



ENCUESTA SOBRE LA VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE Y OTROS ESPACIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

PROGRAMA INSIGNIA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



Estudio
Abierto A.C.



EPADEQ

ONU
MUJERES

ENCUESTA SOBRE LA VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE Y OTROS ESPACIOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

PROGRAMA INSIGNIA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS
PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS



ONU MUJERES

Noviembre 2018



ENCUESTA SOBRE LA VIOLENCIA
SEXUAL EN EL TRANSPORTE Y OTROS ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA CIUDAD DE MÉXICO

PROGRAMA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS
PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS

Derechos Reservados © Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, 2018.

El contenido y la información de esta publicación pueden ser utilizados siempre que se cite la fuente. Para obtener autorización para la reproducción, traducción y almacenamiento mediante cualquier forma, medio, sistema o transmisión sea éste electrónico, mecánico, de fotocopiado, de grabado o de otro tipo, la solicitud deberá dirigirse a la oficina de ONU Mujeres en México.

ONU Mujeres

publicacionesmx@unwomen.org

Coordinación general de la publicación:
Yeliz Osman, Especialista del Programa
Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas de
ONU Mujeres en México.
Erika Poblano, Asociada del Programa
Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas de
ONU Mujeres en México
Ángela Alfarache Lorenzo, Coordinadora de Asesores
Del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México.

Estudio elaborado por Estudio Abierto en colaboración con EPADEQ A.C.
responsable del diseño de la metodología.

Coordinadoras del estudio: Fabiola Zermeño Núñez y Edith Olivares Ferreto

Responsable del levantamiento en campo: Mario Yadín Zermeño

Responsable del diseño muestral y procesamiento estadístico: Arturo
Hernández Márquez

Coordinadores de encuestadoras: Xitlalli Villanueva Aguilar, Mauricio Torres
Alarcón, Manuel Aurelio Jasso Pérez, Gabriel Cosío Torregrosa, Cinthia
Juárez Tapia y Carlo Martínez Sánchez.

Encuestadoras: Haydeé González, Karen Sánchez, Carmen Ríos, Itzel
Geraldo, Donají Cerna, Rubí Domínguez Rubio, Aura Olvera Matamoros,
Karla Esther López Vargas, Ariadna Gutiérrez Arreola, Jacqueline Elizabeth
Alfaro Méndez, Erika Sáenz Gómez, Fernanda González, Liliana Arcos Mata,
Mariela Mendoza, Alejandra Zermeño, Valeria Soto, Gabriela Sánchez Nava,
Ana de la Torre Hernández, Ana Gabriela Zárate Gómez, Blanca Livia Ruiz
Velasco, Nathaly Calixto, María Fernanda Muñoz Olguín, Isabel Mercado,
Berenice López, Mayra Cifuentes, Berenice Mayo, Alejandra Aguilar y
Gemma Argüello Manresa.

Corrección de estilo: Armando Rodríguez

Diseño y diagramación: Manthra Comunicación

Créditos fotografías: ONU Mujeres / Ariel Silva

ISBN: 978-1-63214-148-4

Primera edición: noviembre 2018

Agradecimientos

Se agradece de manera especial el tiempo concedido por las Mujeres que participaron en las encuestas y personas encuestadoras.

También agradecemos a quienes con sus aportes ayudaron a enriquecer el contenido de esta publicación: Ana Gúezmes García, Lucía Villafañe, Teresa Guerra Favela, Ana Laura Molina Armenta, Karla Ramírez Ducoing, de ONU MUJERES México.

ONU Mujeres México

Belén Sanz Luque
Representante en México

Yeliz Osman
Coordinadora del Programa Ciudades y Espacios
Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en México

Gobierno de la Ciudad de México

Teresa Incháustegui Romero
Directora General del Instituto de las Mujeres
de la Ciudad de México

Coordinadoras del Estudio

Fabiola Zermeño Núñez
Estudio y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad
(EPADEQ)

Edith Olivares Ferreto
Estudio Abierto A.C.

ÍNDICE

Índice de gráficas y tablas	5
<u>1. PRESENTACIÓN</u>	<u>7</u>
<u>1. ANTECEDENTES</u>	<u>9</u>
<u>2. METODOLOGÍA</u>	<u>11</u>
<u>3. RESULTADOS</u>	<u>14</u>
3.1. Perfil de las mujeres encuestadas	15
3.2. Percepción de seguridad y miedo	18
3.3. Prevalencia de actos violentos	21
3.4. Agresores	27
3.5. Lugares de ocurrencia	28
3.6. Denuncia, reacciones y medidas de las mujeres ante la violencia	31
3.7. Confianza en las autoridades	35
3.8. Reacción de otras personas ante la violencia	37
<u>4. UNA MIRADA DE CONJUNTO</u>	<u>38</u>
<u>ANEXO</u>	<u>40</u>
Metodología	41

ÍNDICE DE GRÁFICAS Y TABLAS

Gráfica 1. Percepción de seguridad	18
Gráfica 2. Miedo a ser agredida sexualmente	19
Tabla 1 Puntos de levantamiento	13
Tabla 2. Rango de edad	15
Tabla 3. Grado de escolaridad	15
Tabla 4. Ocupación	16
Tabla 5. Días de la semana que utiliza el transporte público	16
Tabla 6. Situación conyugal	16
Tabla 7. Entidad federativa de residencia	17
Tabla 8. Percepción de seguridad en el transporte público. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)	19
Tabla 9. Percepción de seguridad en las calles y espacios públicos. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)	20
Tabla 10. Percepción de miedo a ser agredida sexualmente al usar el transporte público. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)	20
Tabla 11. Percepción de miedo a ser agredida sexualmente en las calles y espacios públicos. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)	20
Tabla 12. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público o espacios públicos a lo largo de la vida y en el último año	21
Tabla 13. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público o espacios públicos en el último año, desagregado por grupo de edad	21
Tabla 14. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia según si estaban solas o acompañadas cuando ocurrieron los actos violentos	21
Tabla 15. Porcentaje de mujeres que vivieron el acto violento por lo menos una vez, por acto violento	22
Tabla 16. Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	23
Tabla 17. Le dijeron palabras ofensivas o despectivas sobre su persona o sobre las mujeres	23
Tabla 18. Le susurraron cosas incómodas al oído	24
Tabla 19. Le miraron morbosamente el cuerpo	24
Tabla 20. Le tocaron el cuerpo sin su consentimiento	24
Tabla 21. Le mostraron los genitales	24
Tabla 22. Se tocaron los genitales o se masturbaron frente a usted	25

