



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES IZTACALA  
Sistema de Universidad Abierta y Educación a Distancia  
Manuscrito Recepcional

Programa de Profundización en Psicología Clínica

La violencia sexual en el transporte público en la CDMX

Reporte de investigación empírica

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN PSICOLOGÍA

P R E S E N T A:

Xóchitl Adriana Santos Basurto

Director: Dr. Ricardo Sánchez Medina

Dictaminador: Mtra. Selene Domínguez Boer



Los Reyes Iztacala Tlalnepantla, Estado de México, a 06 de diciembre, 2017.



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## TABLA DE CONTENIDO

Resumen.....	3
Introducción .....	4
Planteamiento del problema. ....	7
Pregunta de Investigación. ....	12
Objetivo General de la Investigación. ....	12
Hipótesis.....	13
Método. ....	13
Participantes. ....	13
Criterios de inclusión. ....	13
Criterios de exclusión.....	13
Diseño. ....	13
Tipo de estudio. ....	13
Variables .....	14
Instrumento. ....	14
Procedimiento. ....	14
Análisis de la información.....	15
Análisis de Resultados .....	16
Resultados .....	16
Variables Psicosociales .....	31
Variables de Representación Social .....	38
Discusión.....	42
Referencias.....	45
Apéndice: .....	50

## RESUMEN

En el presente trabajo se analizan las principales manifestaciones de violencia que experimentan las usuarias del transporte público en la CDMX. Se evaluó a doscientas mujeres para identificar la frecuencia y hechos de dicho fenómeno y para determinar si esta condición desarrolla en ellas malestar psicológico. Fue a través de la movilidad diaria durante el uso del servicio que logró obtenerse dicha información, pudiéndose determinar que las cifras manifestadas por cada una de ellas son notoriamente elevadas, lo que da paso a considerar a la violencia sexual generada durante el uso del transporte en la ciudad, como una problemática de salud pública sobre la cual urge se tomen medidas adecuadas para beneficio de las usuarias.

Palabras clave: mujeres, México, violencia, transporte público.

## ABSTRACT

In the present work, the main manifestations of violence experienced by public transport users in the CDMX are analyzed. Two hundred women were evaluated to identify the frequency and facts of this phenomenon and to determine if this condition develops psychological discomfort in them. It was through the daily mobility during the use of the service that this information was obtained, being able to determine that the figures shown by each of them are notoriously high, which gives way to consider the sexual violence generated during the use of transportation in the city, as a public health problem on which urgent measures are taken for the benefit of the users.

Keywords: women, Mexico, violence, public transport.

## INTRODUCCIÓN

La conducta es “todo lo que el hombre hace o dice” (Watson, cómo se citó en García & García, 2005, pp. 388) y es sabido que puede tornarse violenta en cualquier ser humano, entonces si hablamos de violencia entendemos en palabras de Jiménez-Bautista (2012) que esta se define como “cualquier acción (o inacción) realizada a otro ser humano con la finalidad de causarle daño físico o de otro tipo, sin que haya beneficio para la eficacia biológica propia, lo que caracteriza a la violencia es su gratuidad biológica y su intencionalidad psicológica“, con respecto al autor encontramos entonces que la violencia resulta abordable desde múltiples dimensiones. El trabajo de Pueyo y Redondo (2007) muestra que la violencia debe ser comprendida a partir de sus causas y consecuencias para así poder identificar los factores que condicionan el comportamiento violento en los seres humanos, y convertir a estos mismos factores en herramientas que permitan llevar a las personas al entendimiento, pero sobre todo a la erradicación del conflicto. La tesis central de Jiménez-Bautista (2012) establece que “el ser humano es conflictivo por naturaleza, pero es violento por educación y cultura”. Por lo tanto, la violencia es el daño de un ser humano a otro y puede presentar tintes desde pasionales o hasta coléricos, pero principalmente da muestra de un existente desorden entre la especie humana pues desencadena comportamientos fuera de lugar y más grave aún cómo lo señala el autor citado:

La violencia no es innata, sino que se aprende a lo largo de nuestra vida, es algo que se ubica en nuestra conciencia y además se manifiesta a través de lo que sentimos, lo que a final de cuentas la convierte en una manifestación cultural del hombre y que llega a ser transmitida de diversas maneras, generalmente de forma inconsciente” (Jiménez-Bautista, 2012, pp. 14).

Entre las condicionantes de la violencia, de acuerdo con diversos autores tenemos: a) el instinto, condicionante basada en el supuesto de que los humanos, al igual que otros animales, son instintivamente agresivos (Lorenz, como se citó en Jiménez-Bautista, 2012, pp. 29), b) el aprendizaje social, de acuerdo con Bandura (1973) este indica que “la agresión es un comportamiento social aprendido, la violencia engendra violencia, en este sentido, la

influencia de los medios de comunicación de masas sobre el comportamiento agresivo de los niños —y de todas las personas en general— es considerable”, c) la frustración: “para Dollard (s/f) la presencia de comportamiento agresivo siempre presupone la existencia de frustración y a la inversa: la existencia de frustración siempre conduce a alguna forma de agresión” (Cagigal, como se citó en Jiménez-Bautista, 2012, pp. 30) y d) la masificación, según Blanchard y Cheska (Jiménez-Bautista, 2012, pp. 30) existe una correlación entre las concentraciones multitudinarias y los actos violentos. Hoy en día existen múltiples manifestaciones de violencia, que han alcanzado diversidad dentro de culturas globalizadas, en cuanto a sus tipos, estos se determinan considerando factores de riesgo y de protección específicos, por ejemplo, en cuanto a la *violencia intencionada* encontramos que:

La acción violenta es el resultado de una decisión deliberada, intencionada y voluntaria de producir daño o malestar. Aunque hay que reconocer que en determinadas ocasiones esta decisión no es imputable penalmente o depende de factores “irracionales”. No obstante la decisión de actuar violentamente va a estar siempre influida, no causada, por un conjunto variado de factores entre los que se incluyen factores biológicos (alteraciones neurológicas, trastornos endocrinos o intoxicaciones), psicológicos (trastornos de personalidad, retraso mental, psicosis y otras alteraciones psicopatológicas, crisis emocionales, estados de ánimo, convicciones prejuiciosas, etc.), y sociales [exposición a modelos violentos, valores de subculturas violentas, confrontaciones o situaciones de crisis social intensas] (Pueyo & Redondo, 2007, p. 161).

Dentro de la sociedad mexicana existen preocupantes índices de violencia en diversos contextos: En México, la violencia es un factor determinante de la deserción escolar y una causa importante de muertes infantiles pues se cuentan por miles los niños, niñas y adolescentes en México que crecen en un contexto de violencia cotidiana la cual termina cada año con la vida de cientos de ellos. Dicha violencia, ya sea física o psicológica llega a ser aprobada socialmente (UNICEF, n/d), por lo que en la presente investigación se establece como principal objetivo el identificar cuáles son las consecuencias psicológicas más comunes que se originan en las usuarias al ser víctimas de estas conductas delictivas (acoso sexual,

tocamientos, abuso sexual, piropos obscenos, etcétera) durante el uso de los medios de transporte en la CDMX pues “debido a su condición de género, la violencia contra las mujeres se da en todos los ámbitos y por parte de agresores diversos, a la vez que constituye un fenómeno extendido con características y matices diferentes en el tiempo y el espacio” (Evangelista, Tinoco y Tuñón, 2016, párr. 11 ).

El segmento femenino resulta ser sumamente importante dentro de la sociedad mexicana, de acuerdo con datos de la Encuesta Intercensal 2015, en México “la población de mujeres representa más de la mitad de la población total (51.4%) con respecto a la población de hombres (48.6%), lo que implica una relación de 94.4 hombres por cada 100 mujeres” (INEGI, 2017). Y aunque no existe mucha información teórica respecto a la violencia sexual en los medios de transporte en la CDMX, podemos partir directamente desde la violencia cómo la “acción”, es decir, cómo un comportamiento violento que está incrementando y generando preocupación social, en dónde además resulta relevante el papel del psicólogo dentro de dicha problemática de salud mental “hoy los profesionales de la Psicología son requeridos para actuar también en la prevención, para evitar la ocurrencia y el mantenimiento de cualquier tipo de violencia. Entre estas nuevas demandas se encuentra la predicción futura de las conductas violentas que tienen una alta tasa de repetición” (Pueyo & Redondo, 2007). Con respecto a la literatura de estos autores encontramos técnicas de predicción (propiedades y aplicaciones) basadas en la valoración del riesgo de violencia. “Predecir un tipo u otro de violencia tiene sus exigencias técnicas de las que depende la eficacia de la predicción” (Webster et al., cómo se citó en Pueyo & Redondo, 2007). En los Centros de Transferencia de la Ciudad de México (CETRAMS) se han llevado a cabo estudios cuantitativos acerca del fenómeno de la violencia sexual que padecen las mujeres usuarias del transporte público en la CDMX “a través de obtener y cuantificar la percepción que tienen al respecto las mujeres de 15 años y más, usuarias de los principales medios de transporte: metro, microbús, tren ligero, pesero, camión de la Red de Transportes de Pasajeros y taxi” (Secretaría de Desarrollo Social, 2009), en donde el objetivo fue “identificar las diversas situaciones de violencia sexual percibidas entre las usuarias de los Centros de Transferencia Modal (CETRAMs) Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña” (SDS, 2009, p. 3)., para establecer características, escenarios y dimensiones en las que la violencia sexual se produce y manifiesta.

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

El Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la ciudad de México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas marca tres aproximaciones a esta problemática (ONU Mujeres, 2017), primera: presenta un análisis espacial de los delitos ocurridos en la Ciudad de México, con énfasis en el delito de violación y su relación con los medios de transporte, segundo: se presentan datos de la ENVIPE y la ENDIREH, que arrojan luz sobre la forma en que ocurre esta forma de violencia y tercero: se sacan algunas conclusiones derivadas del trabajo con grupos focales de mujeres. De acuerdo con la primera aproximación “el crimen no ocurre aleatoriamente en el tiempo ni en el espacio, sino que se presenta en lugares cuyos elementos ambientales favorecen el delito” (Bratingham, como se citó en ONU Mujeres, 2017). El análisis exploratorio de este estudio se llevó a cabo con la colaboración de la Procuraduría General de Justicia de la CDMX (PGJ-CDMX) y los resultados registraron 24,857 delitos divididos en las siguientes categorías: 1) robo a bordo de microbús; 2) robo a bordo de taxi; 3) robo a pasajero a bordo de microbús con violencia y sin violencia; 4) robo a pasajero de taxi con violencia; 5) robo a pasajero al interior del metro con violencia y sin violencia; 6) robo al interior de metro, y 7) violación:

Se presentan los distritos que tienen el mayor porcentaje de violaciones en la Ciudad de México. A primera vista, se aprecian tres áreas donde existen distritos con altos porcentajes de este delito, al norte, sur y oriente de la Ciudad. Hacia el sur, en la delegación Tlalpan, se encuentra el distrito de San Pedro Mártir, con la clave 061 en el mapa, el cual obtuvo el porcentaje más alto (2.51). Los distritos de Jacarandas y Santa Marta Acatitla (60 y 56, respectivamente) se encuentran en la delegación Iztapalapa, ambos tuvieron el segundo y tercer lugar, respectivamente, con 2.31 y 2.25%, respectivamente, y le siguen, Nativitas (79), San Miguel Teotongo (57) y Tláhuac (75) (ubicados en Xochimilco, Tláhuac e Iztapalapa,



respectivamente), en el cuarto, quinto y sexto lugar y porcentajes que ascendieron a 2.18, 2.1 y 2.05, respectivamente. En contraste, el porcentaje de violaciones del área rural de Gustavo A Madero asciende a 0.21. Aunque no es uno de los distritos con los valores más altos, sobresale por su ubicación en la estructura urbana, lo que indica que ha habido violaciones en dicha zona. (ENVIPE y la ENDIREH, como se citó en ONU Mujeres, 2017, pp. 38).

De acuerdo con las conclusiones focales establecidas por el programa Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la ciudad de México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas, las siguientes son las principales características que delimitan la problemática de violencia sexual contra las mujeres usuarias del transporte público en la CDMX:

- a) Se puede observar un patrón en el que en la zona centro las violaciones tienden a ocurrir en la cercanía de las líneas del Metro, mientras que, en la periferia, sobre todo al sur y al norte, tienden a alejarse de ellas. Esto es particularmente notorio en el caso de las estaciones de Metro.
- b) Al asociar la incidencia de violaciones con los taxis, se encontró que, aunque su valor era mucho menor que en los modos anteriores, es positivo (0.22).
- c) En lo que respecta al daño sufrido, más de la mitad de las mujeres, 53.8%, indicó haber tenido un perjuicio de tipo emocional y psicológico; 28.2% señaló un menoscabo físico; 12.8% no sabe o no responde, y 5.1% denunció un daño económico.
- d) El daño psicológico en mujeres víctimas de acoso sexual es difícil de identificar, pero, sobre todo, de castigar, ya que las víctimas deben acudir a instancias de procuración de justicia para solicitar el apoyo o bien para denunciar el suceso. Sin embargo, la desconfianza en el sistema judicial de justicia lleva en la mayoría de las ocasiones a evadir la denuncia o bien a no terminar con el proceso administrativo. Esta situación deja impune el acto delictivo (acoso sexual) del cual muchas mujeres son víctimas durante sus desplazamientos en la vía pública.

Esta situación deja ver la existencia de distintas formas de agresión sexual hacia las mujeres durante el uso del transporte público, lo que da como resultado un contexto de inseguridad y daño físico y psicológico a todas ellas, por lo que en este estudio se buscará identificar las medidas psicológicas pertinentes para un afrontamiento adecuado de dicha problemática, a fin de salvaguardar la salud física y mental de las usuarias del transporte público en esta Ciudad.

“En este contexto el caso de la Ciudad de México es interesante como objeto de análisis en varios sentidos, ocupa el segundo lugar como el Metro menos seguro dentro de las quince ciudades más grandes del mundo, y el menos seguro en América Latina” (Soto, 2017, pp. 128). Y aunque la violencia sexual puede darse de un género a otro “la realidad de nuestra sociedad muestra que generalmente los hombres son las personas que acosan a las mujeres sin que exista distinción de edad y por lo cual pueden ser niñas, adolescentes, señoras e incluso adultas mayores” (Fierro, 2015, pp.2). Lo más preocupante es que al hablar de violencia sexual hacia las mujeres se debe referir no solo a hechos aislados sino a hechos cada vez más frecuentes, pues al menos en México, específicamente en su Ciudad capital, los indicadores muestran que el entorno de convivencia social cada día se ha vuelto más hostil y agresivo.

Es sabido que las mujeres mexicanas, principalmente las que radican en las grandes urbes de esta nación, han tenido que convertirse en proveedoras del hogar, lo cual les ha obligado a salir a la calle a desempeñarse en diversos puestos laborales y por consecuencia a trasladarse desde sus hogares a su lugar de trabajo y es en el intervalo entre estos trayectos y durante el uso del servicio público de transporte en donde ellas se vuelven víctimas de la violencia sexual “fenómeno que comprende los delitos de abuso sexual y acoso sexual -artículos 176,177, 178 y 179- de acuerdo a lo establecido en el Código Penal para el Distrito Federal” (CPDF, 2016).

A partir de su exposición continua al posible maltrato sexual y/o a partir de que son victimizadas, su salud mental y física resultará perjudicada, lo que sin duda generará diversos trastornos en ellas y es que no son pocas quienes emplean dicho servicio “los grupos de mujeres que utilizan el transporte público son mayormente empleadas o estudiantes jóvenes, el siguiente grupo importante son las dedicadas a labores del hogar. Los otros grupos son minoritarios, pero no poco importantes: las obreras, las profesionistas independientes, las

trabajadoras por su cuenta y las desempleadas” (SDS, 2009, p. 16). Un factor relevante que se ha considerado para el desarrollo del presente estudio es que a pesar de que las organizaciones correspondientes perciben la gravedad de la situación de violencia sexual en sus sistemas de transporte público, esta no ha sido abordada de forma precisa “podemos afirmar que la violencia sexual se constituye en una forma de discriminación por sexo, que debe ser atendida con la mayor importancia y prontitud, fortaleciendo los programas existentes e incorporando nuevas acciones enfocadas a contrarrestar los factores estructurales de la violencia de género ” (SDS, 2009, p. 45). Sin duda alguna las mujeres en México son el grupo más vulnerable en lo que a violencia sexual se refiere:

La sexualidad ha sido abordada y explicada desde diferentes ámbitos disciplinares: biología, psicología, sociología, entre otros. Su conceptualización no es unívoca, designa en términos generales ciertos comportamientos, prácticas y hábitos que involucran el cuerpo, pero también designa relaciones sociales, ideas, moralidades, discursos y significados socialmente construidos; su estudio se inicia, al menos para México, muy recientemente y poco se ha dado cuenta de los significados en torno a la sexualidad y su construcción cultural en relación con lo masculino y lo femenino dentro de relaciones de poder inequitativas y su vínculo con eventos como la violencia. (Villaseñor y Castañeda, 2003, párr. 4).

