas.org/ext/es/seguridad/red-prevencion-crimen/Recursos/Biblioteca-Digital/oms-10-datos-sobre-la-prevencion-de-la-violencia>
- Ministerio de Educación del Ecuador. (2023). *Protocolos y rutas de actuación frente a situaciones de violencia detectadas o cometidas en el sistema educativo*. <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/03/Protocolos-situaciones-de-violencia.pdf>
- Najmanovich, D. (2023). *La normalización de la violencia. El adiestramiento cotidiano en la pedagogía de la crueldad*. Revista Internacional de Filosofía y Teoría Social. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10864559>
- Paredes, A. R. (2024). PERCEPCIÓN DE RIESGO Y AFRONTAMIENTO A LA VIOLENCIA URBANA. Obtenido de http://www.repositorio.usac.edu.gt/20900/1/13_T%283638%29.pdf
- Reillo, F. C. (2021). ESTRATIFICACIÓN SOCIAL Y USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CONTEXTO DE LA CRISIS DE SEGURIDAD EN MÉXICO. *Redalyc*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/153/15369981010/html/>
- Riesgos, S. G. (2024). ESTUDIO DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO Y LÍNEA BASE DEL ESTUDIO DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL METRO DE QUITO 2024. Obtenido de <https://seguridad.quito.gob.ec/wp-content/uploads/2024/11/Estudio-de-Violencia-Sexual-en-el-Transporte-Publico-2024.pdf>

Rosero, P. (2020). Socialmente, la falta de políticas públicas enfocadas en la protección del transporte escolar refleja la problemática estructural de mayor extensión, de esta forma, las autoridades de la ciudad de Quito reconocen la necesidad de mejorar la seguridad en el. Obtenido de <https://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/12294/1/UDLA-EC-TLCP-2020-23.pdf>

Ruiz, J. (2022). Los efectos que la inseguridad y el miedo al crimen generan en las personas. Obtenido de <https://periodico.unal.edu.co/articulos/los-efectos-que-la-inseguridad-y-el-miedo-al-crimen-generan-en-las-personas>

Saborío, S. (2019). Obtenido de <https://revistas.ucr.ac.cr>article>download>

Salud, O. M. (2014). *La violencia puede afectar a cualquiera*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/commentaries/detail/violence-can-affect-anyone>

Salud, O. M. (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. Obtenido de <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>

Salud, O. M. (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. Obtenido de <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>

Salud, O. P. (s/f). *Prevención de la violencia*. Obtenido de <https://www.paho.org/es/temas/prevencion-violencia>

seguridad, O. M. (2023). Obtenido de [https://siomsc.quito.gob.ec/docs/INFORMATIVOS/PLAN%20METRO POLITANO%20DE%20SEGURIDAD%20CIUDADANA%20\(1\).pdf](https://siomsc.quito.gob.ec/docs/INFORMATIVOS/PLAN%20METRO%20POLITANO%20DE%20SEGURIDAD%20CIUDADANA%20(1).pdf)

Sandoval, M. (2005). *La violencia escolar desde la teoría del riesgo y el cambio cultural*. CEJU/UCSH. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/Chile/ceju/20120913022818/violencia.pdf>

Serrano & Ibáñez (2015) > Serrano Argüeso, M., & Ibáñez González, M. (2015). *La prevención de las situaciones de impacto emocional en el ambiente laboral: Estudio teórico y análisis de su incidencia en el personal sanitario de la comunidad autónoma de Euskadi-España*. *Trabajo y Sociedad*, (25), 463–492. <https://www.redalyc.org/pdf/3873/387341101025.pdf>

Trabajo, O. I. (2015). *Cuestiones prioritarias de seguridad y salud*. Obtenido de file:///C:/Users/HP%20CORE%2013/Downloads/wcms_410253.pdf

Valiente, P. M. (2019). Incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial. Obtenido de <https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/2522/2561>

Watch, H. R. (2024). Obtenido de <https://www.hrw.org/es/world-report/2024/country-chapters/ecuador>

Wilmer, J. K. (2024). EFECTOS DE LA INSEGURIDAD EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS. Obtenido de

<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/27530/1/UPS-GT005016.pdf>

Yasmin, H. R. (2021). Percepción de inseguridad en el transporte público: El caso de los estudiantes universitarios del CU UAEM Zumpango, en el Estado de México. Obtenido de <http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/111967>