Tabla 23. Le dieron una nalgada	25
Tabla 24. Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	25
Tabla 25. Le tomaron fotos a su cuerpo sin su consentimiento	25
Tabla 26. Eyacularon enfrente de usted	26
Tabla 27. Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	26
Tabla 28. Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual	26
Tabla 29. La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	26
Tabla 30. La obligaron a tener relaciones sexuales sin su consentimiento	27
Tabla 31. Tipos de agresores por manifestación violenta	27
Tabla 32. Lugares de ocurrencia	29
Tabla 33. Lugares en que sienten más miedo	29
Tabla 34. Horarios de ocurrencia (metro)	30
Tabla 35. Horarios de ocurrencia (calle)	31
Tabla 36. Horarios de ocurrencia (microbús)	31
Tabla 37. Conocimiento de los lugares de denuncia	31
Tabla 38. Denuncia o aviso a autoridades	32
Tabla 39. Razones para la no denuncia	32
Tabla 40. Instancias a las que acuden a dar aviso o denunciar	32
Tabla 41. Reacciones inmediatas ante la violencia	33
Tabla 42. Medidas ante la inseguridad	34
Tabla 43. Confianza en las autoridades	36
Tabla 44. Opinión sobre las acciones de gobierno para resolver el problema de la violencia sexual en transporte y espacios públicos	36
Tabla 45. Participación de las mujeres en las decisiones que toma el gobierno para prevenir y eliminar la violencia sexual en el transporte y espacios públicos	36
Tabla 46. Reacción de pasajeros/as y transeúntes testigos	37
Tabla 47. Muestra estimada por CETRAM	46
Tabla 48. Muestra obtenida por CETRAM	47
Tabla 49. Estimaciones de error para indicadores globales	48
Tabla 50. Número de situaciones que le han ocurrido en el largo plazo (RANGO)	48
Tabla 51. Ocurrencia de violencia en el último año	48
Tabla 52. Número de situaciones que le han ocurrido en el último año (RANGO)	49
Tabla 53. Indicadores y temas	50

PRESENTACIÓN

El presente documento es producto del esfuerzo conjunto en el marco del Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas, entre el Gobierno de la Ciudad de México a través del Instituto de las Mujeres, Estudio Abierto, Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad, A. C. (EPADEQ) y ONU Mujeres México y presenta los resultados de la encuesta de la línea de base sobre violencia sexual contra las mujeres en el transporte y otros espacios públicos de la CDMX que se levantó en agosto de 2017, y que fue aplicada a usuarias del transporte público.

El objetivo de este estudio es generar información cuantitativa sobre la magnitud de las diferentes formas de violencia sexual que las mujeres enfrentan en sus traslados cotidianos en el transporte público de la CDMX, así como sus reacciones frente a esta violencia y el impacto en sus vidas.

Este análisis es un componente clave de la metodología global del programa insignia de ONU Mujeres “Ciudades y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas” que se lanzó en el año 2010 para prevenir y responder a la violencia sexual contra las mujeres y niñas en los espacios públicos.

La finalidad de este estudio es la de generar información necesaria para calcular los indicadores de la línea de base del Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en la CDMX, ciudad en la que el Programa está orientado espe-

cíficamente a evidenciar y eliminar la violencia sexual que sufren las mujeres en el transporte público y los espacios que cruzan en sus trayectos. A los datos existentes, que fueron recopilados en el Estudio Diagnóstico, se suman los resultados de esta encuesta a fin de incorporar la percepción que tienen las mujeres sobre la violencia sexual que padecen en su habitar cotidiano de la ciudad, los efectos negativos que tienen en el desarrollo de sus vidas y las estrategias que desarrollan para disminuir el riesgo de padecer violencia sexual en los espacios públicos.

La recolección de información certera y específica resulta fundamental en los procesos de diseño e implementación de políticas locales, ya que proporcionan información que define la situación respecto a los intereses específicos de cada proyecto, previo a iniciarse cualquier intervención orientada a ejercer un impacto en la sociedad. Y en particular, para la gestión de políticas locales desde una perspectiva de género; ya que posibilita obtener información desagregada que visibiliza el impacto diferencial que tienen las políticas públicas en la vida de mujeres y hombres. Así mismo, los datos permiten comparar y observar los cambios que estas intervenciones producen; permitiendo el monitoreo constante de las acciones y la medición de sus impactos. En este sentido, los datos se presentan como una herramienta clave para comprender el proceso de toma de decisiones en la gestión pública, garantizando la calidad y sostenibilidad del Programa.

Sin dudas, estos esfuerzos contribuyen a generar acciones que garantizan el derecho de las mujeres a la ciudad y a vivir una vida libre de violencias. La violencia contra las mujeres y las niñas es inaceptable, se puede prevenir y necesitamos trabajar de manera conjunta para que este cambio ocurra. Así mismo, prevenir y eliminar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el espacio público requiere del compromiso reforzado y la cooperación de las diferentes instancias de gobierno y poderes del Estado, las organizaciones de mujeres y jóvenes, y de la sociedad civil organizada en general, la academia y los centros de investigación, el sector privado, los medios de comunicación, las iglesias, los organismos internacionales y de la ciudadanía en su conjunto; puesto que la violencia no es un problema de las mujeres, sino de la sociedad en su conjunto, es inaceptable y se puede evitar.