En el campo de la Psicología Clínica dentro de los problemas sociales, es necesario delimitar los casos a tratar, un encuadre correcto permitirá si no erradicar, al menos si abordar adecuadamente la problemática que prevalece. La mujer en México, necesita aprender a evitar, enfrentar y minimizar la violencia sexual hacia su persona, pues queda de manifiesto que a lo largo de la historia ha sido víctima también de diversos mitos y estereotipos de género pues estos permiten que la violencia contra las mujeres se transmita imparablemente dadas sus características “los mitos y estereotipos de género, proponen modelos y marcan pautas de actuación; en definitiva ahorran el esfuerzo de analizar, reflexionar y evaluar críticamente los hechos, por lo que permiten resolver una situación de forma rápida, pero no acorde a la verdad” (Yugueros, A. 2014, pp. 155). La violencia hacia las mujeres puede ser manifestada de manera física y psicológica, y es una grave problemática que aqueja a la mujer mexicana, dicha problemática sin duda surge de la tan remarcada inequidad de género, y

aunque aún se desconoce cuándo se alcanzara la igualdad, es menester abordar las situaciones que ponen en desventaja a este segmento poblacional en los ámbitos laboral, educativo y social; primero, para salvaguardar la integridad y salud física y mental de las mujeres y segundo para un desarrollo sustentable de nuestra nación “Ningún país puede aspirar a ser una sociedad plenamente democrática mientras persistan la desigualdad, la discriminación, y la violencia contra las mujeres. Lamentablemente, en México la igualdad de género sigue siendo una asignatura pendiente que lastima no sólo el tejido social sino también la dignidad de las mujeres que, además, numéricamente, constituyen más de la mitad del país” (Moctezuma, Narro & Orozco, 2014, pp.118). Enfrentar esta problemática desde la perspectiva cognitivo-conductual será sin duda una alternativa adecuada ya que resulta una de las terapias más eficaces y aplicables en el campo de la salud mental “a nivel internacional diversas investigaciones señalan claramente la efectividad de las intervenciones cognitivo-conductual en las áreas de ansiedad y depresión en AM” (Echeburúa, como se citó en Contreras et. Al., 2006, pp. 47).

El presente trabajo parte de la consideración de que el estudio de la conducta es un factor indispensable para el progreso de las personas y es base fundamental para alcanzar una mejor calidad de vida de todos y cada uno de los habitantes que conforman una comunidad “calidad de vida es una medida compuesta de bienestar físico, mental y social, y de felicidad, satisfacción y recompensa tal como la percibe cada individuo y cada grupo.” (Levy Anderson, como se citó en Ardila, 2003). La sociedad debe ser per se, su núcleo protector, y si dicha protección se manifiesta ausente, es un hecho que esta carece de los recursos básicos para cubrir necesidades primordiales que generen el desarrollo óptimo de cada uno de sus miembros. Este manuscrito aborda el tema de la violencia sexual dentro de una comunidad, lo cual debe considerarse un fenómeno de suma importancia dado que genera disfuncionalidad entre sus habitantes, pues además de afectar su salud mental deteriora la armonía y la sana convivencia entre ellos.

Los datos brindados por los organismos de procuración de justicia evidencian que casi cuatro de cada diez (37.48%) de las personas que figuran como víctimas de violencia sexual en las averiguaciones previas tienen menos de 15 años y una tercera parte (33.86%) tiene entre 16 y 30 años. Así, siete de cada

diez personas que figuran como víctimas de delitos sexuales en las averiguaciones previas tiene 30 años o menos. La ocupación más frecuente entre las personas que figuran como víctimas de delitos sexuales en las averiguaciones previas es estudiante (25.63%), seguida por “empleado/a” (19.45%). La distribución de las ocupaciones por sexo de las personas que figuran como víctimas en las averiguaciones por delitos sexuales, revela que 26.9% de las mujeres que figuran como víctimas son estudiantes; 22.8% empleadas y 12.2% amas de casa. En el caso de los hombres que figuran como víctimas de delitos sexuales, 21% son estudiantes; 13.9% empleados y 6.8% profesionistas. En lo que respecta al lugar de ocurrencia del presunto delito y a pesar de que se trata solamente de la octava parte de las entidades federativas, es relevante señalar que la mitad de los presuntos delitos sexuales ocurrieron en la casa habitación de la víctima y más de la quinta parte en lugares públicos (CEAV, 2016, s/p).

Específicamente se abordó el tema de la violencia sexual ejercida contra las mujeres usuarias del transporte público en la CDMX, siendo este el principal objeto de estudio en la presente investigación, partiendo de la relevante influencia de los viejos paradigmas de la sociedad mexicana que las colocan en la postura del *sexo débil*, minimizando de esta manera tanto su participación como su desempeño ya sea en el ámbito social o laboral “bajo esquemas marxistas, la construcción del capitalismo permite la inserción de la mujer en el mercado de trabajo, pero en una fase inicial, en condiciones de baja rentabilidad” (Cota & Navarro, 2012, pág. 104).

### Pregunta de Investigación.

¿Cómo es la violencia sexual ejercida hacia las mujeres usuarias del transporte público en la CDMX?

### OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN.

Identificar si las usuarias del transporte público en la CDMX desarrollan malestar psicológico a partir de ser víctimas de la violencia sexual durante el uso del mismo.

#### HIPÓTESIS.

La violencia sexual contra las mujeres usuarias del transporte público en la CDMX genera en ellas malestar psicológico, lo que deteriora su salud mental.

#### MÉTODO.

##### PARTICIPANTES.

La recogida de información se llevó a cabo en un ambiente real en diversos puntos de la CDMX en los que hubo acceso al transporte público, el tamaño de la muestra fue de doscientas participantes del sexo femenino, dicha muestra fue no probabilística y seleccionada por cuotas “los participantes serán seleccionados con base en la distribución de la población definida a través de las características de control” (Hernández, Fernández y Baptista, 2006).

##### CRITERIOS DE INCLUSIÓN.

- Mujeres usuarias del servicio de transporte público en la CDMX
- Sin restricción de edad
- Usuarias que participaron voluntariamente.

##### CRITERIOS DE EXCLUSIÓN.

- Mujeres no usuarias del servicio de transporte público en la CDMX.
- Mujeres que no respondieron completos los instrumentos.

##### DISEÑO.

Se llevó a cabo una investigación cuantitativa, no experimental, transeccional de tipo correlacional para responder a la pregunta de investigación.

##### TIPO DE ESTUDIO.

Se llevó a cabo un estudio exploratorio para profundizar más acerca del tema de investigación debido a que este resulta muy poco abordado en la actualidad.

#### VARIABLES

Características sociodemográficas: edad, estado civil y nivel de estudios de las usuarias, frecuencia del delito, malestar físico y malestar psicológico.

Violencia sexual hacia las mujeres usuarias del transporte público en la CDMX.

Definición conceptual. Ciudad: Del latín *civitas-atris*. Conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas. México: (del náhuatl: *Mēxihco* [en el ombligo de la luna]) es un país ubicado en Norteamérica. Limita con los Estados Unidos de Norteamérica al norte, y al sureste con Guatemala y Belice. En el oeste limita con el golfo de México y el mar Caribe, y por el occidente, con el océano Pacífico. El nombre oficial del país es Estados Unidos Mexicanos.

#### INSTRUMENTO.

El instrumento se basó en una técnica estructurada que permitió medir las variables establecidas con anticipación (violencia sexual y malestar psicológico) por medio de un cuestionario mixto estructurado. El cuestionario consistió en un conjunto de 32 preguntas desarrolladas cuidadosamente acerca de los aspectos que interesan en la presente investigación. Las principales características del instrumento aplicado de acuerdo con Corral (2008) fueron las siguientes: a) cada ítem estuvo definido claramente, b) el instrumento permitió obtener la información deseada a partir de las respuestas recabadas y c) se conceptualizó el constructo a través de un conjunto de preguntas que lo validaron empíricamente. Las preguntas fueron del tipo: abiertas (03), estructuradas de opción múltiple (11), preguntas dicotómicas (17) y preguntas de escala (1).

#### PROCEDIMIENTO.

Esta se llevó a cabo principalmente en las afueras de cuatro de los cuarenta y dos Centros de Transferencia Modal (CETRAM) ya que estos representan un espacio en el que se conectan diversos medios de transporte. Las estrategias fueron las siguientes:

- ✓ Se realizó la aplicación del instrumento en los siguientes puntos: al norte CETRAM Indios Verdes, al sur CETRAM Universidad, al este CETRAM Constitución de 1917 y al oeste Observatorio para de esta manera abordar los cuatro puntos cardinales de la ciudad.
- ✓ Se realizó la aplicación del cuestionario durante las horas de menor afluencia para tratar de obtener una respuesta real de las usuarias dado que no se les presionó en su tiempo.
- ✓ El procedimiento se llevó cabo de lunes a viernes para que los resultados fueran representativos de un día laboral regular.
- ✓ Se levantaron diez cuestionarios al día durante los cinco días de la semana en cada uno de los CETRAM seleccionados, lo que dio al final una muestra de doscientos cuestionarios recogidos.

#### ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

Análisis de datos: Este paso se realizó con el fin de identificar datos objetivos basados en la inducción probabilística del positivismo lógico (Del Canto y Silva, 2013). Para analizar la información se utilizó el paquete estadístico SPSS versión 17 por medio del cual se obtuvieron resultados totales y porcentajes correspondientes a la recogida de información los cuales fueron graficados de acuerdo a los siguientes apartados:

1. Características sociodemográficas de las usuarias del servicio de transporte público en la CDMX.
2. Frecuencia del uso del servicio.
3. Percepción del nivel de seguridad en el transporte público en la CDMX.
4. Tipos de violencia de los que han sido víctimas durante el uso del servicio.
5. Percepción de la violencia sexual en el transporte público.
6. Conductas mayormente frecuentes por parte de los agresores.
7. Porcentaje de abusos durante un año.
8. Edad de las usuarias mayormente victimizadas.
9. Porcentaje de usuarias que denuncian la violencia sexual cuando son victimizadas.
10. Malestares físicos y psicológicos desarrollados como víctimas de violencia sexual.
11. Conductas mayormente desarrolladas como víctimas de violencia sexual.
12. Tipo de servicio con la mayor ocurrencia de violencia sexual.



En el primer apartado se hizo referencia a los datos que reflejan el perfil de las usuarias en las siguientes clasificaciones: edad, estado civil, ocupación, grado máximo de estudios y con quién vive. En el segundo apartado se identificó la frecuencia de las usuarias durante el uso del transporte. En el tercer apartado se determinó la percepción general que tienen las usuarias acerca de la seguridad prevalente en el transporte público. En el cuarto apartado se identificaron los tipos de violencias más frecuentes como acoso o tocamientos. En el quinto apartado se determinó la percepción general que tienen las usuarias acerca de la violencia sexual en el transporte público. En el sexto apartado se identificaron las conductas más frecuentes de los agresores como lo son el acoso, miradas obscenas, exhibición de genitales, tocamientos, amenazas y/o intimidación. En el séptimo apartado se determinó el número total de abusos sexuales hacia las usuarias durante un lapso determinado de tiempo. En el octavo apartado se identificó la edad de las usuarias que mayormente son víctimas de violencia sexual. En el noveno apartado se mostró el número de denuncias levantadas por parte de las usuarias victimizadas. En el décimo apartado fueron puestos de manifiesto los malestares físicos y psicológicos que las usuarias han desarrollado a partir de haber sido víctimas de violencia. En el onceavo apartado se identificaron las conductas mayormente desarrolladas en las usuarias, como lo son las peleas familiares, problemas con la pareja, agresión a terceros, bajo rendimiento laboral y/o problemas laborales. Por último, el doceavo apartado mostró cuál es el medio de transporte en el cual se reporta el mayor índice de delitos sexuales cometidos contra ellas.

#### Análisis de Resultados

Se llevó a cabo el análisis descriptivo de los datos, el cual se realizó a través del programa estadístico SPSS versión 17. De la misma manera se llevaron a cabo análisis inferenciales para determinar la frecuencia de las variables investigadas, así como la aplicación de la prueba de contrastes Chi cuadrado y la correlación de las variables con un nivel de significación menor a 0.05.

## RESULTADOS

En cuanto a las variables sociodemográficas el factor Edad se dividió en tres grupos quedando la siguiente clasificación: Grupo 01 de 10-30 años, Grupo 02 de 31-50 años y Grupo 03 de 51- en adelante, siendo el 02 el grupo de mayor frecuencia con 92 usuarias, seguido del grupo 01 con 80 usuarias y el grupo 03 con 28, esta variable sociodemográfica arrojó una media 1.74 y una desviación estándar de 0.689 (Figura 01).

Edad					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	De 10 a 30	80	40.0	40.0	40.0
	De 31 a 50	92	46.0	46.0	86.0
	De 51 en Adelante	28	14.0	14.0	100.0
	Total	200	100.0	100.0	

	N	Media	Desv. Desviación
Edad	200	1.74	0.689

Figura 01 Edad. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM

En el factor Estado Civil las categorías arrojaron los siguientes resultados: Soltera 41%, Casada 29%, Unión Libre 16.5%, Divorciada 6.5% y Viuda 7%, la categoría de mayor incidencia entre las usuarias es la de soltera y la de menor incidencia es la de divorciada (Figura 02).

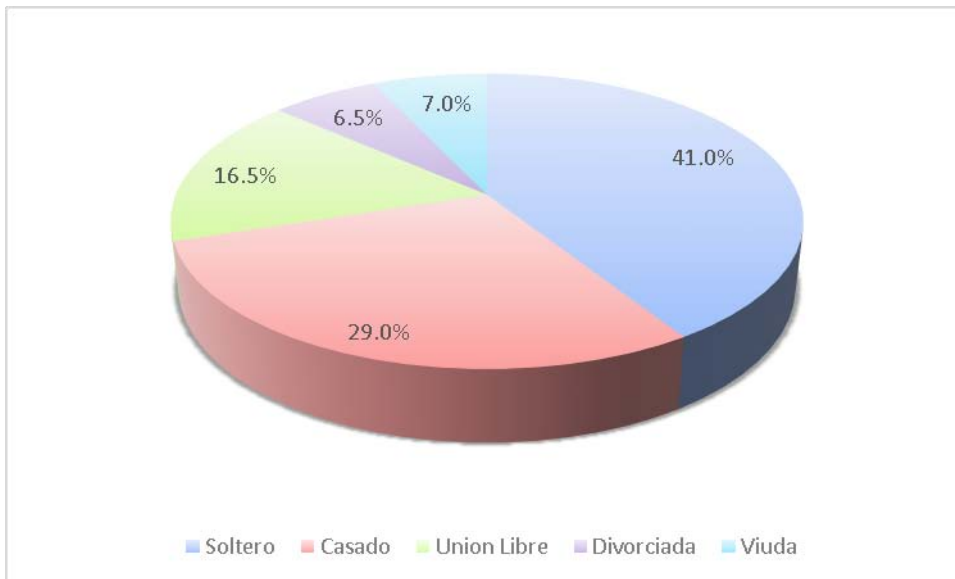


Figura 02 Estado civil. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

En cuanto a la categoría Vivo con el 67% de las usuarias indicó que viven con familiares, mientras que el 24.5% dijo vivir en pareja y solo el 4% viven solas (Figura 03).

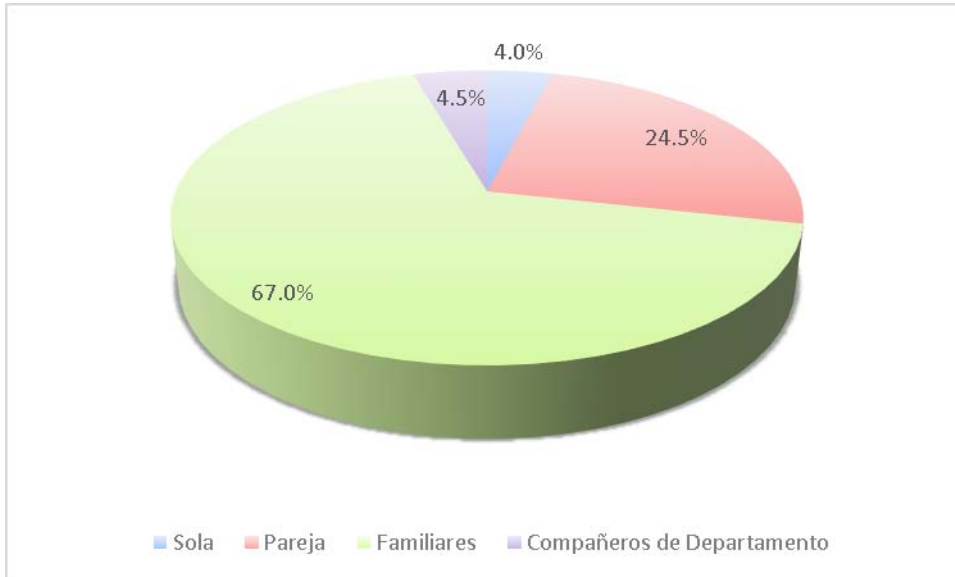


Figura 03 Vivo con. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

En la categoría Nivel de Estudios la mayoría de las usuarias manifiesta contar con nivel secundaria al reflejar un 30% en los resultados, seguido del 23% de usuarias con estudios de preparatoria, 22% con nivel Licenciatura, 13.5% con carrera técnica y el 11% son usuarias con estudios a nivel primaria (Figura 04).