Yeriling, F. G. (2008). La percepción, la atención y la memoria como procesos cognitivos utilizados para la comprensión textual. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1701/170118859011.pdf>

Zully Ayala, M. O. (2024). La inseguridad en los buses de transporte urbano, Tulcán, Ecuador. *Dialnet*. Obtenido de <file:///C:/Users/HP%20CORE%20I3/Downloads/Dialnet-LaInseguridadEnLosBusesDeTransporteUrbanoTulcanEcu-9545781.pdf>

Zully Ayala, M. O. (2024). La inseguridad en los buses de transporte urbano, Tulcán, Ecuador. Obtenido de [file:///C:/Users/HP%20CORE%20I3/Downloads/Dialnet-LaInseguridadEnLosBusesDeTransporteUrbanoTulcanEcu-9545781%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/HP%20CORE%20I3/Downloads/Dialnet-LaInseguridadEnLosBusesDeTransporteUrbanoTulcanEcu-9545781%20(1).pdf)

Zully Ayala, M. O. (2024). La inseguridad en los buses de transporte urbano, Tulcán, Ecuador. Obtenido de <https://doi.org/10.35381/racji.v9i1.3583>

Anexos

Matriz de variables sobre las afectaciones en los conductores ante la violencia social

Objetivo	Variable	Subvariables	Preguntas	
<p>1. Identificar las afectaciones físicas y materiales producto de la violencia social que enfrentan los conductores de transporte escolar e institucional en Quito</p>	Percepción de afectaciones de riesgo	Frecuencia de situaciones de violencia verbal o física	¿Con qué frecuencia ha presenciado situaciones de violencia verbal o física durante el servicio?	Nunca Una vez Dos veces Tres veces o más
		Preparación ante situaciones violentas	¿Se siente preparado para actuar ante una situación de violencia?	Escala Likert (Nada - Mucho)
	Factores de riesgo	- Zonas o rutas más peligrosas	¿En qué zonas o rutas percibe mayor riesgo de violencia?	Opción múltiple / Abierta
		Momentos del recorrido con mayor riesgo	¿En qué momento del recorrido suelen ocurrir incidentes?	Opción Múltiple Mañana Tarde Noche Madrugada
	Percepción de violencia social	Frecuencia de exposición a violencia	¿Con qué frecuencia considera que ha estado expuesto a situaciones de violencia (verbal, física, amenazas) en su trabajo?	Nunca Ocasionalmente Frecuentemente Casi a Diario
		Actores que ejercen violencia	¿Cuál de los siguientes actores identifica como fuente potencial de violencia? (marque todos los que apliquen)	Pasajeros, Padres de familia Transeúntes Delincuencia común Personal interno •Otros
	Afectaciones físicas y materiales	Daños físicos sufridos	¿Ha sido víctima de algún hecho violento al momento de realizar su ruta de trabajo?	Si / No

<p>2. Determinar las afectaciones emocionales y sociales producto de la violencia social a la que se enfrentan los conductores</p>		<u>Pérdidas materiales (vehículo, pertenencias, equipamiento)</u>	¿Cuáles cree que son las situaciones violentas más comunes a las que se exponen los conductores?	<p>Robos de pertenencias</p> <p>Agresiones físicas</p> <p>Agresiones Verbales</p> <p>Robo del Vehículo</p> <p>Secuestros</p> <p>Asesinatos</p>	
	Afectaciones emocionales	<u>Impacto emocional por exposición a violencia</u>			
		<u>Sentimiento de protección por parte de la empresa</u>	¿Se siente usted protegido o respaldado por la empresa en caso de enfrentar violencia?	<ul style="list-style-type: none"> • Sí • Parcialmente • No • No sabe 	
	Percepción de violencia social	<u>Frecuencia de violencia emocional</u>			
		<u>Tipos de maltrato psicológico o amenazas</u>			
	Capacitación y protocolos	<u>Formación recibida para enfrentar situaciones violentas</u>	¿Ha recibido capacitación para prevenir o actuar ante situaciones de violencia?	<p>Si</p> <p>No</p> <p>Alguna vez</p>	
		<u>Conocimiento de protocolos oficiales</u>	¿Conoce los protocolos establecidos por el Ministerio de Educación?	<p>Si</p> <p>No</p> <p>Parcialmente</p>	
	Participación institucional	<u>Presencia de acompañantes en rutas</u>	¿Cuenta con acompañante en todas las rutas escolares?	Sí / No	
		<u>Canales de reporte de incidentes</u>			