Los resultados de este estudio aquí esbozados contribuirán a hacer de la Ciudad de México una ciudad más segura, más amigable y más incluyente, en donde se promueva con firmeza la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y el empoderamiento de las mujeres y las niñas.

Belén Sanz Luque

Representante de ONU Mujeres en México

Teresa del Carmen Incháustegui Romero

Directora General del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México



1

ANTECEDENTES

ONU Mujeres implementa el Programa Insignia Global “Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas” (Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas) como una estrategia para contribuir a prevenir la violencia sexual que enfrentan las mujeres y las niñas en todo el mundo, particularmente en los transportes y espacios públicos (calles, parques, mercados, entre otros) de las ciudades que habitan.

En 2010 surge como programa piloto impulsado por ONU Mujeres, en conjunto con ONU Hábitat y los gobiernos locales de las ciudades de Quito (Ecuador), El Cairo (Egipto), Nueva Delhi (India), Port Moresby (Papúa Nueva Guinea) y Kigali (Ruanda). En 2015 la Ciudad de México se sumó a la iniciativa; en 2016, las ciudades de Puebla y Torreón, y en 2017 Guadalajara y cinco municipios del área metropolitana de Monterrey. Así, ONU Mujeres trabaja con los gobiernos locales para lograr una vida libre de violencia para las mujeres y niñas en los espacios públicos.

De acuerdo con la metodología del Programa Global que se aplica en todas las ciudades participantes, se realiza un estudio diagnóstico que orienta el diseño de un programa integral que responda al problema y a las necesidades específicas del contexto local, así como una línea de base que permita evaluar las intervenciones del programa local. Durante el primer año del programa en la Ciudad de México, el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES CDMX) y ONU Mujeres elaboraron un estudio diagnóstico¹ preliminar

sobre la violencia contra las mujeres en el transporte público, que sistematiza información de los registros públicos de la CDMX, de encuestas especializadas en violencia, como la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) y la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) e información cualitativa recabada en grupos focales. Después de la fase diagnóstica, ONU Mujeres, en coordinación con el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES CDMX) y con la colaboración de Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad, A. C. (EPADEQ), realizaron talleres participativos con mujeres usuarias del transporte y espacios públicos para el diseño de un programa que atendiera la problemática identificada en el diagnóstico. Este ejercicio resultó en el Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas² (en adelante, el Programa), que tiene la finalidad de orientar y articular la acción pública para lograr una CDMX segura y libre de violencia sexual contra las mujeres y las niñas.

Este documento presenta los resultados de la encuesta de línea de base aplicada a usuarias del transporte y espacios públicos sobre la violencia sexual que enfrentan cotidianamente al trasladarse de un punto a otro y representa el punto de partida que permitirá evaluar el programa, ya que refleja la magnitud y las características de la violencia sexual que enfrentan las mujeres en los transportes y espacios públicos de la Ciudad de México. El objetivo, metodología y resultados del Programa se presentan a continuación.

1 Diagnóstico sobre la Violencia contra las Mujeres y las Niñas en el Transporte Público de la Ciudad de México. Febrero 2017. <http://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2017/ciudades%20y%20espacios%20p%C3%ABlicos%20seguros.pdf?la=es&vs=330>

2 Programa CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas. Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, 2017. https://inmujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/CDMX_SegurayAmigable/Programa_CDMX_SegurayAmigable_2017.pdf



2

METODOLOGÍA

El Programa Global propone una metodología que tiene el objetivo de generar información necesaria para calcular los indicadores de la línea de base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas en la Ciudad de México (CDMX). Se busca incorporar la percepción que tienen las mujeres respecto de la violencia sexual que padecen, tanto en el transporte como en los espacios públicos, las formas de reaccionar ante este fenómeno, su denuncia y los efectos sobre el desarrollo de la vida de las mujeres.

Puesto que el Programa está orientado específicamente a evidenciar y eliminar la violencia sexual que sufren las mujeres en el transporte público y los espacios que cruzan en sus trayectos en la CDMX, se partió de la definición metodológica de levantar la encuesta en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y no en hogares, puesto que resulta conveniente aplicar la encuesta a las mujeres en el mismo contexto de la violencia que se indaga: esto puede predisponerlas a hablar del tema y recordar las vivencias en ese mismo espacio. Asimismo, a partir de esta decisión se evita una subrepresentación de mujeres que utilicen con mayor frecuencia el transporte, además de lo pertinente de realizar una encuesta especializada dirigida de manera focalizada a la población que enfrenta principalmente el problema de la violencia sexual en el transporte y los espacios públicos de la ciudad.

La encuesta se levantó del 21 al 25 de agosto de 2017 en siete CETRAM de la CDMX, seleccionados mediante un muestreo bietápico³, estratificado y probabilístico. La población objetivo fueron mujeres de 15 o más

años, usuarias del transporte público de la Ciudad de México, que transitan por esos CETRAM. Las mujeres se escogieron de manera aleatoria y se utilizaron criterios sistemáticos con la finalidad de que las respuestas obtenidas fueran representativas de la totalidad de las usuarias de las CETRAM que transitan en un día típico. La encuesta fue cara a cara, estandarizada y de percepción, y se aplicó mediante un cuestionario estructurado. Este tipo de encuestas permite comparar las percepciones de una gran cantidad de personas, así como utilizar la tipología usual de la violencia sexual, lo cual posibilita el control de la información a obtener y un marco común con los estudios más generales sobre violencia.