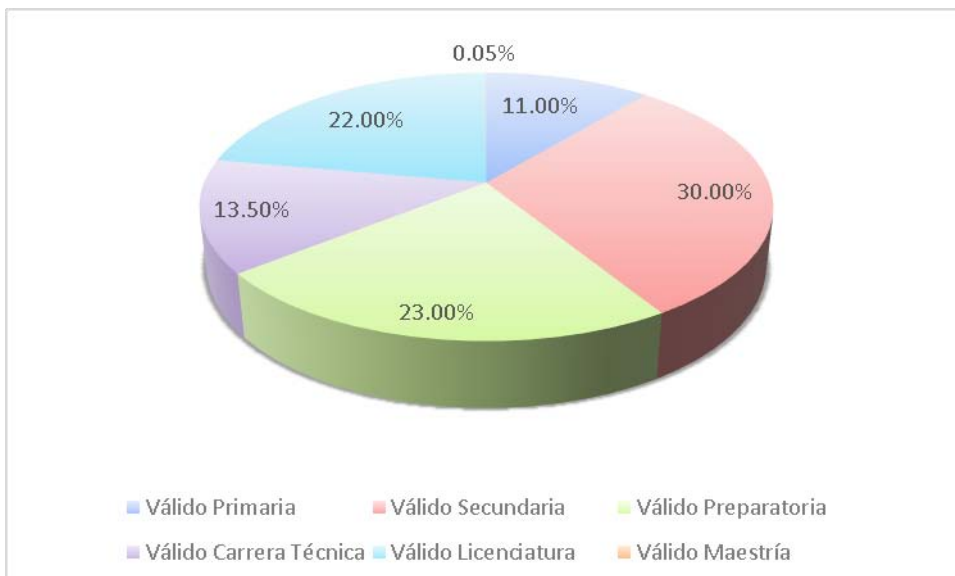


Figura 04. Nivel de Estudios. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 34% de las usuarias indicaron que consideran muy mala la seguridad en el transporte público, mientras el 27% indicaron considerar la seguridad cómo mala y el 18% de ellas refirió que la seguridad es pésima (Figura 05).

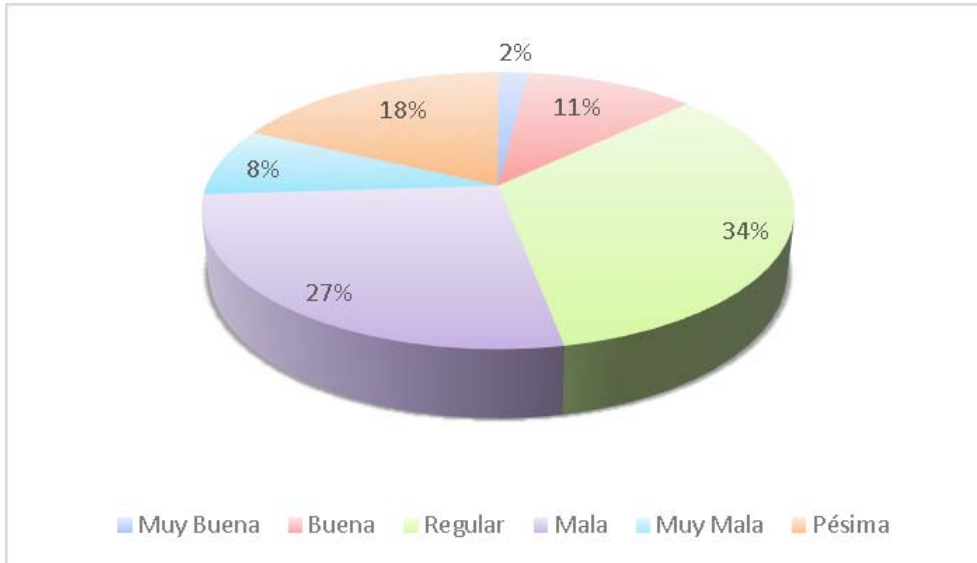


Figura 05. ¿Cómo considera la seguridad en el transporte público? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

La frecuencia en el uso del servicio por parte de las usuarias es del 40.5% en la categoría Menos de cinco días a la semana, seguida del 38% dentro de la categoría De lunes a viernes, mientras el 11.5% de las usuarias hacen uso del servicio Todos los días (Figura 06).



Figura 06. Total, de veces a la semana que hace uso del servicio. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 55% han sido víctimas de amenazas dentro de las unidades (Figura 07).

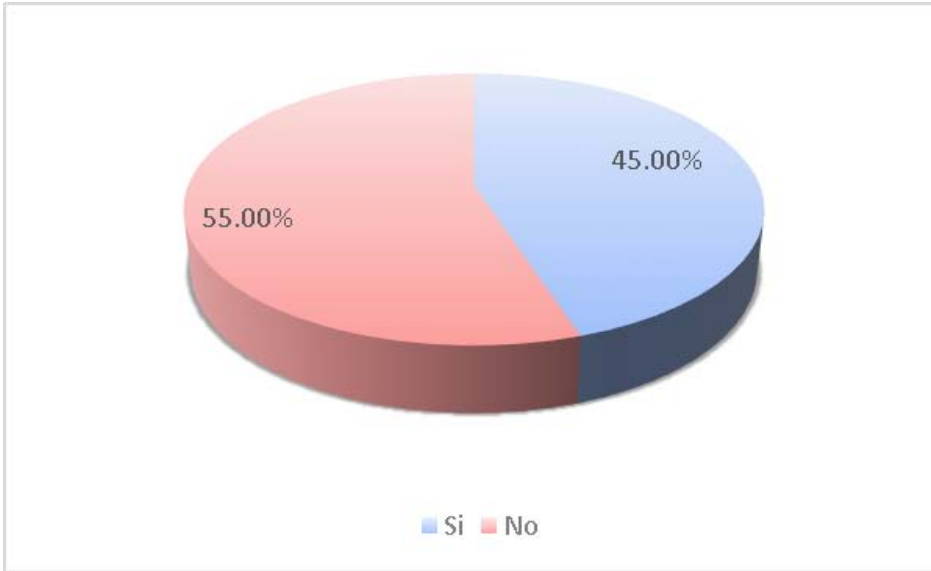


Figura 07. ¿Le han amenazado dentro de las unidades? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 72% de las usuarias manifiesta que ha sido víctima de violencia sexual durante el uso del servicio (Figura 08).

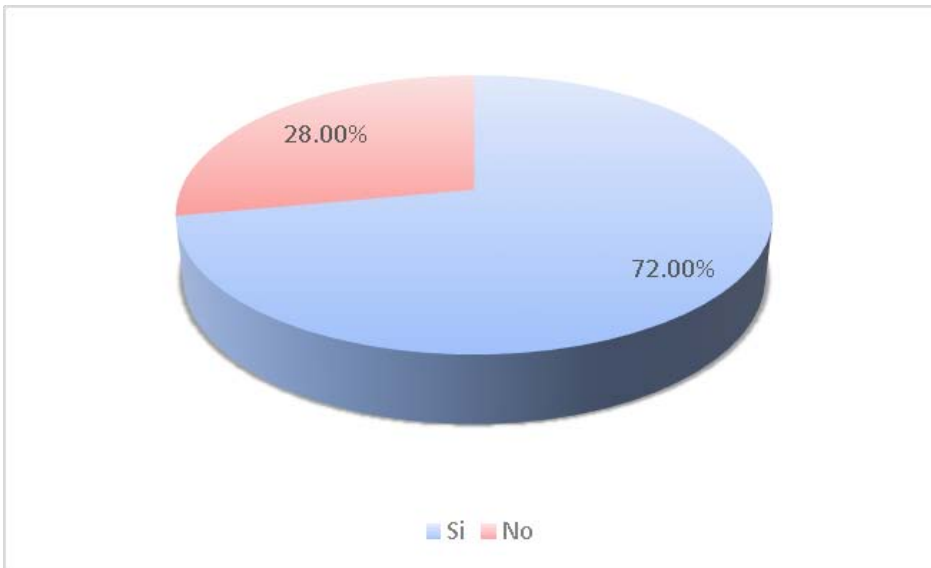


Figura 08. ¿Ha sido víctima de violencia sexual cómo abuso, tocamientos, intimidación o amenazas durante el uso de transporte público? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 77% de las usuarias indica que le han mirado morbosamente el cuerpo durante el uso del servicio (Figura 09).

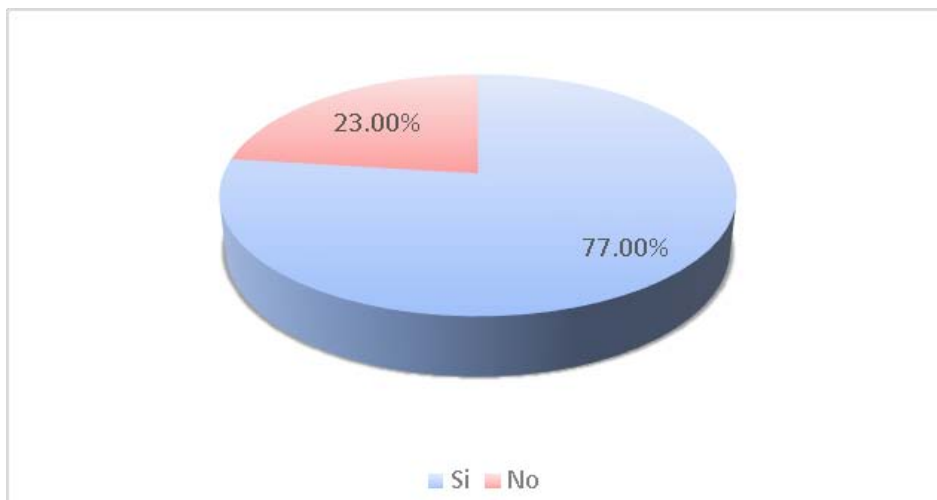


Figura 09. ¿Le han mirado morbosamente el cuerpo durante el uso del servicio? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 65% de las usuarias indica que han tocado su cuerpo sin su consentimiento durante el uso del servicio (Figura 10).

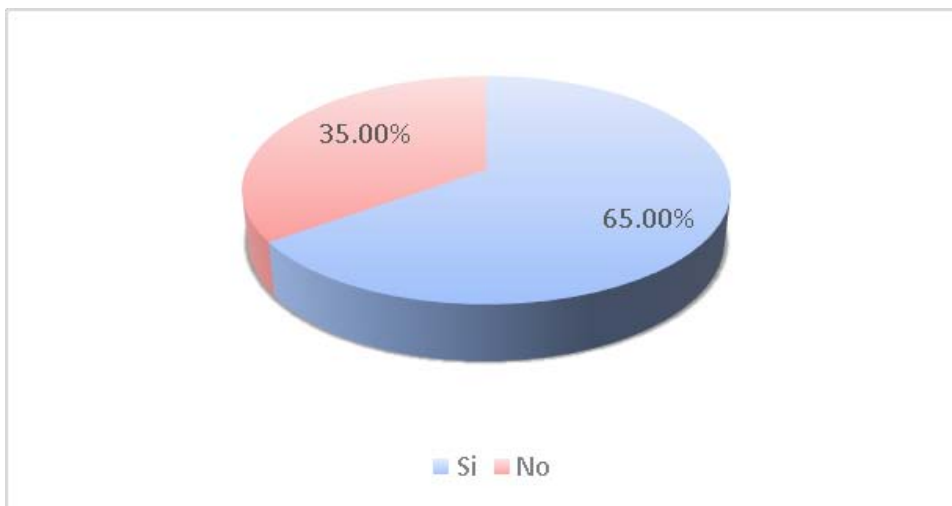


Figura 10. ¿Han tocado su cuerpo sin su consentimiento durante el uso del servicio? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 84.5% de las usuarias manifiestan haber sentido miedo al pensar que les puedan agredir sexualmente (Figura 11).

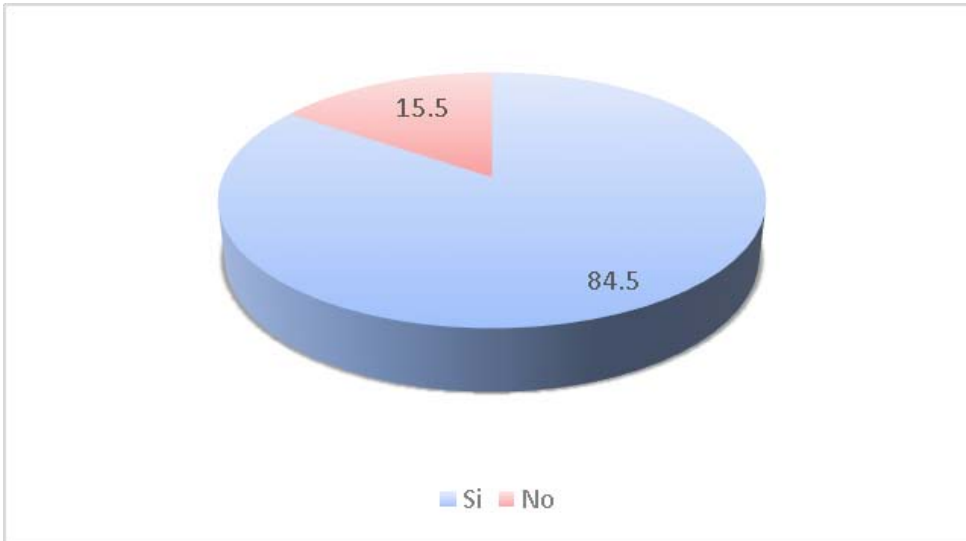


Figura 11. Al hacer uso del servicio ¿Ha sentido miedo al pensar que le puedan agredir sexualmente? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 49.5% de las usuarias indicaron que es el servicio del Sistema de Transporte Público (metro) el medio de transporte en donde más han sido víctimas de violencia sexual, resultado seguido de un 31% correspondiente al servicio de microbús y el último sitio de mayor abuso con un 8% corresponde al servicio brindado por los camiones (Figura 12).

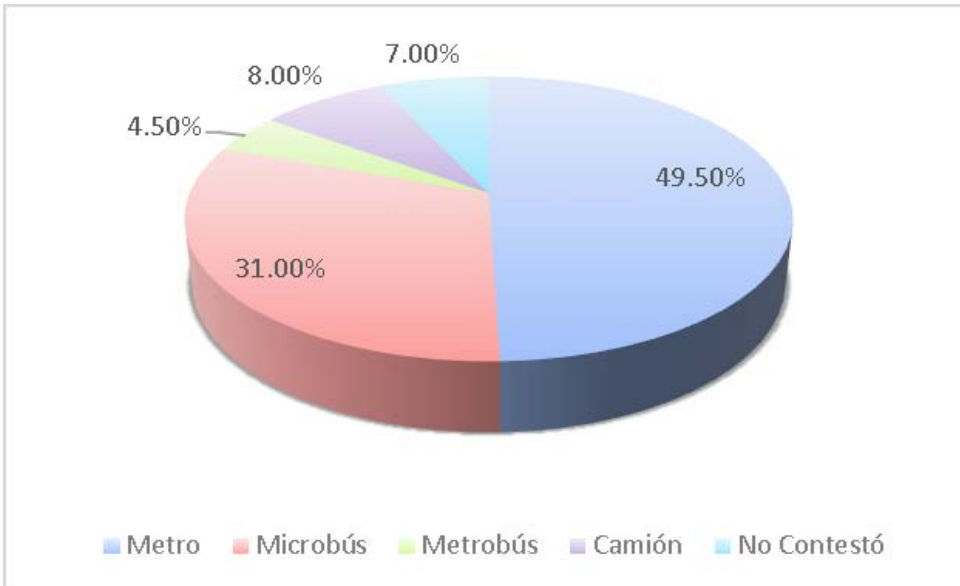


Tabla 12. ¿En qué medio de transporte ha sido víctima de abuso sexual más veces? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 61.5% de las usuarias indicaron que tener que hacer uso del servicio les produce malestar ya sea físico o mental (Figura 13).