<p>3. Analizar las estrategias que podrían implementarse para proteger a los conductores de transporte escolar ante la violencia social</p>	<p>Pr <u>opuestas y mejoras</u></p>	<p>- <u>Medidas necesarias para mejorar la seguridad</u></p>	<p>¿A quién reporta los incidentes?</p>	<p>A la Institución A los Padres de familia A la Compañía de transporte A la Policía</p>
		<p>- <u>Sugerencias de los conductores</u></p>		
	<p><u>Opinión</u></p>	<p>- <u>Opinión sobre la responsabilidad de la empresa</u></p>	<p>En su opinión, ¿qué debería hacer la empresa para prevenir situaciones de violencia? (marque hasta 3)</p>	<p>Brindar capacitaciones en resolución pacífica de conflictos Implementar botones de pánico o sistemas de alarma Contratar vigilantes o acompañantes Promover campañas con padres y comunidad Crear protocolos de emergencia claros Ofrecer apoyo psicológico en casos críticos</p>
		<p>- <u>Valoración de acciones preventivas</u></p>		



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacio
de Ciencia, Tecnc
Innovación y Sai



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Nicolalde Mendieta Judith Fabiola**, con C.C: # 1714470430 autor/a del trabajo de titulación: **Afectaciones frente a la violencia social a la que se exponen los conductores del transporte escolar e institucional de una compañía de la ciudad de Quito en el año 2025.** previo a la obtención del título de **Trabajadora Social**, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 28 de agosto del 2025

f. 

Nombre: **Nicolalde Mendieta Judith Fabiola**

C.C: **1714470430**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN			
TEMA Y SUBTEMA:	Afectaciones frente a la violencia social a la que se exponen los conductores del transporte escolar e institucional de una compañía de la ciudad de Quito en el año 2025.		
AUTOR(ES)	Nicolalde Mendieta Judith Fabiola		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	De Luca Uría María Fernanda		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Trabajo Social		
TÍTULO OBTENIDO:	Trabajadora Social		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	28 de agosto del 2025	No. DE PÁGINAS:	98
ÁREAS TEMÁTICAS:	Protección social, derechos laborales, Salud mental, acompañamiento psicosocial, Participación comunitaria y cultura organizacional		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Violencia social, Conductores de transporte, Trabajo social , Riesgo laboral, Seguridad institucional, Bienestar emocional		
<p>RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): La violencia social representa un riesgo estructural para los conductores de transporte escolar e institucional en Quito. Este estudio, basado en un análisis multidimensional de una compañía dedicada a este servicio, se evidencia una creciente exposición a situaciones de violencia que configuran un entorno laboral de alto riesgo. Los factores de afectación incluyen inseguridad en rutas con robos y agresiones, conflictos con pasajeros, presión emocional derivada del estrés laboral y violencia interna entre usuarios. Estos se agravan por la cultura vial, el tráfico y la ausencia de mecanismos institucionales de protección. Las conclusiones revelan que la violencia social es una constante que impacta física, emocional y legalmente a los conductores. Se identifica un déficit institucional en prevención, contención y formación, así como desconocimiento sobre seguros y canales de denuncia. La mayoría carece de herramientas para enfrentar agresiones, lo que genera frustración, miedo y desgaste emocional. Desde el trabajo social, se propone una ruta estratégica que incluye capacitación continua en manejo de conflictos, protocolos de seguridad con enfoque comunitario, canales de denuncia accesibles, campañas de sensibilización institucional y evaluación participativa. Estas medidas buscan dignificar el rol del conductor, fortalecer su bienestar integral y promover una cultura organizacional basada en la corresponsabilidad y el respeto. El estudio aporta una mirada crítica y propositiva para transformar el entorno laboral desde una perspectiva de protección, equidad y justicia social.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-987996949	E-mail: fabyju_125@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Muñoz Sánchez, Christopher		
	Teléfono: +593-4-2206957 ext. 2206		
	E-mail: cristopher.munoz@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			