El número total de contactos fue de 8,097 y la muestra total obtenida fue de 3,214 entrevistas realizadas a mujeres de 15 o más años que transitan por los siguientes CETRAM seleccionados: Pantitlán, Indios Verdes, Taxqueña, Universidad, Periférico Oriente, San Lázaro y El Rosario.

El tamaño de muestra total originalmente proyectado fue de 2,952 contactos con mujeres para la realización de entrevistas, con lo que se esperaba obtener (considerando la tasa de no respuesta de 41%) un total de 1,742 casos efectivos y 1,210 rechazos, y se alcanzaría un error de estimación global bajo el supuesto de un muestreo aleatorio simple de 1.90%, considerando un valor previo del parámetro a estimar de 0.795 y un nivel de 95% de confianza. Con un efecto de diseño de tres y los mismos parámetros mencionados anteriormente, el error muestral máximo esperado para la muestra total fue de 3.28%.

A continuación, se presenta en una tabla el número de mujeres encuestadas en cada CETRAM y algunas características sobre cada uno de estos espacios, como afluencia, delegación y región donde se ubican.

3 Este muestro se refiere a un proceso de dos etapas. Es decir, cuando dentro de cada conglomerado seleccionado se extraen algunos individuos para formar la muestra, mediante un muestreo aleatorio simple o sistemático.

Tabla 1⁴ Puntos de levantamiento

CETRAM	Afluencia diaria (número de pasajeras/os)	Afluencia de mujeres (supuesto de 50%)	Delegación donde se ubica la CETRAM	Regiones CDMX	Tamaño de la muestra <i>n</i> con error de 5% en cada CETRAM
Pantitlán	1'100,000	550,000	Iztacalco	Norte	425
Indios Verdes	950,000	475,000	Gustavo A. Madero	Norte	425
Taxqueña	750,000	375,000	Coyoacán	Sur	424
Universidad	212,016	106,008	Coyoacán	Sur	423
Periférico Oriente	27,000	13,500	Iztapalapa	Oriente	412
San Lázaro	75,000	37,500	Venustiano Carranza	Norte	420
El Rosario	220,000	110,000	Azcapotzalco	Centro poniente	423
				Muestra total	2,952

4 Todas las tablas y gráficas que se presentan en este documento fueron tomadas de ONU Mujeres, INMUJERES CDMX y Estudio Abierto, Encuesta aplicada a mujeres de 15 años y más usuarias del transporte público que transitan por los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México, México, ONU Mujeres / INMUJERES CDMX / Estudio Abierto, A. C., 2017.

En cuanto a la cobertura temporal, la encuesta permitió medir la prevalencia de la exposición de las mujeres a la violencia a lo largo de la vida y en los últimos doce meses respecto del periodo de levantamiento de la encuesta (agosto de 2016 a agosto de 2017).

Por último, la estructura temática del cuestionario indagó sobre las características sociodemográficas; la percepción de seguridad; la ocurrencia de violencia sexual y percepción de gravedad; los lugares y las horas de ocurrencia; conocimiento respecto de los lugares donde es posible denunciar; las respuestas de las mujeres ante la violencia sexual; la confianza en las autoridades y agentes de seguridad; la percepción de las reacciones ante la violencia, y la valoración de políticas y participación ciudadana en la prevención y atención del problema.⁵

5 Para profundizar sobre el proceso metodológico, véase el Anexo.



3

RESULTADOS

3.1. Perfil de las mujeres encuestadas

En las líneas siguientes se describen los resultados de la encuesta respecto al perfil de las mujeres, de 15 o más años, que utilizan el transporte público de la Ciudad de México (CDMX) de forma regular⁶ y transitan por los CETRAM en días laborales.

3.1.1. Grupos de edad

De acuerdo con la información obtenida en la encuesta, la mayoría de las mujeres que utilizan de forma regular el transporte público en la CDMX son mujeres jóvenes (15 a 29 años) y adultas jóvenes (30 a 44 años); 8 de cada 10 usuarias se encuentran en estos grupos etarios (Tabla 1). Tomando en cuenta las actividades, ocupaciones y dinámica de movilidad de las mujeres que se ubican en estos rangos de edad es congruente que representen el sector mayoritario de las usuarias del transporte público, pues en muchos casos las jóvenes o adultas jóvenes trabajan y/o estudian, asumen responsabilidades de cuidado y abastecimiento familiar y no tienen auto propio, lo que las hace usuarias frecuentes del transporte y espacios públicos.

Tabla 2. Rango de edad

Años	Porcentaje válido ⁷
15 a 29	57.6
30 a 44	23.8
45 a 59	14.2
60 o más	4.3
No contestó	.1
Total	100.0

6 Por lo menos un día a la semana.

3.1.2. Escolaridad

El nivel de estudios que se presenta con mayor frecuencia entre las mujeres usuarias del transporte y espacios públicos es el bachillerato (prácticamente 4 de cada 10 estudiaron hasta ese nivel), seguido por la licenciatura (23.8% estudió hasta dicho nivel) y la secundaria (22.5%). Es importante hacer notar que prácticamente 7 de cada 10 mujeres estudiaron hasta un nivel escolar inferior a la licenciatura y únicamente 1.3% de las mujeres usuarias concluyó algún posgrado (Tabla 2).

Tabla 3. Grado de escolaridad

Grado de escolaridad	Porcentaje válido
1 Preescolar	.3
2 Primaria	6.7
3 Secundaria	22.5
4 Preparatoria o bachillerato	38.2
5 Estudios técnicos o comerciales con primaria terminada	1.9
6 Estudios técnicos o comerciales con secundaria terminada	1.5
7 Estudios técnicos o comerciales con preparatoria terminada	2.6
8 Normal	.3
9 Profesional o licenciatura	23.8
10 Posgrado (especialidad, maestría, doctorado)	1.3
11 Ninguno	.7
12 No especificó	.2
Total	100.0

3.1.3. Ocupación

La ocupación que se observa con mayor frecuencia es la de empleada (41.1%), seguida por la de estudiante con 30.8%, y en tercer sitio está la referida a las labores del hogar con una frecuencia de 13.6% (Tabla 3).