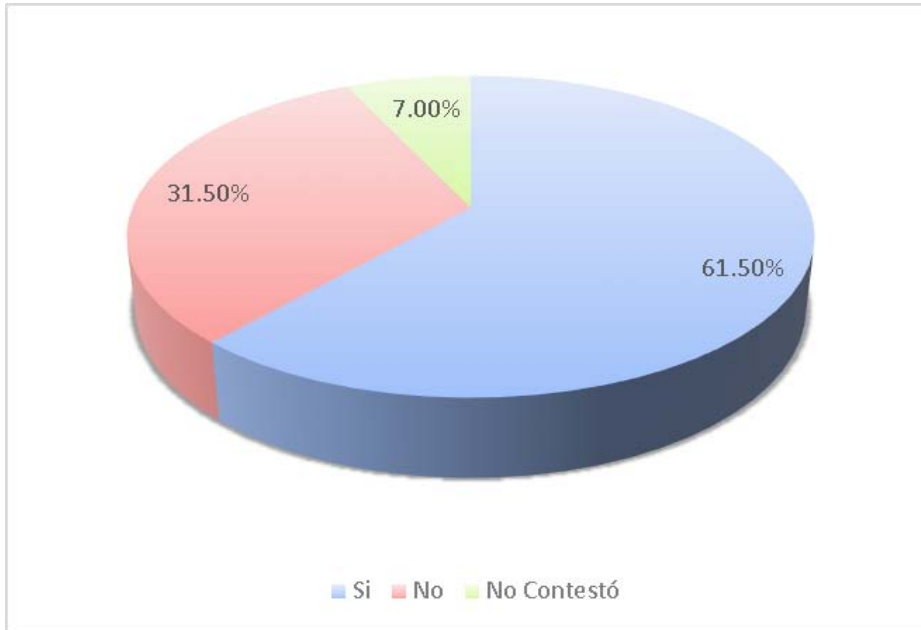


Figura 13. Tener que hacer uso del servicio ¿le produce algún malestar físico o mental? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El tipo de malestar físico mayormente desarrollado por las usuarias del servicio corresponde al Dolor de cabeza con un resultado del 64% (Figura 14)

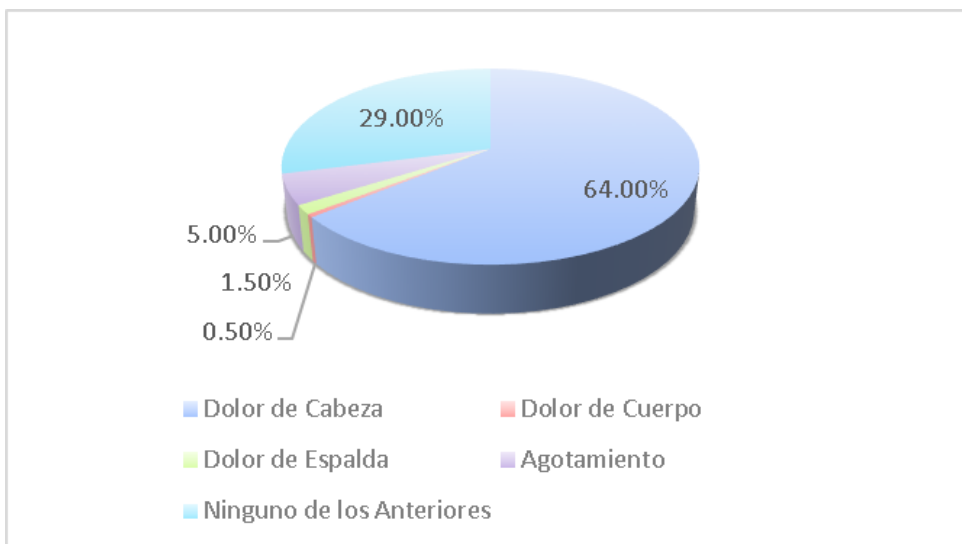


Figura 14. ¿Qué tipo de malestar físico ha desarrollado como usuaria? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.



El tipo de malestar psicológico mayormente desarrollado por las usuarias del servicio corresponde al miedo 32.5%, seguido de la frustración 28% (Figura 15)

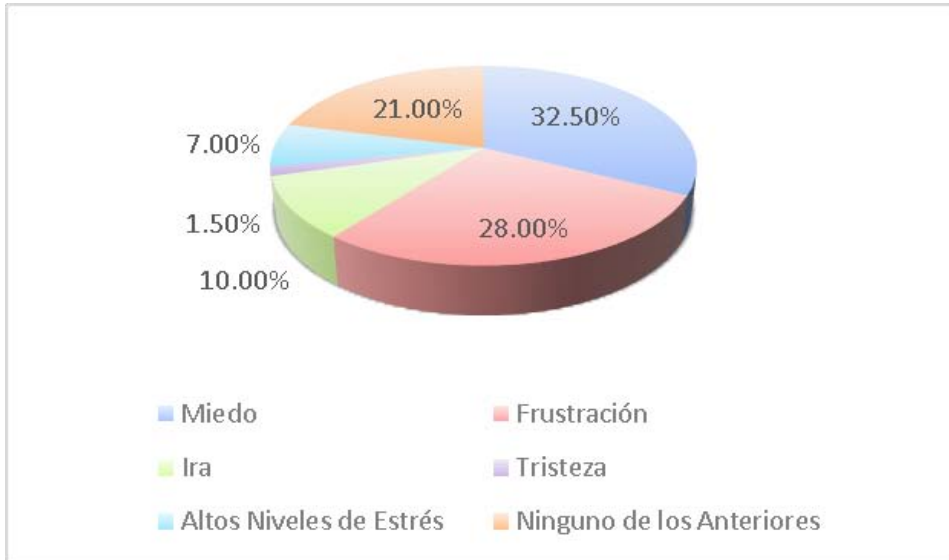


Figura 15. ¿Qué tipo de malestar psicológico ha desarrollado cómo usuaria? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 69.5% de las usuarias manifiestan que el malestar físico y/o psicológico desarrollado a partir de ser usuarias del servicio les ha ocasionado problemas de tipo personal (Figura 16).

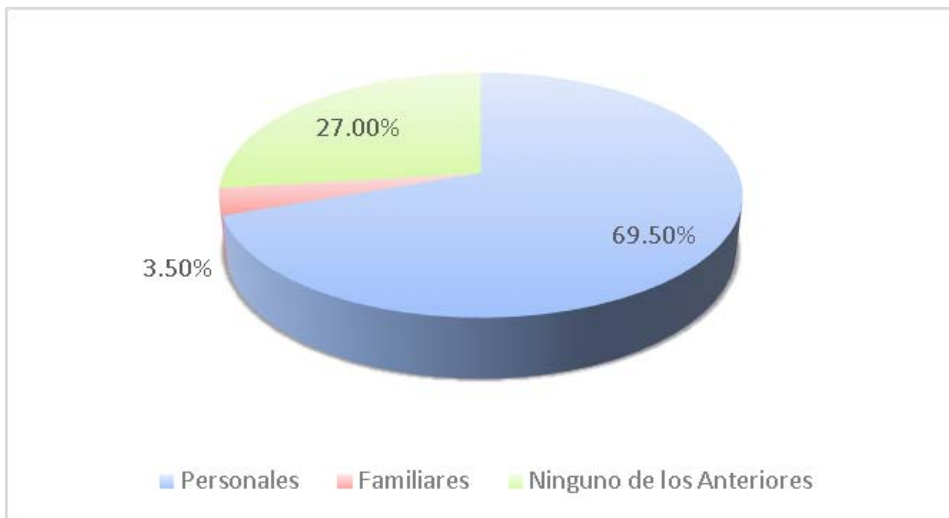


Figura 16. Estos malestares le han ocasionado problemas de tipo. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 77% de las usuarias indicó que el hacer uso del servicio deteriora su salud mental (Figura 17).



Figura 17. ¿Está de acuerdo en que ser usuaria del transporte público en la CDMX deteriora su salud mental? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 87% de las usuarias indicó que el estar expuestas al abuso sexual durante el uso del servicio de transporte público incrementa sus niveles de estrés (Figura 18).

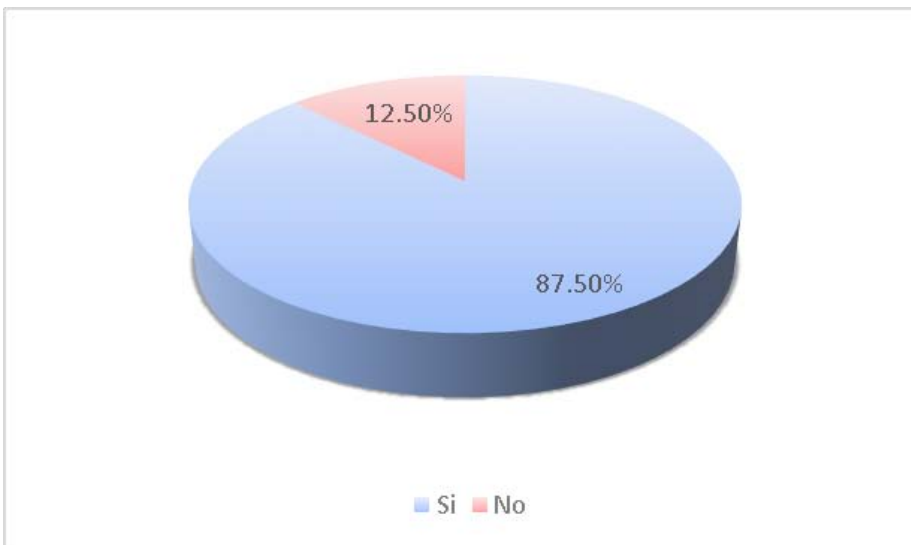


Figura 18. ¿Considera que el estar expuesta a este tipo de abusos incrementa sus niveles de estrés? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 80% de las usuarias indicó haber sido víctima de acoso durante el uso del servicio (Figura 19).

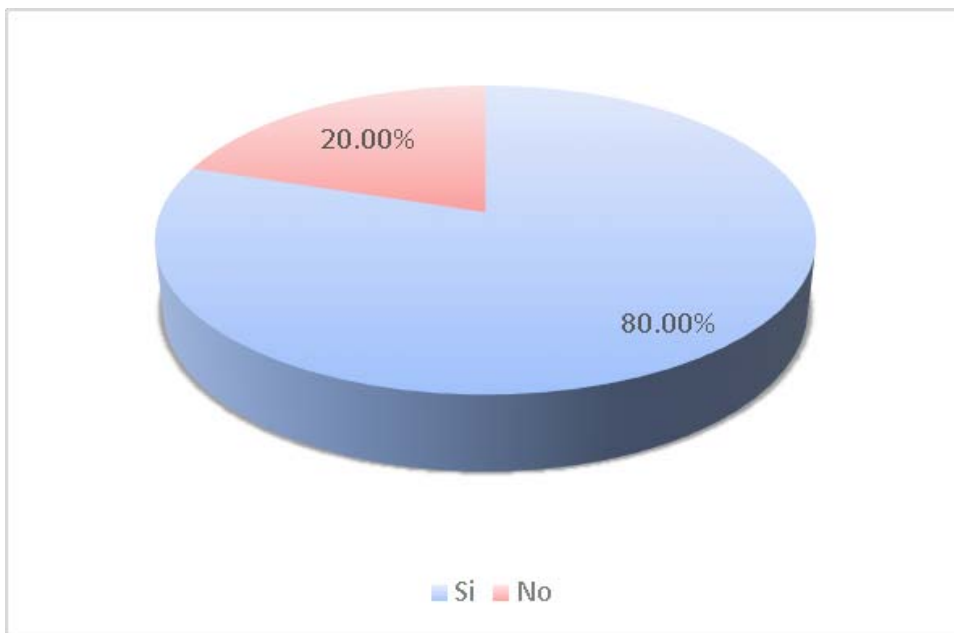


Figura 19. ¿Considera que ha sido víctima de acoso? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 84% de las usuarias indicó que se ha percatado del abuso hacia otros usuario/as (Figura 20)

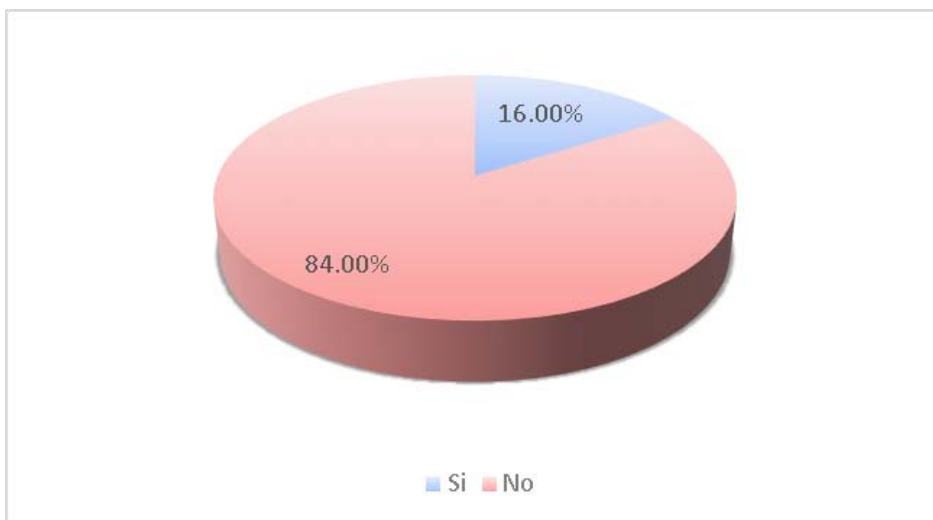


Figura 20 ¿Se ha percatado del abuso hacia otros usuarios? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 61.5% de las usuarias indicó que cuándo fue agredida encaró a su agresor/a (Figura 21).

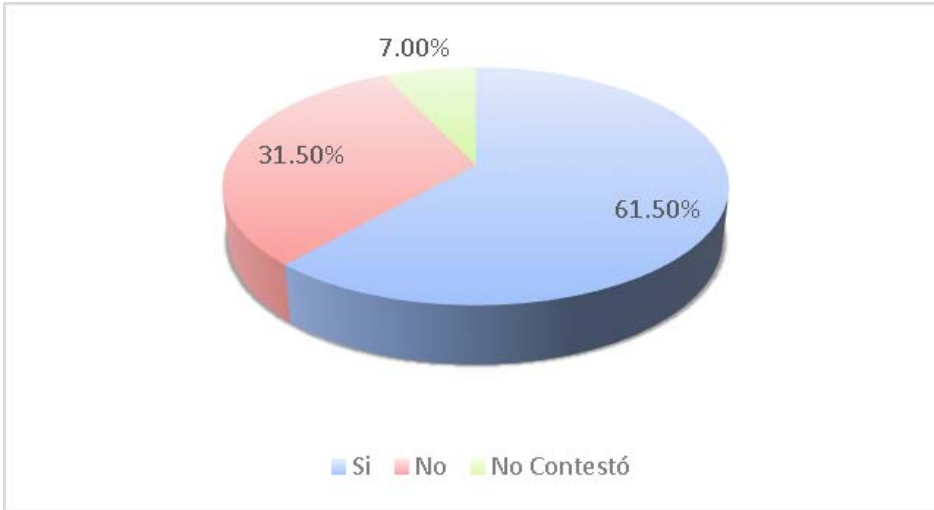


Figura 21. En caso de haber sido agredida ¿encaró a su agresor/a? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 38% de las usuarias indicó que el haber sido agredida le provocó miedo, mientras el 22.5% señaló sentir malestar y el 19% de ellas sintió enojo (Figura 22).

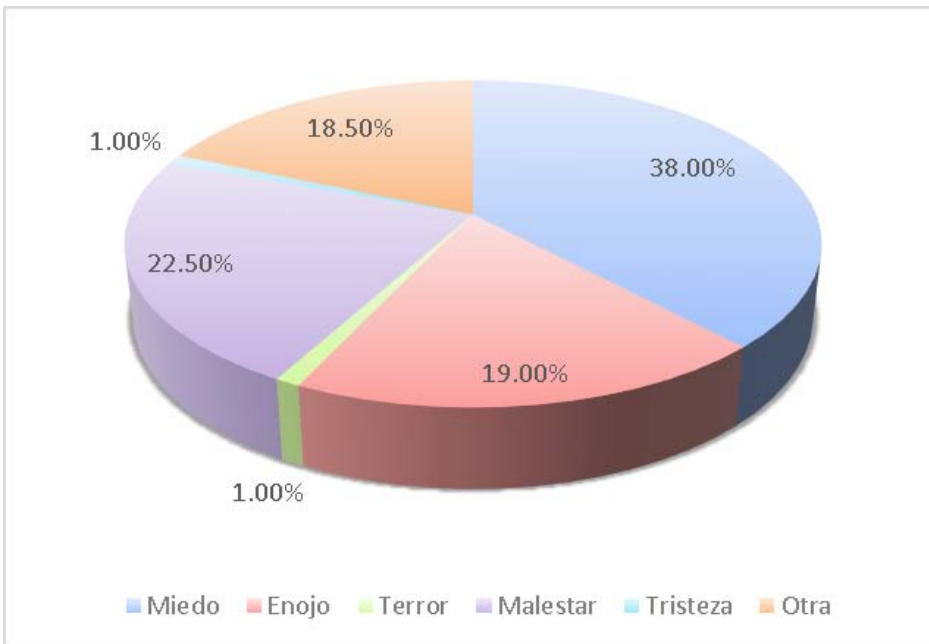


Figura 22. El haber sido agredida le provocó. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 70% de las usuarias no sabe en dónde llevar a cabo una denuncia por el delito de abuso sexual (Figura 23).