7 En todos los casos, el porcentaje válido es el obtenido una vez que se excluyen los casos que no tienen respuesta.

Tabla 4. Ocupación

Ocupación	Porcentaje
1 Labores de la casa	13.6%
2 Empleada	41.1%
3 Obrera	1.2%
4 Comerciante	4.0%
5 Patrona o empleadora	.7%
6 Desempleada	.9%
7 Trabajadora por su cuenta	2.0%
8 Trabajadora en negocio familiar, con pago	.5%
9 Trabajadora en negocio familiar, sin pago	.1%
10 Estudiante	30.8%
11 Profesionista independiente	3.7%
12 Otra	1.1%
13 Jubilada	.3%
99 No contestó	.0%
Total	100.0%

3.1.4. Frecuencia de uso del transporte y espacios públicos

Prácticamente 9 de cada 10 entrevistadas (89.3%) utilizan el transporte público por lo menos tres días a la semana y más de la mitad (51.5%) lo utiliza todos los días. De tal forma que casi 90% de las mujeres que transitan por los CETRAM en algún día laboral son usuarias muy frecuentes del transporte público (Tabla 4).

Tabla 5. Días de la semana que utiliza el transporte público

Días de la semana	Porcentaje válido
Todos (7)	51.5
De lunes a viernes (5, 3 o 4)	37.8
Fin de semana (2)	1.2
1 o 2 días entre semana	8.7
No contestó	.8
Total	100.0

3.1.5. Situación conyugal

La mayoría de las usuarias son mujeres solteras (64.7%), seguidas, en una proporción significativamente menor, por mujeres casadas (19%), como se observa en la Tabla 5.

Tabla 6. Situación conyugal

Situación conyugal	Porcentaje válido
Casada	19.0
Soltera	64.7
Viuda	2.7
Unión libre	7.6
Separada	3.1
Divorciada	2.5
No contestó	.4
Total	100.0

3.1.6. Entidad de residencia

Respecto del estado o entidad federativa de residencia, 59.5% de las usuarias radican en la CDMX y 39.1% en el Estado de México (Edomex). El resto de las usuarias (1.4%) radica en estados colindantes como Morelos, Hidalgo, Puebla o Tlaxcala (Tabla 6).

Tabla 7. Entidad federativa de residencia

Entidad	Porcentaje válido
CDMX	59.5
Edomex	39.1
Morelos	.3
Hidalgo	.1
Puebla	.3
Tlaxcala	.6
No contestó	.1
Total	100.0

Derivado de los datos anteriormente expuestos, el perfil promedio de las mujeres víctimas de violencia sexual en el transporte y los espacios públicos es el siguiente:

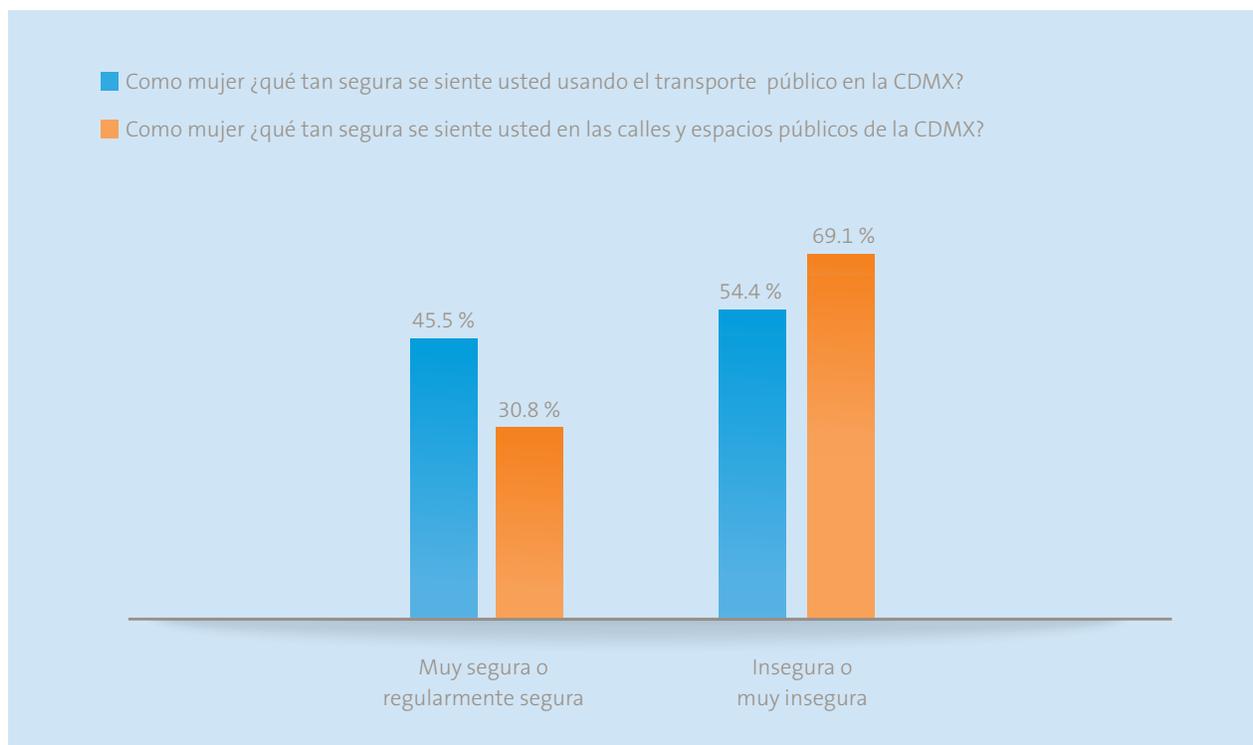
- 6 de cada 10 mujeres están en el rango de edad de 15 a 29 años;
- 81% de las mujeres se encuentran en edades productivas y reproductivas;
- 60.7% tienen educación secundaria y media superior y 23.8% son profesionales con licenciatura;
- 4 de cada 10 mujeres son empleadas y 3 de cada 10, estudiantes;
- El 59.5% de las usuarias radican en la CDMX y el 39.1% en el Estado de México.

3.2. Percepción de seguridad y miedo

Respecto de la percepción de seguridad, la encuesta muestra que 45.5% de las mujeres se sienten muy seguras o regularmente seguras en el transporte público y 30.8% se sienten de esta manera en las calles y espacios públicos. En contraste, 54.4% de las mujeres se sienten muy inseguras e inseguras en el transporte público, mientras que 69.1% se sienten muy inseguras o inse-

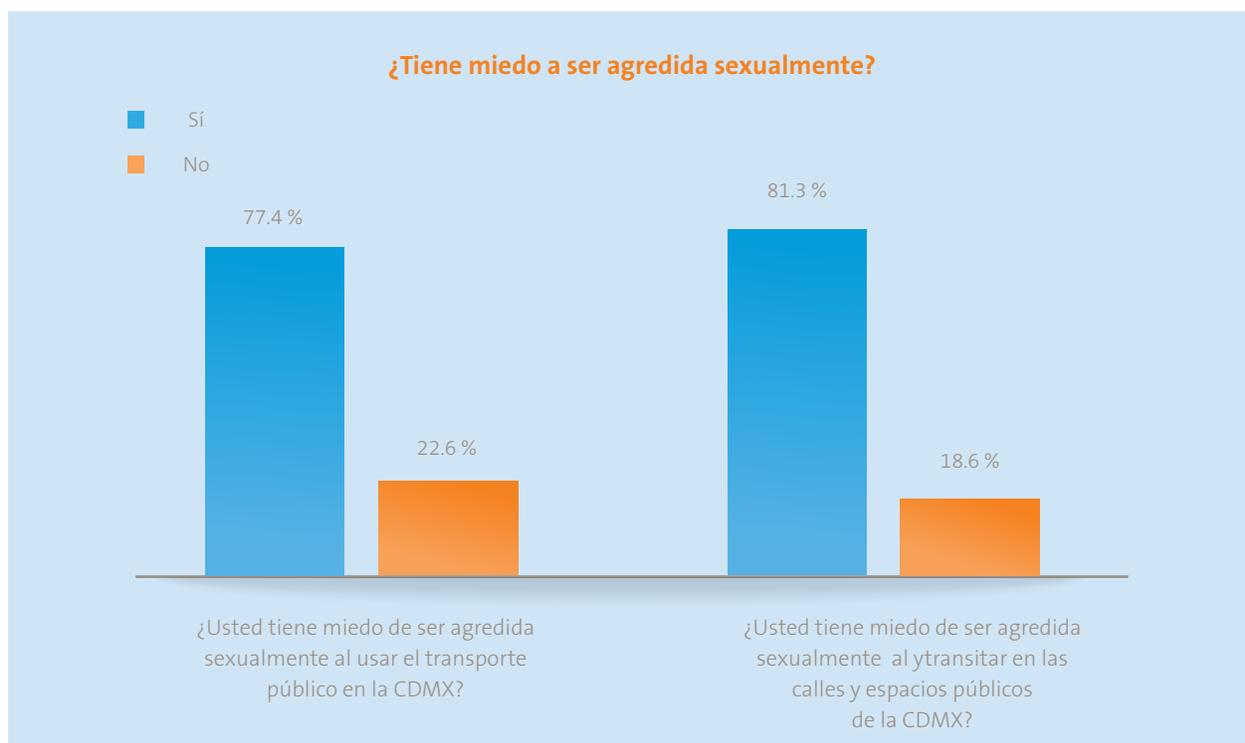
guras en las calles y espacios públicos. De esta manera es posible afirmar que la percepción de inseguridad es ligeramente mayor en las calles y espacios públicos de la CDMX respecto del transporte público, sin embargo, en el transporte público la percepción de inseguridad aún es elevada si consideramos que más de la mitad de las mujeres se sienten inseguras en algún grado cuando utilizan el transporte público, tal como lo muestra la Gráfica 1.

Gráfica 1. Percepción de seguridad



Es de resaltar el elevadísimo porcentaje de mujeres que manifestaron tener miedo a sufrir un ataque sexual en los transportes y espacios públicos de la CDMX, siendo nuevamente más elevada la percepción de temor en calles y espacios públicos (81.3%) respecto del transporte público (77.4%) (Gráfica 2).

Gráfica 2. Miedo a ser agredida sexualmente



Si analizamos las respuestas por grupos de edad, se puede observar que no existen diferencias significativas en cuanto a la percepción de inseguridad por grupo de edad, tal como lo muestra la Tabla 7. En ella se puede observar que, independientemente de la edad, más de la mitad de todas las mujeres usuarias se sienten inseguras usando el transporte público de la CDMX.

Tabla 8. Percepción de seguridad en el transporte público. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

¿Cómo se siente en el transporte público?	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 o más años
1 Muy segura/regularmente segura	47.3	43.0	41.8	45.9
2 Insegura/muy insegura	52.6	57.0	58.2	53.4
99 No contestó	0.1	0	0	0.7

Cuando se aborda el resto de los espacios públicos como calles, plazas, parques, etc., la sensación de inseguridad es aún mayor y tampoco presenta diferencias sustanciales por grupo de edad (Tabla 8).