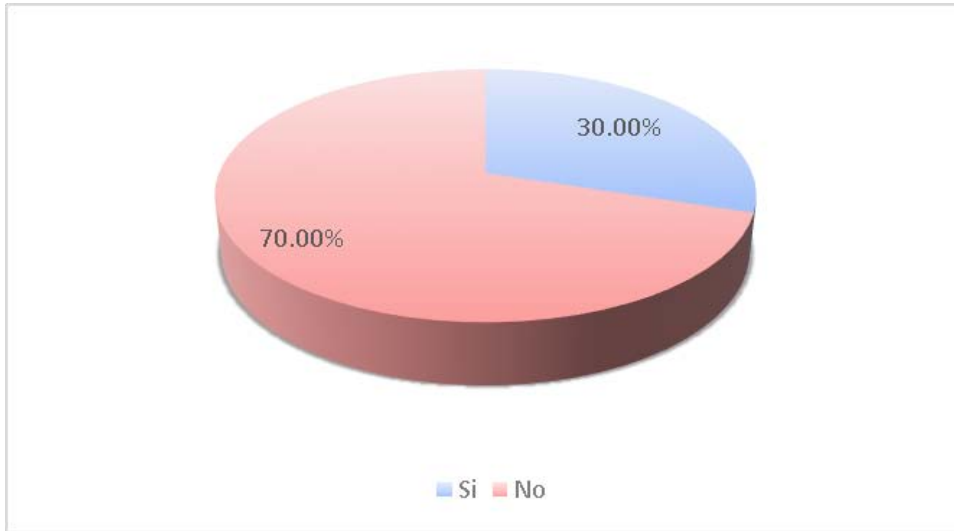


Figura 23. ¿Sabe en dónde puede denunciar alguna de estas situaciones? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 95.5% de las usuarias indicó que están dispuestas a denunciar alguna de las situaciones mencionadas (Figura 24).

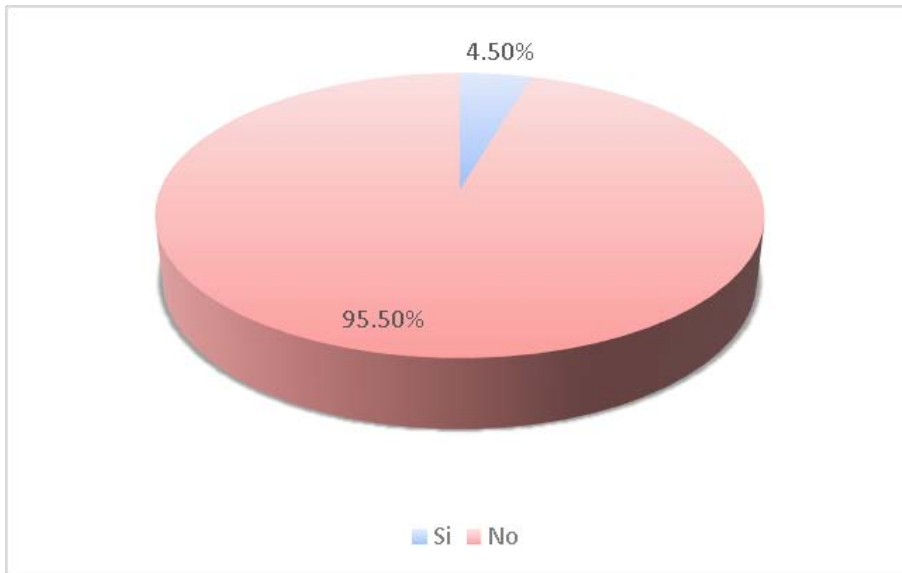


Figura 24. ¿Estaría dispuesta a denunciar alguna de las situaciones mencionadas? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 47% de las usuarias agredidas sexualmente encararon a su agresor/a de manera verbal, el 31% de ellas no han sido agredidas y el 20.5% le encararon de manera visual (Figura 25)

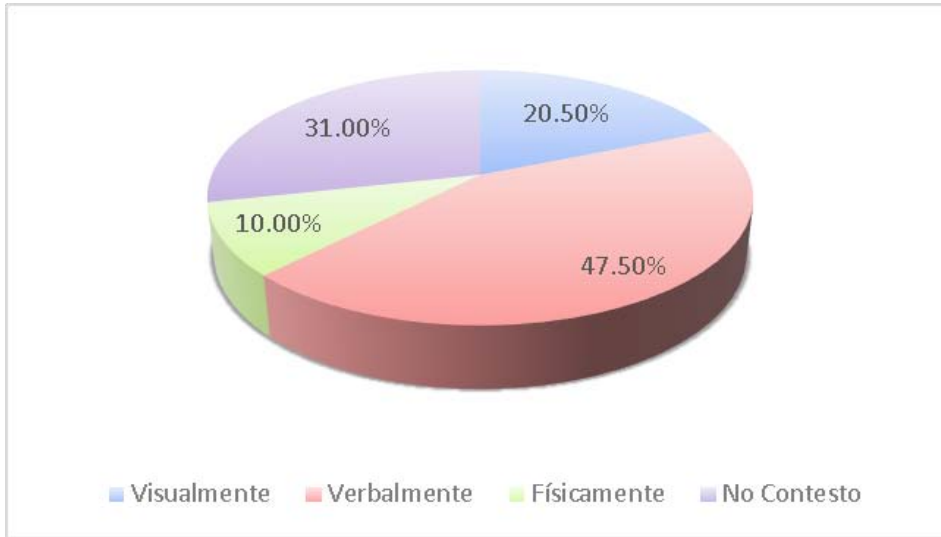


Figura 25. ¿Encaró a sus agresor/a visual, verbal o físicamente? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

Solo el 0.05% de las usuarias levantó denuncia por los hechos (Figura 26)

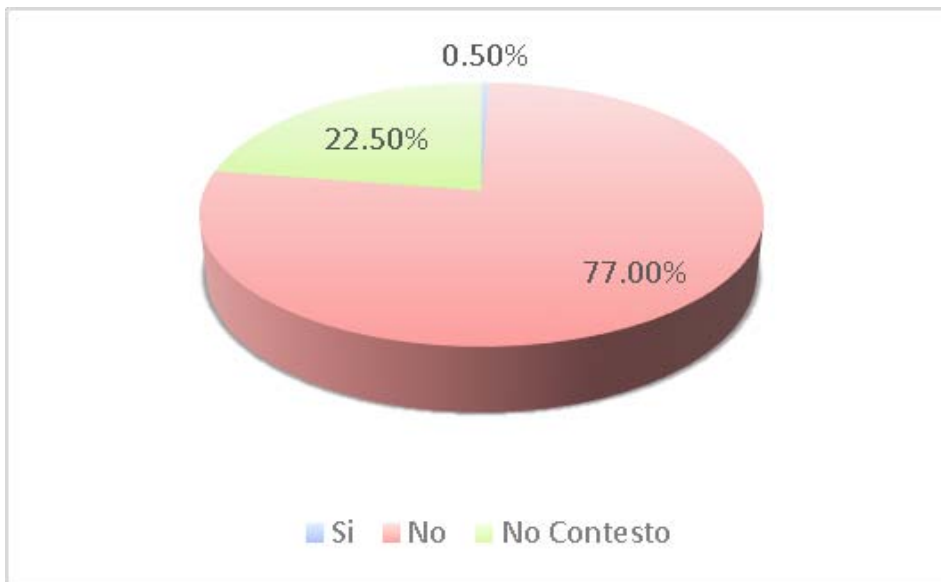


Figura 26. ¿Levantó alguna denuncia por la agresión recibida? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 84% de las usuarias indicó que si les han mostrado los genitales durante el uso del servicio (Figura 27).

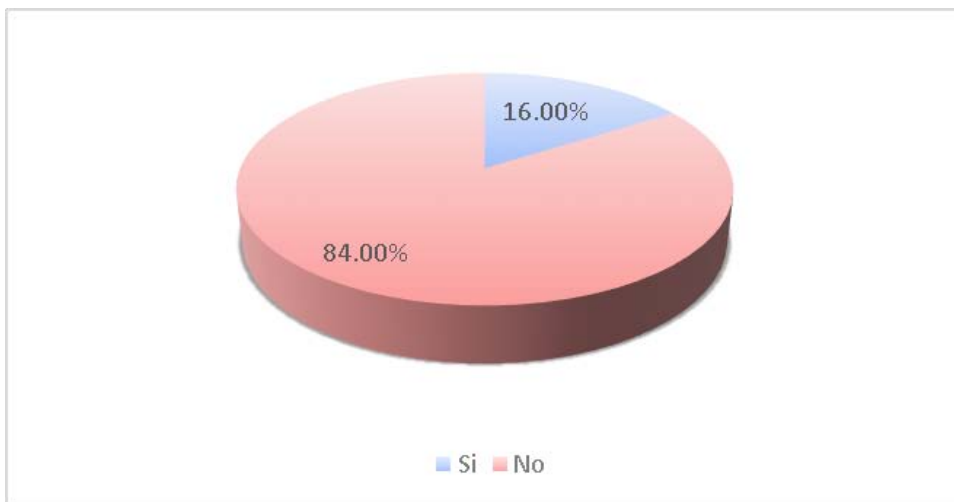


Figura 27. ¿Alguien le ha mostrado los genitales durante el uso del servicio? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 75.5% de las usuarias indicó que les han dirigido palabras obscenas durante el uso del servicio (Figura 28).

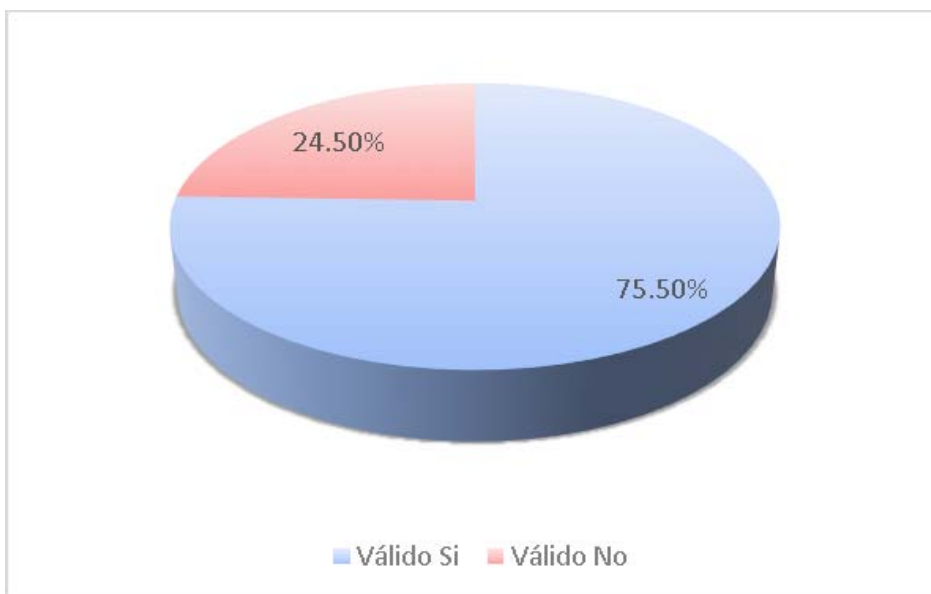


Figura 28. ¿Le han dirigido palabras obscenas durante el uso del servicio? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 78% de las usuarias indicaron que han sido víctimas de agresión sexual menos de cinco veces al año durante el uso del servicio (Figura 29).



Figura 29. Número de veces que ha sido víctima de agresión sexual como usuaria. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

### VARIABLES PSICOSOCIALES

Los resultados mayormente relevantes en cuanto al análisis inferencial de comparación de variables los encontramos en el cruzamiento del grupo Nivel de estudios vs las variables psicosociales. Se presentan a continuación los resultados con un nivel de significación menor a 0.05

El resultado más alto 16.5% indica que las usuarias con nivel secundaria usan el servicio menos de cinco días a la semana (Tabla 30) mientras las usuarias con nivel preparatoria 13% son quienes mayormente hacen uso del servicio de lunes a viernes, seguidas de las usuarias con nivel licenciatura (Figura 30). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=35.95$ ,  $p<0.002$ ).



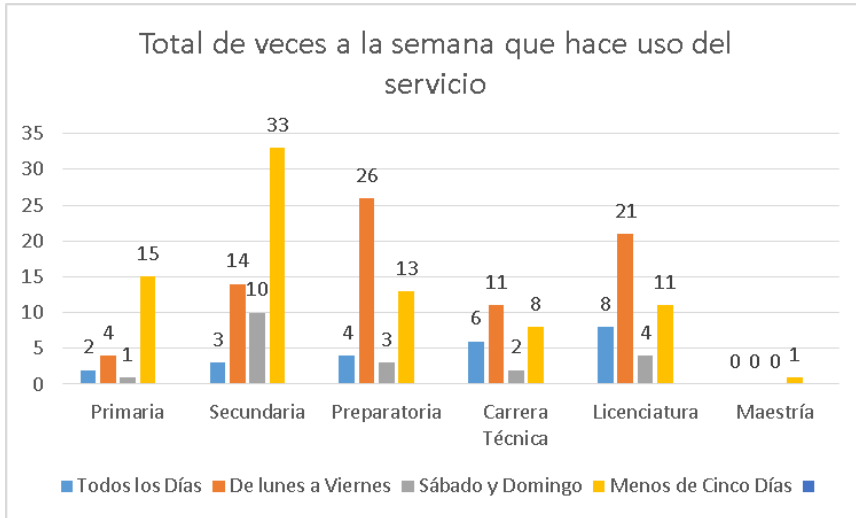


Figura 30. Total, de veces a la semana que hace uso del servicio. Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

Todas las categorías confirmaron haber sido víctimas de abuso sexual durante el uso del transporte público, lo que da un total del 74.0% de usuarias abusadas sexualmente. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 31). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=35.95$ ,  $p<0.002$ ).

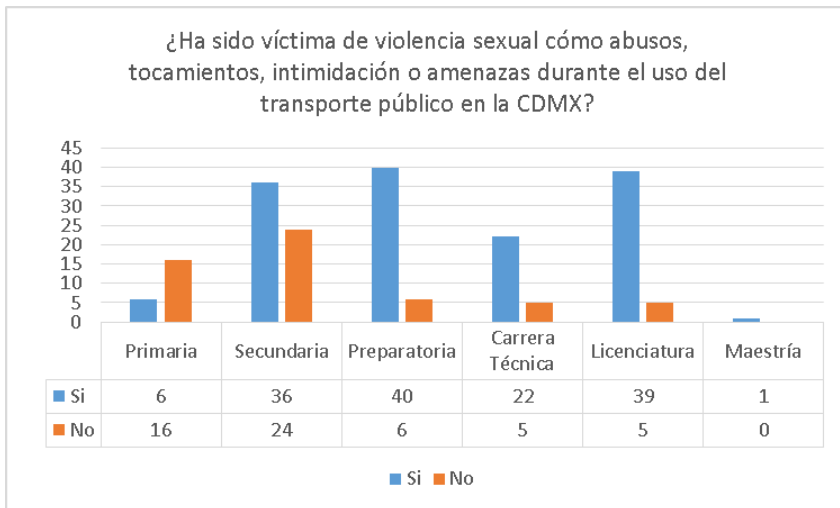


Figura 31. ¿Ha sido víctima de violencia sexual cómo abusos, tocamientos, intimidación o amenazas durante el uso del transporte público en la CDMX? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

Un total de 140 usuarias (74%) indicaron que han sido miradas de manera morbosa (Figura 32). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=48.63$ ,  $p<0.000$ ).