Tabla 9. Percepción de seguridad en las calles y espacios públicos.
Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

¿Cómo se siente en las calles y espacios públicos?	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 o más años
1 Muy segura/regularmente segura	30.8	31.7	28.8	33.1
2 Insegura/muy insegura	69.1	68.3	71.2	66.2
99 No contestó	0.1			0.7

En cuanto al miedo a ser víctima de un ataque sexual, éste sí es mayor en las usuarias más jóvenes y muestra la tendencia de que a mayor edad menor percepción de miedo. Sin embargo, cabe resaltar que en todos los grupos de edad es muy elevado el porcentaje de muje-

res con miedo a ser agredidas sexualmente, tal como lo muestran las Tablas 9 y 10. Consistentemente con los resultados anteriores, el miedo a una agresión sexual es mayor en el caso de calles y espacios públicos para todos los grupos de edad.

Tabla 10. Percepción de miedo a ser agredida sexualmente al usar el transporte público.
Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

¿Tiene miedo a ser agredida sexualmente en el transporte público?	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 o más años
1 Sí	83.5	77.1	62.1	46.6
2 No	16.4	22.9	37.9	52.7
99 No contestó	0.1			0.7

Tabla 11. Percepción de miedo a ser agredida sexualmente en las calles y espacios públicos.
Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

¿Tiene miedo a ser agredida sexualmente en el transporte público?	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 o más años
1 Sí	86.3	80.4	69.7	57.7
2 No	13.6	19.6	30.3	41.6
99 No contestó	0.1			0.7

3.3. Prevalencia de actos violentos

3.3.1. Global

La percepción de inseguridad que tienen las mujeres en sus tránsitos por el transporte y espacios públicos de la CDMX, explorada en el apartado anterior, está relacionada con la alta prevalencia de actos violentos de naturaleza sexual en dichos espacios, tal como lo muestran los resultados de la encuesta que se presentan a continuación.

A lo largo de su vida, 96.3% de las mujeres usuarias del transporte y los espacios públicos de la CDMX han vivido, por lo menos en una ocasión, alguno de los actos de violencia sexual considerados en el estudio, y esto le ha ocurrido a 88.5% de ellas durante el último año cuando transitaban por el transporte o espacios públicos (Tabla 11).

Tabla 12. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público o espacios públicos a lo largo de la vida y en el último año

Transporte público o espacios públicos	Último año	A lo largo de la vida
	Porcentaje válido	
Ninguno	11.5	3.7
Al menos un acto en transporte o espacios públicos	88.5	96.3
Total	100.0	100.0

Por grupos de edad, son las mujeres más jóvenes quienes tienen la mayor prevalencia de violencia sexual en transporte y espacios públicos de la CDMX; no obstante, es de resaltar que a todas las edades el nivel de ocurrencia es elevado (Tabla 12).

Tabla 13. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público o espacios públicos en el último año, desagregado por grupo de edad

Transporte público o espacios públicos	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 o más años
Ninguno	4.7	11.9	27.7	47.3
Al menos un acto en transporte o espacios públicos	95.3	88.1	72.3	52.7

La Tabla 13 muestra que 72.7% de las mujeres señalan que comúnmente están solas o sin algún tipo de acompañamiento cuando ocurre un acto violento, mientras que 22.1% de las mujeres tienen la percepción de que esto les ha ocurrido tanto estando solas como acompañadas. Es de resaltar que sólo 4% manifiesta que esto les ocurre comúnmente cuando están acompañadas.

Tabla 14. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia según si estaban solas o acompañadas cuando ocurrieron los actos violentos

Comúnmente, cuando algunas de esas situaciones le ocurrieron ¿usted estaba...?	Porcentaje válido
1 Sola	72.7
2 Acompañada	4.0
3 Tanto sola como acompañada	22.1
4 No especificó	1.2
Total	100.0

3.3.2. Por acto violento

En la encuesta fueron incluidos 15 actos constitutivos de violencia sexual y se les preguntó a las mujeres acerca de la frecuencia de ocurrencia de cada uno de éstos en el transporte o espacios públicos de la CDMX, tanto a lo largo de su vida como en el último año. Los resultados muestran que, en general, los porcentajes de prevalencia de cada acto violento son elevados. De ellos, hay 6 actos violentos que han sido enfrentados por más de la mitad de las mujeres que transitan por los espacios y el transporte públicos ciudadano a lo largo de su vida (*le miraron morbosamente el cuerpo, le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual, se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual, le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres, le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual, la tocaron o manosearon el cuerpo*

sin su consentimiento); algunos de estos actos han sido enfrentados a lo largo de la vida por más de 8 de cada 10 mujeres entrevistadas (*le miraron morbosamente el cuerpo, le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual*).

Es importante señalar que, lejos de la creencia de que las mujeres se han acostumbrado a la violencia sexual en su contra, para la mayoría de las mujeres que han sido víctimas de por lo menos uno de los actos violentos considerados en la encuesta todos los actos violentos son considerados graves; incluso 10 son considerados graves por más de 90% de las mujeres, mientras que el resto son considerados graves por más de 80% de las mujeres; salvo en el caso de que *le hayan dicho piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual*, el cual es considerado grave por 70.3% de las mujeres que los han recibido por lo menos en una ocasión (Tabla 14).