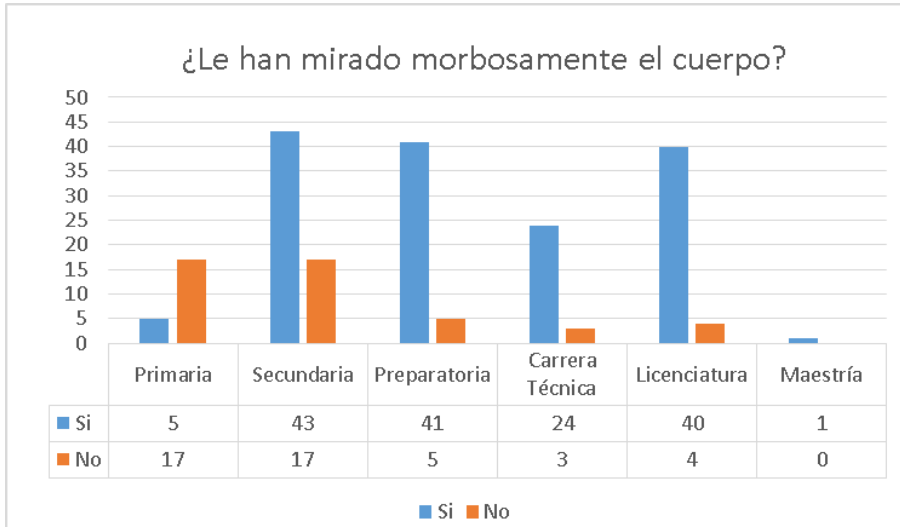


Figura 32. ¿Le han mirado morbosamente el cuerpo? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

Un total de ciento veintiséis usuarias (63%) afirma que su cuerpo ha sido tocado sin su consentimiento durante el uso del servicio, los resultados más altos se reflejan en las categorías licenciatura y secundaria ambas con un 18% cada una, seguidas de la categoría preparatoria con un 16.5% y finalmente la categoría carrera técnica refleja un 10.5% de usuarias tocadas sin consentimiento. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 33). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=35.03$ ,  $p<0.002$ ).

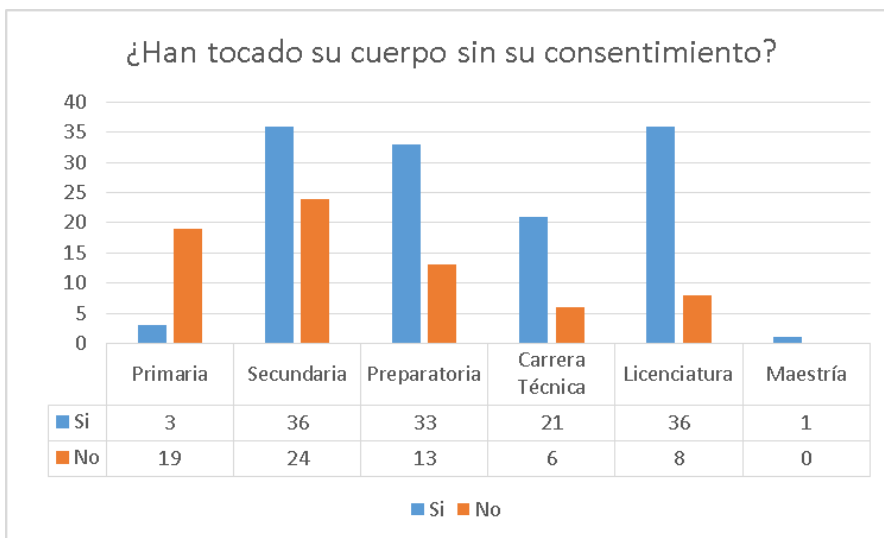


Figura 33. ¿Han tocado su cuerpo sin su consentimiento? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 25% de las usuarias de nivel secundaria indicaron haber sentido miedo al pensar que pudieran ser agredidas sexualmente durante el uso del servicio, mientras las usuarias con nivel preparatoria afirmaron lo mismo en un 22.5% y las de nivel licenciatura en un 20%. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 34). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=46.39$ ,  $p<0.000$ ).

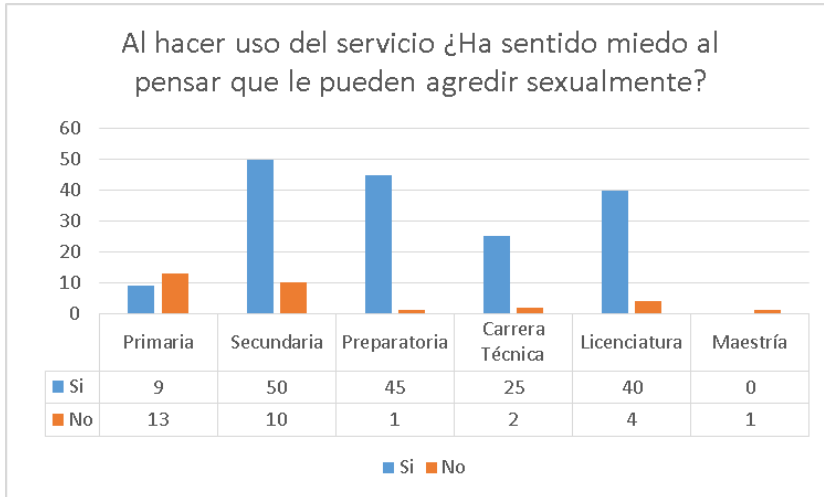


Figura 34. Al hacer uso del servicio ¿Ha sentido miedo al pensar que le pueden agredir sexualmente? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 24% de usuarias con nivel secundaria indicaron que hacer uso del servicio les produce malestar físico o mental, mientras que las de nivel preparatoria indicaron lo mismo en un 22% y las de nivel licenciatura en un 2. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 35) Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=24.94$ ,  $p<0.000$ ).

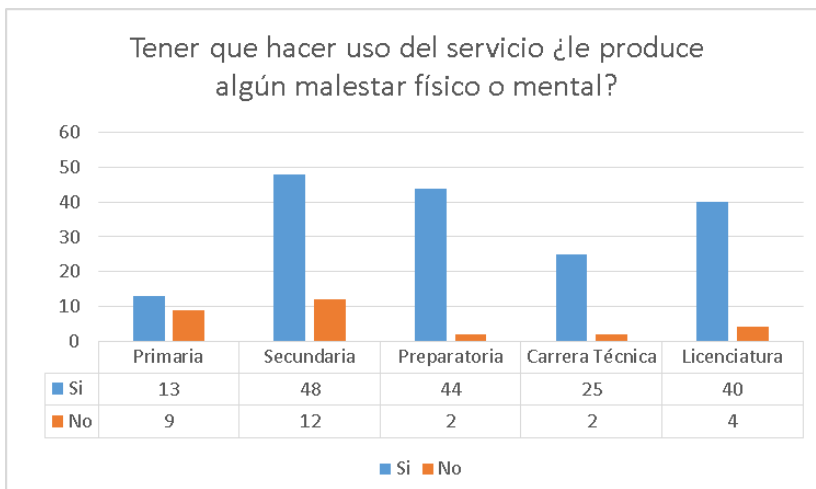


Figura 35 Tener que hacer uso del servicio ¿le produce algún malestar físico o mental? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El 24.5% de usuarias con nivel secundaria consideran que su nivel de estrés se eleva al estar expuesta a este tipo de abusos durante el servicio, lo mismo ocurre con el 22% de usuarias de nivel preparatoria y el 21% de las usuarias de nivel licenciatura. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 36). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=19.44$ ,  $p<0.002$ ).

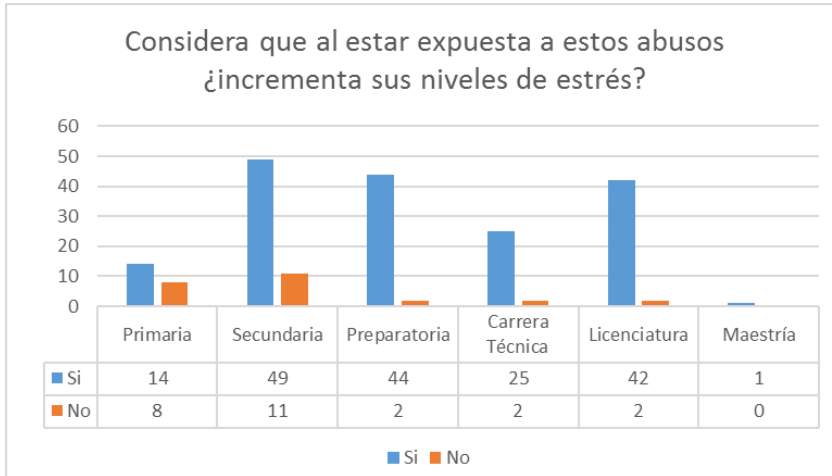


Figura 36. Considera que al estar expuesta a estos abusos ¿incrementa sus niveles de estrés? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El malestar físico mayormente desarrollado por las usuarias es el Dolor de cabeza, los resultados indican que las de nivel secundaria lo afirman en un 19.5%, mientras las usuarias con nivel licenciatura en un 16.5% y las de nivel preparatoria en un 14.5%. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 37). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=36.98$ ,  $p<0.012$ ).

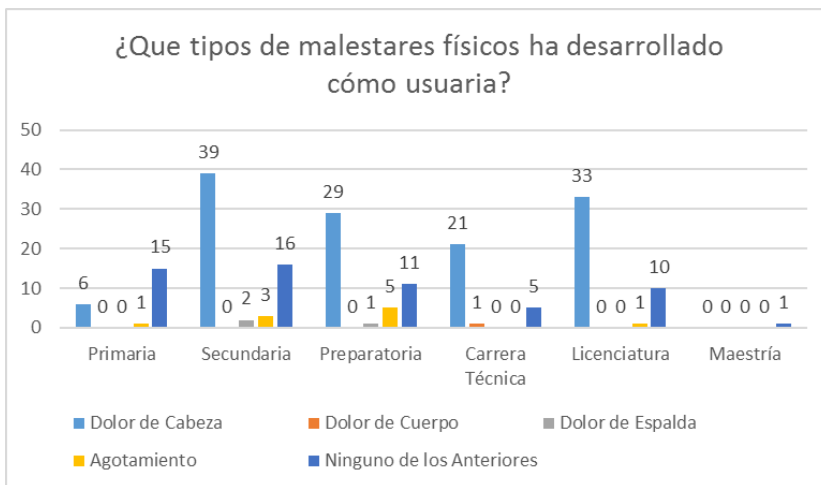


Figura 37. ¿Qué tipo de malestar físico ha desarrollado cómo usuaria? Fuente: Santos, X. (2017). La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

Las usuarias con nivel secundaria indicaron en un 17% que el malestar físico más desarrollado por ellas durante el uso del servicio es el miedo, mientras las usuarias con nivel licenciatura indicaron en un 8.5% que el malestar más desarrollado es la frustración. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 38). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=51.76, p<0.001$ ).

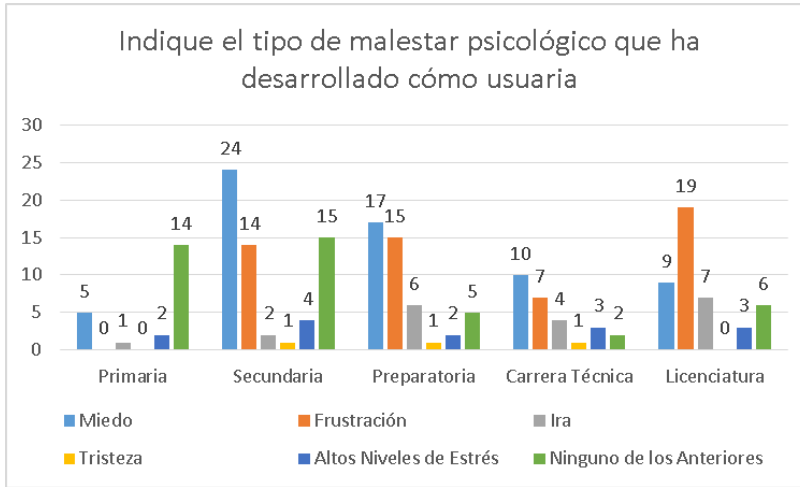


Figura 38. ¿Qué tipo de malestar psicológico que ha desarrollado cómo usuaria? Fuente: Santos, X. (2017). La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

El malestar físico y psicológico desarrollado por las usuarias durante el uso del servicio les ha ocasionado problemas personales al 19.5% de la categoría nivel secundaria, 17.5% al nivel preparatoria y el 17% a nivel licenciatura. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 39). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=32.75, p<0.000$ ).

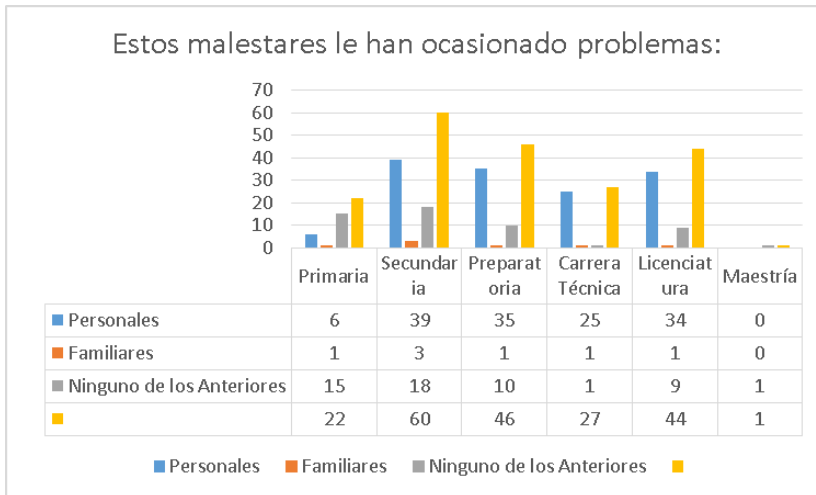


Figura 39. Estos malestares le han ocasionado problemas. Fuente: Santos, X. (2017). La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

Tanto las categorías de usuarias con nivel secundaria 20.5%, licenciatura 18.5%, preparatoria 20.5% y carrera técnica 12.5% manifestaron que el uso del transporte público deteriora su salud mental. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 40). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=27.03$ ,  $p<0.002$ ).

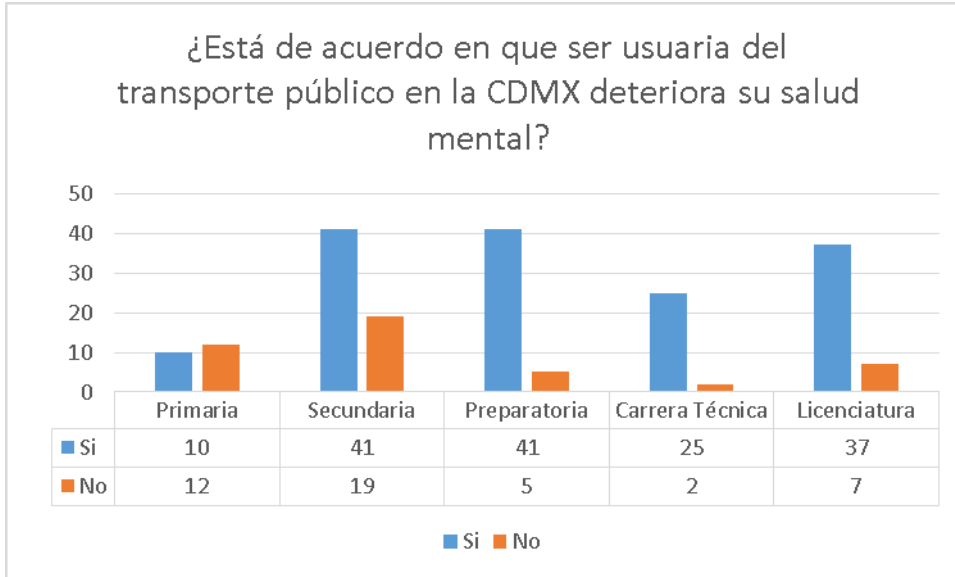


Figura 40. ¿Está de acuerdo en que ser usuaria del transporte público en la CDMX deteriora su salud mental? Fuente: Santos, X. (2017). La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

Por último, en el cruzamiento de los factores Vivo con vs Estado civil, encontramos que el 33% de las usuarias solteras viven con sus familiares, mientras que el 16% de las usuarias casadas también. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 41). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=9+0.16$ ,  $p<0.000$ ).

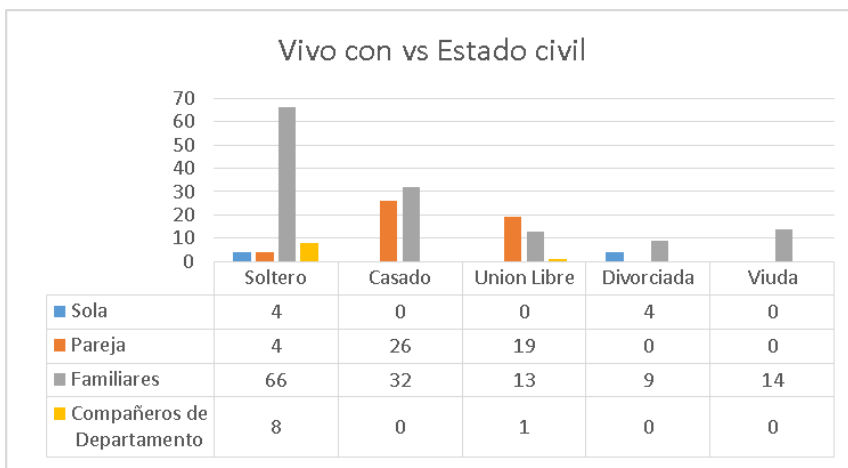


Figura 41. Vivo con vs Estado civil. Fuente: Santos, X. (2017). La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

## VARIABLES DE REPRESENTACIÓN SOCIAL

El 22.5% de las usuarias con nivel secundaria consideran que han sido víctimas de acoso, mientras el 21% y 20.5% de las usuarias con nivel preparatoria y licenciatura respectivamente también consideran haber sido víctimas de acoso durante el uso del servicio. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 42). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=42.89$ ,  $p<0.002$ ).

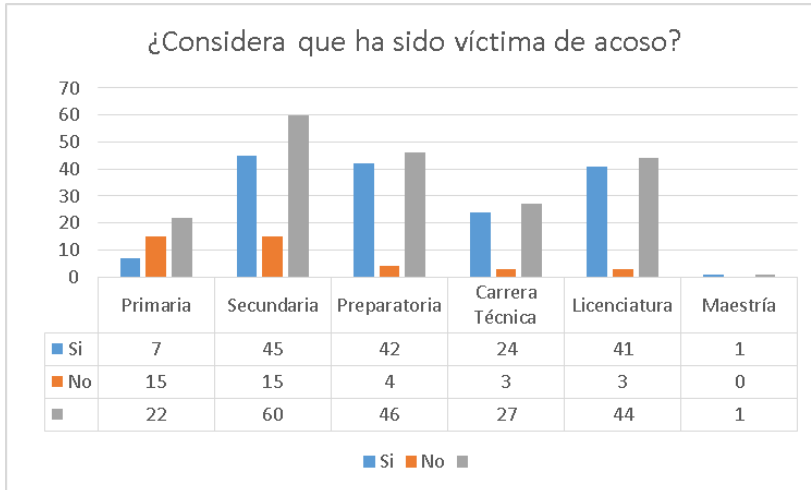


Figura 42. ¿Considera que ha sido víctima de acoso? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

En todas las categorías del factor Nivel de Estudios las usuarias indicaron que se han percatado del abuso hacia otros usuario/as, lo que arroja un total del 83.5% de usuarias que han percibido el delito. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 43). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=13.77$ ,  $p<0.017$ ).

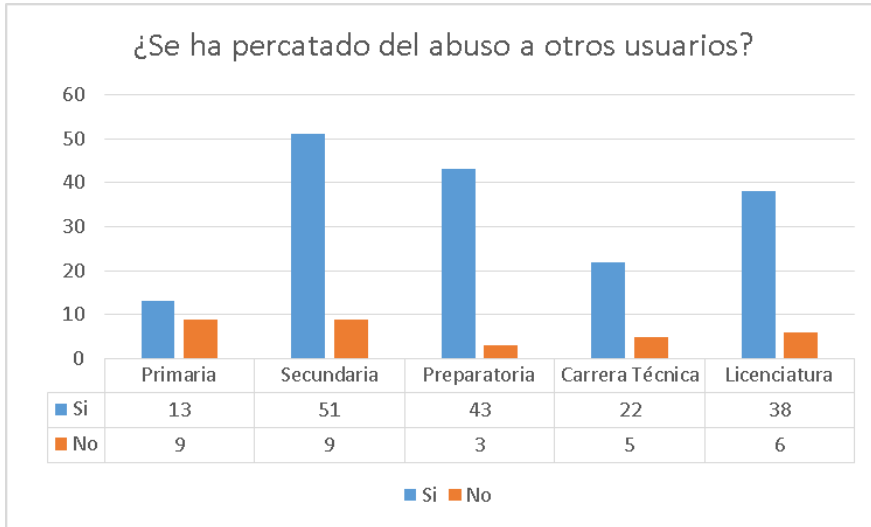


Figura 43. ¿Se ha percatado del abuso a otros usuarios? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

En todas las categorías de nivel de estudios las usuarias han encarado a su agresor, siendo las de mayor puntaje las usuarias con nivel secundaria 17.5%, licenciatura 17%, preparatoria 33%, carrera técnica 9% y primaria 1%. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 44). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=37.23$ ,  $p<0.000$ ).

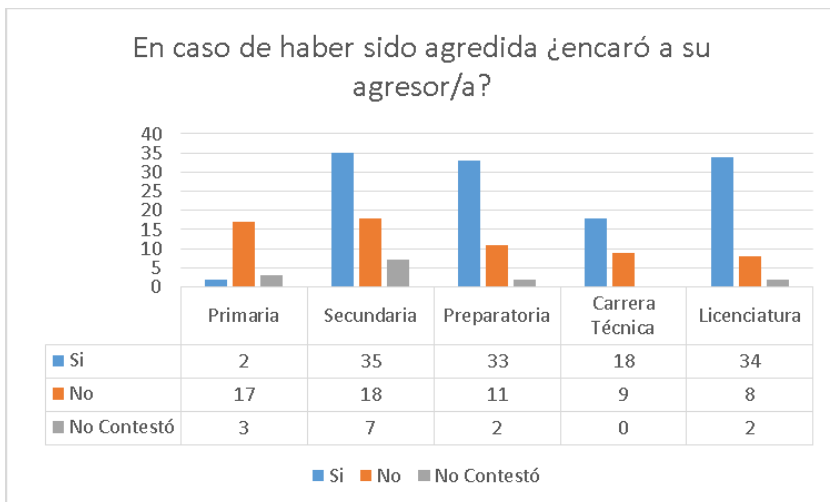


Figura 44. En caso de haber sido agredida ¿encaró a su agresor/a? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.



En todas las categorías de nivel de estudios excepto primaria, las usuarias han encarado a su agresor, siendo la categoría de nivel licenciatura la que más resultados obtuvo con un 15% al encararles verbalmente, mientras que las usuarias que mayormente encararon a su agresor de manera visual fueron las usuarias con nivel de estudios de secundaria con un 7% de incidencia. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 45). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=60.61, p<0.000$ ).

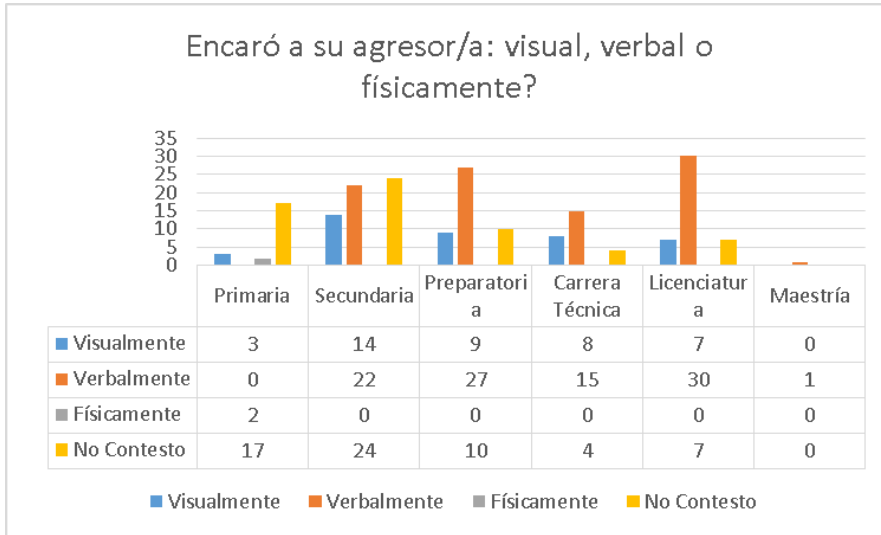


Figura 45. En caso de haber sido agredida ¿encaró a su agresor/a: visual, verbal o físicamente? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

lo hecho. La asociación entre variables es estadísticamente significativa (Figura 46). Se encontraron diferencias significativas ( $\chi^2=36.96, p<0.000$ ).

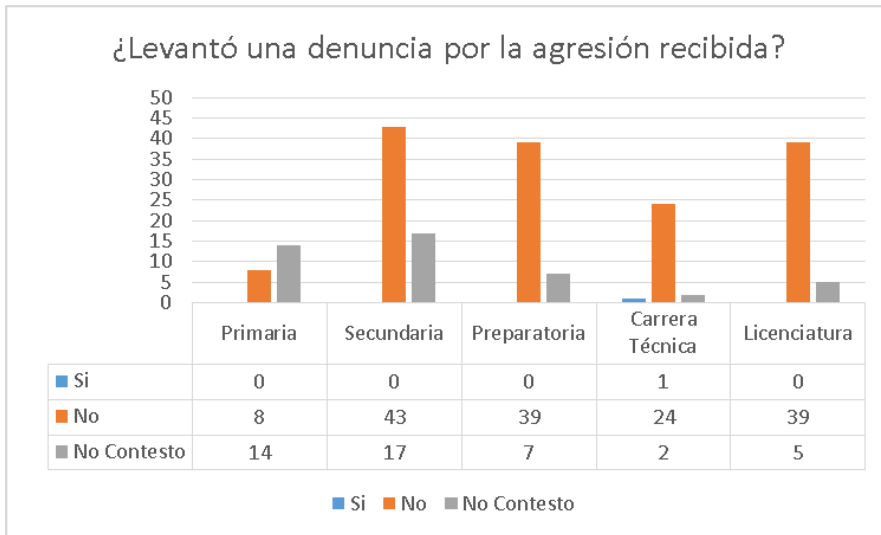


Figura 46. ¿Levantó una denuncia por la agresión recibida? Fuente: Santos, X. (2017). "La violencia sexual en los medios de transporte público en la CDMX. UNAM.

$H_0$  El uso del transporte público en la CDMX no genera en las usuarias malestar psicológico.

$H_1$  El uso del transporte público en la CDMX genera en las usuarias malestar psicológico.

Resultados: Se rechaza la  $H_0$

## DISCUSIÓN

Llama poderosamente la atención la alta incidencia de delitos de índole sexual cometidos durante el uso del servicio del transporte público en la CDMX contra las mujeres, situación que detona -entre otras cosas- el desarrollo de síntomas de malestar psicológico en las usuarias. Los porcentajes encontrados en el presente estudio son realmente altos en todas las categorías, a pesar de la diversidad del nivel de estudios, de la edad o del estado civil de ellas; además, la mayoría opinó que la seguridad en el servicio es muy mala y un no menos considerable porcentaje indicó que esta es pésima; la frecuencia en el uso del servicio es también considerable pues más de la tercera parte de las usuarias hace uso de este de lunes a viernes. En cuanto a cifras elevadas la referencia es con base en hechos cómo que más de la mitad de la población muestra aceptaron haber sido víctimas de amenazas dentro de las unidades y más grave aún, casi todas indicaron haber sido víctimas de violencia sexual. En la misma medida, indicaron que las han mirado morbosamente y también han tocado su cuerpo sin su consentimiento, situación que cada vez menos mujeres toleran “violencia sexual es: cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física, es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto -Artículo 6, Fracc. V-” (LGAMVLV, 2007, se hace énfasis en que es dentro de las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC) en dónde se llevaron a cabo la mayoría de los delitos, pero esta violencia también se presenta tanto en el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal (Metrobús) cómo en camiones urbanos. El desarrollo de este trabajo puntualiza que la violencia sexual hacia las mujeres representa una molesta y grave restricción tanto en su movilidad como en su salud mental y que además representa un delito penal “Art. 179: A quien solicite favores sexuales para sí o para una tercera persona o realice una conducta de naturaleza sexual indeseable para quien la recibe, que le cause un daño o sufrimiento psico-emocional que lesione su dignidad, se le impondrá de uno a tres años de prisión” (Código Penal Federal, 2017) situación que obstaculiza el que desempeñen sus actividades personales de manera óptima. El hacer uso del servicio les produce malestar ya sea físico, mental o ambos, siendo el miedo, la frustración y el dolor de cabeza los síntomas de mayor prevalencia, condición que les genera conflictos que van desde lo personal y familiar hasta lo laboral; hecho que informaron

deteriora su salud, pues la gran mayoría reconoció que estar expuesta a la violencia sexual durante el uso del servicio incrementa indudablemente su nivel de estrés “por otro lado, se ha evidenciado que las dimensiones emocionales y espaciales están imbricadas de formas profundas, donde lo emocional no es sólo un proceso personal sino una experiencia emocional compartida por un colectivo que se ancla en la corporeidad y circula con el movimiento, la rapidez, la densidad y la saturación de un espacio como el metro” (Soto, 2017). Sin duda, la cotidianidad de este ambiente hostil representa un sinnúmero de situaciones adversas que repercuten en la actividad de las usuarias disminuyendo su desempeño laboral, escolar y familiar e incrementando en ellas emociones y sentimientos negativos. La violencia sexual no ha generado sino una dimensión nociva y perjudicial que distorsiona la cada vez más ausente noción de seguridad dentro de este espacio dominado por la violencia y el abuso hacia la integridad de las mujeres “La violencia contra las mujeres es un problema reconocido a nivel mundial como una grave y persistente violación de los derechos humanos. Asimismo, es un problema de salud pública que obstaculiza el desarrollo y la creación de ciudades incluyentes y seguras” (CDMX, 2017), por lo que podemos evidenciar sin duda, que estamos ante un grave y subestimado problema de salud pública “el hecho de que la violencia sexual sea tratada solamente como una cuestión legal y no como un problema de salud pública, no permite que el hecho se relacione con la necesidad urgente de consultar una estructura de salud buscando atención médica pertinente” (Matías, J. 2017). Una gran iniciativa de parte de las autoridades ha sido sin duda el establecimiento del programa “Viajemos seguras”, propuesta lanzada en 2008 por la jefatura de gobierno de esta ciudad, iniciativa cuya acción se orientó en la prevención del delito sexual a partir de la asignación de unidades de transporte público para el uso exclusivo del género femenino además de que se abrieron módulos de atención y centros de justicia dentro de algunas estaciones del STC (Sistema de Transporte Colectivo); por otro lado, también se cuenta ya con asesoría jurídica y acompañamiento a las usuarias que hayan sido víctimas de algún delito sexual “en dónde el objetivo es orientar a la población femenina que haya sido víctima de alguna agresión sexual, sobre sus derechos y los procedimientos al iniciar una denuncia - peritaje psicológico, médico y judicial, apertura de la carpeta de investigación, así como la asignación de abogada o abogado víctima que las represente- para acceder a la justicia de manera expedita” (Inmujeres, 2017).

Los resultados del presente estudio ponen de manifiesto lo necesario de llevar a cabo acciones tanto preventivas como correctivas que permitan brindar atención y/o apoyo psicológico al elevado número de víctimas de delitos resultado de actos violentamente sexuales para, de esta manera minimizar su malestar psicológico, sin embargo, lo verdaderamente relevante radica en que en la actualidad no se cuenta con programas que brinden apoyo psicológico directo, a pesar de que dicho fenómeno podría convertirse en un problema de grandes dimensiones, pues si bien de manera inicial da lugar a la desigualdad de derechos de orden social, también les priva del derecho de una vida relacional sana. Por lo anterior, se llevan a cabo las siguientes recomendaciones:

- 1.- Crear un Sistema Único de Salud Psicológica que garantice a las usuarias el acceso al servicio en lo relativo a violencia sexual durante el uso del transporte público.
- 2.- Llevar a cabo campañas que exhorten a las usuarias a apegarse a tratamiento psicológico en caso de ser víctimas de violencia sexual durante el uso del servicio.
- 3.- Llevar a cabo campañas psicológicas que exhorten a todo el público usuario a la adopción de comportamientos favorables a la no violencia sexual, a la igualdad de género y al respeto humano.
- 4.- Promover entre las usuarias por medio de campañas, la adopción de comportamientos que les permitan contrarrestar el malestar psicológico generado por la violencia sexual durante el uso del transporte.

Por último, entre las principales limitaciones encontradas para el desarrollo del presente trabajo se tuvo: 1) que este se llevó a cabo con un muy reducido grupo de usuarias por lo cual dicha muestra no puede considerarse representativa, pero sin duda, el alcance de la investigación permite enfatizar en una muy necesaria iniciativa de abordaje, para el tratamiento del malestar psicológico que desarrollan las mujeres usuarias víctimas de una aún silenciosa denuncia de la violencia sexual; 2) debido a la falta de recursos económicos y tiempo, no se pudo ampliar la investigación para conocer la opinión de otros géneros de la población y 3) al carecer de validez el instrumento aplicado, no ha sido posible que la investigación cuente con fiabilidad.

## REFERENCIAS

- Asamblea Legislativa del Distrito Federal. (2016). Código Penal para el Distrito Federal. GDF: México. Pp. 1-161. En: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-d261f65641c3fc71b354aaf862b9953a.pdf>
- American Psychological Association (2009). Manual de la Asociación Americana de Psicología. (6ta ed.) Washington: DC. En: <http://bibliotecas.unam.mx/index.php/guias-y-consejos-de-busqueda/como-citar>
- Ardila, R. (2003). Calidad de Vida: una definición integradora. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 35(2), pp. 161-164. En: <http://www.redalyc.org/pdf/805/80535203.pdf>
- CDMX. (2017). Diagnóstico Sobre la Violencia Contra las Mujeres y las Niñas en el Transporte Público de la Ciudad de México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. ONU Mujeres: México. Pp. 1-101. En: <http://investigacion.cephcis.unam.mx/generoyrsociales/wp-content/uploads/2017/05/CIUDADES-Y-ESPACIOS-P%C3%A9BLICOS-SEGUROS.pdf>
- CEAV (2016) Primer Diagnóstico sobre la atención de la violencia sexual en México. Comisión Ejecutiva de Atención a víctimas. GOB: México. En: <https://www.gob.mx/ceav/documentos/primer-diagnostico-sobre-la-atencion-de-la-violencia-sexual-en-mexico>
- Código Penal Federal. (2017). Nuevo Código Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto de 1931. México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. En: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/9\\_260617.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/9_260617.pdf)
- Contreras, O. (2009). De la motivación a la autorregulación para el aprendizaje. En: Monroy, M., Contreras, O. y Desatnik, O. (Ed.), *Psicología Educativa*. México: Facultad de Estudios Superiores Iztacala UNAM. Pp. 395-451.
- Contreras, D., Moreno, M., Martínez, N., Araya, P. Livacic-Rojas, P. y VeraVillarroel, P. (2006). Efecto de una intervención cognitivo-conductual sobre variables emocionales

- en adultos mayores. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 38(1), pp. 45-58. En: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=80538103>
- Corral, Y. (2010). Diseño de cuestionarios para recolección de datos. *REVISTA CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN*, 20(36), pp. 152-168. En: <http://servicio.bc.uc.edu.ve/educacion/revista/n36/art08.pdf>
- Cota, R. y Navarro, A. (2015). Análisis del mercado laboral y el empleo informal mexicano. *Papeles de población*, 21(85), 211-249. En: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252015000300008&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252015000300008&lng=es&tlng=es).
- Del Canto, E. y Silva, A. (2013). Metodología cuantitativa: Abordaje desde la complementariedad en ciencias sociales. *Revista de Ciencias Sociales*, 3(141), pp. 25-34. En: <http://www.redalyc.org/pdf/153/15329875002.pdf>
- Dunkel-Graglia, A. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: Un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *Revista de Estudios de Género. La ventana*, 4(37), pp. 148-176. En: <http://www.redalyc.org/pdf/884/88428978007.pdf>
- Evangelista, A., Tinoco, O. y Tuñón, E. (2016). Violencia institucional hacia las mujeres en la región sur de México. *Limina R*, 14(2). En: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1665-80272016000200057&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1665-80272016000200057&script=sci_arttext)
- Fierro, K. (2015). El acoso sexual en espacios públicos en la ciudad de Quito en el año 2015. *Universidad Central de Ecuador*. Pp. 1-41. En: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/6239/1/T-UCE-0013-Ab-127.pdf>
- García, L. & García, L. (2005). La Conducta y conciencia. Origen histórico de dos alternativas contrapuestas en los comienzos de la psicología científica. *Universitas Psychologica*, 4(3), pp. 385-391. En: <http://www.redalyc.org/pdf/647/64740312.pdf>

Hernández, S. R., Fernández, C. C., Baptista, L. P., (2014) Metodología de la Investigación. Cap. 10 Análisis de Datos Cuantitativos. 6ª. Edición. McGraw Hill, México D. F.

INEGI. (2017) Estadísticas a propósito del día Internacional de la Mujer. Pp. 1-16. En: [http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2017/mujer2017\\_Nal.pdf](http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2017/mujer2017_Nal.pdf)

Inmujeres. (2017). Brinda Inmujeres CDMX asesoría jurídica y acompañamiento a víctimas de violencia sexual en los módulos “Viaja Segura”. En: <http://www.inmujeres.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/brinda-inmujerescdmx-asesoria-juridica-y-acompanamiento-victimas-de-violencia-sexual-en-los-modulos-viaja-segura>

Jiménez-Bautista, F. (2012). Conocer para comprender la violencia: origen, causas y realidad Convergencia. *Revista de Ciencias Sociales*, 19(58), pp. 13-52. <http://www.redalyc.org/pdf/105/10520680001.pdf>

LGAMVLV. (2007). Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia. SEGOB: Diario Oficial de la Federación. En: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4961209&fecha=01/02/2007](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4961209&fecha=01/02/2007)

Matías, J. (2017). La violencia sexual, un problema de salud pública subestimado. El Espectador. En: <https://colombia2020.elespectador.com/opinion/la-violencia-sexual-un-problema-de-salud-publica-subestimado>

Moctezuma, D., Narro, J. y Orozco, L. (2014). La mujer en México: inequidad, pobreza y violencia. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 59(220), 117-146. En: <file:///C:/Users/COMPUTADORA/Pictures/Downloads/Dialnet-LaMujerEnMexico-4994427.pdf> ONU. (2017).

ONU. (2017). Diagnóstico Sobre la Violencia Contra las Mujeres y las Niñas en el Transporte Público de la Ciudad de México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. ONU Mujeres: México. Pp. 1-101. En: <http://investigacion.cephcis.unam.mx/generoyrsociales/wp-content/uploads/2017/05/CIUDADES-Y-ESPACIOS-P%C3%9ABLICOS-SEGUROS.pdf>



Pueyo, A. & Redondo, I. (2007). Predicción de la violencia: Entre la peligrosidad y la valoración del riesgo de violencia. *Papeles del Psicólogo*, 28(3), p. 157-173. En: <http://www.redalyc.org/pdf/778/77828303.pdf>

RAE. (2017). Diccionario de la Lengua Española. En: <http://dle.rae.es/?id=9NXUyRH>

Ramos, L., Saltijeral, M., Romero, M., Caballero, M. y Martínez, N. (2001). Violencia sexual y problemas asociados en una muestra de usuarias de un centro de salud. *Salud pública México*, 43(3). En: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0036-36342001000300002](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0036-36342001000300002)

Scielo. (2007). El resumen de un artículo científico: Qué es y qué no es. *Investigación y Educación en Enfermería*, 25(1), 14-17. En: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0120-53072007000100001](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-53072007000100001)

Secretaría de Desarrollo Social. (2009). La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México. Instituto de las mujeres del Distrito Federal. Pp. 1-53. En: [http://epadeq.com.mx/wp-content/uploads/2014/05/ViolenciaSexualSTP\\_GDF.pdf](http://epadeq.com.mx/wp-content/uploads/2014/05/ViolenciaSexualSTP_GDF.pdf)

Secretaría de Salud. (2004). Atención Médica a Personas Violadas. México: Centro Nacional de Equidad de Género y Salud Reproductiva. Pp. 1-45. En: [http://vidasinviolencia.inmujeres.gob.mx/sites/default/files/pdfs/sistema\\_nacional/modelos/atencion/Atencion%20Medica%20personas%20violadas.pdf](http://vidasinviolencia.inmujeres.gob.mx/sites/default/files/pdfs/sistema_nacional/modelos/atencion/Atencion%20Medica%20personas%20violadas.pdf)

Sites México. (2017). El porqué y el significado de México. En: <http://www.sitesmexico.com/mexico/significado-mexico.htm>

SPSS. (s/f). Manual del usuario de SPSS Statistics Base 17.0. En: [http://suayed.ired.unam.mx/pluginfile.php/31404/mod\\_resource/content/1/SPSS\\_17.pdf](http://suayed.ired.unam.mx/pluginfile.php/31404/mod_resource/content/1/SPSS_17.pdf)

Soberón, G., Zurita, B., Ramírez, T. & Torres, J. (2000). Violencia cómo un grave problema de salud pública. *Caleidoscopio de la Salud*. Pp. 1-12. En: <http://search.bvsalud.org/cvsp/resource/es/rep-24620>

Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16(1), pp. 127-146. En: <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591007.pdf>

UNICEF (n/d). Violencia y maltrato. En: [https://www.unicef.org/mexico/spanish/proteccion\\_6932.htm](https://www.unicef.org/mexico/spanish/proteccion_6932.htm)

Villaseñor, M. (2003). Masculinidad, sexualidad, poder y violencia: análisis de significados en adolescentes. *Salud Pública de México*, 45(1). En: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0036-36342003000700008](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0036-36342003000700008)

Yugueros, A. (2014). La violencia contra las mujeres: Conceptos y causas barataria. *Revista Castellano-Manchega de Ciencias sociales*, 18(1), pp. 147-159. En: <http://www.redalyc.org/pdf/3221/322132553010.pdf>

Zúñiga, M. (2014). Las mujeres en los espacios públicos: entre la violencia y la búsqueda de libertad. *El Colegio de Sonora*, 4, pp. 77-100. En: <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v26nespecial4/v26nespecial4a4.pdf>

APÉNDICE:

1



**CUESTIONARIO PARA USUARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CDMX.**

El propósito de esta investigación es conocer su percepción en lo referente a los delitos sexuales cometidos contra usuarias del servicio de transporte público en CDMX. La información que nos proporcione será anónima y confidencial, no hay respuestas buenas ni malas, por lo que le pedimos contestar con la mayor sinceridad posible. De antemano gracias por su participación.

Nombre (opcional): \_\_\_\_\_

1. Edad: \_\_\_\_\_

Subraye la respuesta que considere correcta.

<p>2.- Estado civil:</p> <p>Soltera Casada Unión libre Divorciada Viuda</p>	<p>3.- Vivo con:</p> <p>Sola Pareja Familiares Amistades Compañero(s)/a(s) de departamento</p>		
<p>4.- Nivel de Estudios:</p> <p>Primaria Secundaria Preparatoria o bachillerato Carrera técnica Licenciatura Maestría Doctorado</p>	<p>5.- ¿Cómo considera la seguridad en el transporte público en la CDMX?</p> <p>Excelente Muy buena Buena Regular Mala Muy mala Pésima</p>		
<p>6.- Total de veces a la semana que hace uso del servicio:</p> <p>Todos los días de la semana De lunes a viernes Sábado y domingo Menos de 5 días entre semana</p>	<p>7.- ¿Ha sido víctima de violencia sexual como abuso, tocamientos, intimidación o amenazas durante el uso del transporte público?</p> <p>Sí _____ No _____</p>		
<p>Escribe 5 palabras que relacione con la frase: "El transporte público en CDMX es..."</p> <p>1.- _____ 2.- _____ 3.- _____ 4.- _____ 5.- _____</p>	<p>Escribe 5 palabras que relacione con la frase: "Ser víctima de abuso sexual en el transporte público en CDMX es..."</p> <p>1.- _____ 2.- _____ 3.- _____ 4.- _____ 5.- _____</p>		
<p>Indique en el espacio correspondiente si le ha sucedido durante el uso del transporte público alguna de las situaciones que se presentan a continuación</p>		<p>SI</p>	<p>NO</p>
<p>8.- ¿LE HAN MIRADO MORBOSAMENTE EL CUERPO?</p>			
<p>9.- ¿HAN TOCADO SU CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO?</p>			
<p>10.- AL HACER USO DEL SERVICIO ¿HA SENTIDO MIEDO AL PENSAR QUE LE PUEDEN AGREDIR SEXUALMENTE?</p>			
<p>11.- ¿CONSIDERA QUE HA SIDO VÍCTIMA DE ACOSO?</p>			
<p>12.- ¿ALGUIEN LE HAN MOSTRADO LOS GENITALES?</p>			
<p>13.- ¿LE HAN DIRIGIDO PALABRAS OBSCENAS?</p>			
<p>14.- ¿LE HAN AMENAZADO DENTRO DE LAS UNIDADES?</p>			
<p>15.- ¿SE HA PERCATADO DEL ABUSO O ACOSO HACIA OTROS USUARIO/AS?</p>			
<p>16.- EN CASO DE HABER SIDO AGREDIDO/A ¿ENCARÓ A SU AGRESOR/A?</p>			

17.- TENER QUE HACER USO DE ESTE SERVICIO ¿LE PRODUCE ALGUN TIPO DE MALESTAR FÍSICO O MENTAL?		
18.- ¿CONSIDERA QUE EL ESTAR EXPUESTA A ESTOS ABUSOS INCREMENTA SUS NIVELES DE ESTRÉS?		
19.- ¿SABE EN DONDE PUEDE DENUNCIAR ALGUNA DE ESTAS SITUACIONES?		
20.- ¿ESTARÍA DISPUESTA A DENUNCIAR ALGUNA DE LAS SITUACIONES MENCIONADAS?		
<b>CONTESTE ÚNICAMENTE SI SU RESPUESTA 09 HA SIDO POSITIVA</b>		
<b>CONTESTE ÚNICAMENTE SI SU RESPUESTA 16 HA SIDO POSITIVA</b>		
<b>21.- ESTA SITUACIÓN LE PROVOCÓ:</b> <input type="checkbox"/> MIEDO <input type="checkbox"/> ENOJO <input type="checkbox"/> TERROR <input type="checkbox"/> MALESTAR <input type="checkbox"/> TRISTEZA OTRA _____  <b>23.- NÚMERO DE VECES QUE HA SIDO VÍCTIMA DE AGRESIÓN SEXUAL COMO USUARIA</b>  <input type="checkbox"/> MÁS DE 20 VECES EN UN AÑO <input type="checkbox"/> MÁS DE 10 VECES EN UN AÑO <input type="checkbox"/> MENOS DE 10 VECES EN UN AÑO <input type="checkbox"/> MENOS DE 5 VECES EN UN AÑO <input type="checkbox"/> NO CONTESTÓ	<b>22.- ENCARÓ A SU AGRESOR:</b> <input type="checkbox"/> VISUALMENTE <input type="checkbox"/> VERBALMENTE <input type="checkbox"/> FÍSICAMENTE  <b>24.- ¿LEVANTÓ ALGUNA DENUNCIA POR LA AGRESIÓN RECIBIDA?</b> SI _____ NO _____  Si su respuesta es no indique el porqué: _____ _____	
<b>CONTESTE ÚNICAMENTE SI SU RESPUESTA 11 HA SIDO POSITIVA</b>		
<b>25.- ¿QUÉ TIPO DE MALESTARES FÍSICOS HA DESARROLLADO COMO USUARIA?</b>  <input type="checkbox"/> DOLOR DE CABEZA <input type="checkbox"/> DOLOR DE CUERPO <input type="checkbox"/> DOLOR DE PIES <input type="checkbox"/> DOLOR DE ESPALDA <input type="checkbox"/> AGOTAMIENTO <input type="checkbox"/> NINGUNO DE LOS ANTERIORES	<b>26.- INDIQUE LOS TIPOS DE MALESTARES PSICOLÓGICOS QUE HA DESARROLLADO COMO USUARIA</b>  <input type="checkbox"/> PARANOIA <input type="checkbox"/> MIEDO <input type="checkbox"/> FRUSTRACIÓN <input type="checkbox"/> DEPRESIÓN <input type="checkbox"/> IRA <input type="checkbox"/> TRISTEZA <input type="checkbox"/> ALTOS NIVELES DE ESTRÉS <input type="checkbox"/> NINGUNO DE LOS ANTERIORES	
<b>27.- ESTOS MALESTARES LE HAN OCASIONADO PROBLEMAS</b>  <input type="checkbox"/> PERSONALES <input type="checkbox"/> FAMILIARES <input type="checkbox"/> LABORALES <input type="checkbox"/> NINGUNO DE LOS ANTERIORES	<b>28.- ¿HA MANIFESTADO ALGUNA DE LAS SIGUIENTES CONDUCTAS DEBIDO A LOS MALESTARES QUE LE PROVOCA SER USUARIO/A DEL SERVICIO?</b>  <input type="checkbox"/> PELEAS FAMILIARES <input type="checkbox"/> MALA COMUNICACIÓN CON SUS HIJOS <input type="checkbox"/> PROBLEMAS CON SU PAREJA <input type="checkbox"/> AGRESIÓN A TERCEROS <input type="checkbox"/> BAJO RENDIMIENTO LABORAL <input type="checkbox"/> PROBLEMAS LABORALES <input type="checkbox"/> NO CONTESTÓ	
<b>29.- ¿ESTÁ DE ACUERDO EN QUÉ SER USUARIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CDMX DETERIORA SU SALUD MENTAL?</b>  SI _____ NO _____  ¿POR QUÉ? _____ _____ _____	<b>30.- ¿EN QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE HA SIDO VÍCTIMA DE VIOLENCIA SEXUAL MÁS VECES?</b>  METRO <input type="checkbox"/> MICROBÚS <input type="checkbox"/> METROBÚS <input type="checkbox"/> TROLEBÚS <input type="checkbox"/> CAMIÓN <input type="checkbox"/>	