Tabla 15. Porcentaje de mujeres que vivieron el acto violento por lo menos una vez, por acto violento

Acto violento	Porcentaje de ocurrencia en el largo plazo	Porcentaje de ocurrencia en el último año	Le parece grave %
Le miraron morbosamente el cuerpo	81.7	71.4	86.1
Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	81.2	70.0	70.3
Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	65.8	51.1	95.9
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres	57.3	49.2	86.8
Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual	53.0	39.9	97.6
La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento	50.9	35.2	96.8
Le dieron una nalgada	37.1	23.0	96.5
Ellos le mostraron los genitales	25.8	13.5	96.6
Le susurraron cosas al oído	24.0	19.9	86.1
Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted	23.5	14.1	95.8
La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	22.4	13.9	99.1

Acto violento	Porcentaje de ocurrencia en el largo plazo	Porcentaje de ocurrencia en el último año	Le parece grave %
Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	20.7	14.4	90.4
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	9.2	6.7	93.6
Eyacularon enfrente de usted	2.8	1.3	96.0
La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	2.7	1.1	93.0

A continuación, se presentan los resultados por acto de violencia sexual contemplado en el estudio, considerando las respuestas respecto de la ocurrencia a lo largo de la vida, así como la ocurrencia específica en el último año, además de la gravedad que le confieren las mujeres a cada uno de ellos.

De acuerdo con los resultados de la encuesta, a 8 de cada 10 mujeres (81.2%) les han dicho piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual en algún lugar público o modo de transporte de la CDMX por lo menos una vez en su vida; mientras que, en el último año, esta situación le ha ocurrido por lo menos en una ocasión a 7 de cada 10 mujeres. Adquiere mayor relevancia esta situación si consideramos que 7 de cada 10 mujeres usuarias del transporte público que han padecido este acto lo consideran grave (Tabla 15).

Tabla 16. Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	81.2%	70%	70.3%
No	18.8%	30%	29.7%*

* Aglomera las respuestas siguientes: a) es de poca importancia, b) sin importancia, c) no sabe y c) no contestó.

A más de la mitad de las mujeres (57.3%) les han dicho palabras ofensivas o despectivas sobre su persona o sobre las mujeres; y esto le ha ocurrido a 49.2% de ellas en el último año. Esta situación es considerada grave para 86.8% de las mujeres que han sido víctimas de este acto de violencia (Tabla 16).

Tabla 17. Le dijeron palabras ofensivas o despectivas sobre su persona o sobre las mujeres

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	57.3%	49.2%	86.8%
No	42.7%	50.8%	23.2%

A una cuarta parte de las mujeres usuarias de espacios y transportes públicos en la CDMX les han susurrado cosas incómodas al oído; esto le ha ocurrido a 2 de cada 10 mujeres en el último año. 86.1% de las mujeres que han sufrido este acto lo consideran como grave (Tabla 17).

Tabla 18. Le susurraron cosas incómodas al oído

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	24%	19.9%	86.1%
No	76%	80.1%	13.9%

Más de 8 de cada 10 mujeres (81.7%) señalan que le han mirado morbosamente el cuerpo por lo menos en una ocasión mientras transitaba por el espacio público o en algún modo de transporte; esta situación ha sido vivida en el último año por 71.4% de las mujeres que utilizan habitualmente el transporte público en la CDMX. A 86.1% de quienes han padecido este acto violento les parece grave (Tabla 18).

Tabla 19. Le miraron morbosamente el cuerpo

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	81.7%	71.4%	86.1%
No	18.3%	28.6%	13.9%

Especialmente relevante es la frecuencia tan alta con que las mujeres han sido víctimas de que les hayan tocado el cuerpo sin su consentimiento, ya que dicha situación constituye un acto de violencia sexual grave, que implica contacto físico indeseado. Los resultados de la encuesta muestran que más de la mitad de las mujeres (50.9%) han sido víctimas de dicho acto por lo menos en alguna ocasión en su vida mientras transitaban por algún transporte o espacio público y en el último año esto le ha pasado a 35.2%; un dato que ratifica

la gravedad de este acto es que casi la totalidad de las mujeres consultadas (96.8%) justamente así lo consideran (Tabla 19).

Tabla 20. Le tocaron el cuerpo sin su consentimiento

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	25.1%	18%	91.5%
No	74.9%	82%	8.5%

A 25.8% de las entrevistadas, hombres en calles, espacios o transportes públicos les han mostrado los genitales con intención sexual por lo menos una vez en su vida; esta situación le ha pasado a 13.5% de las mujeres entrevistadas en el último año. Que le muestren los genitales con intención sexual le parece grave a 96.6% de las mujeres que han sido víctimas de dicho acto (Tabla 20).

Tabla 21. Le mostraron los genitales

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	25.8%	13.4%	96.6%
No	74.2%	86.6%	3.4%

Un acto similar que vulnera a las mujeres que hacen uso del transporte y espacios públicos está constituido por hombres que se masturban o se tocan los genitales frente a ellas. Esta situación la han padecido 23.5% de las mujeres, es decir, casi 1 de cada 4; en el último año,

le ha pasado a 14.1% de las mujeres; situación que le parece grave a 95.8% de las mujeres que han sido víctimas de ello (Tabla 21).

Tabla 22. Se tocaron los genitales o se masturbaron frente a usted

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	23.5%	14.1%	95.8%
No	76.5%	85.9%	4.2%

A prácticamente 4 de cada 10 mujeres (37.1%) les han dado una nalgada por lo menos en una ocasión mientras utilizaban el transporte o transitaban en algún espacio público de la CDMX. En el último año esto le ha pasado a 23% de las mismas. Dicho acto les parece grave a 96.5% de estas mujeres (Tabla 22).

Tabla 23. Le dieron una nalgada

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	37.1%	23%	96.5%
No	62.9%	77%	3.5%

Uno de los actos violentos que suceden con mayor frecuencia es el relativo a hombres que les recargan el cuerpo a mujeres en espacios o transporte público con intenciones de carácter sexual. Esta situación está relacionada a contextos de aglutinamientos, que facilitan acercamientos sexuales indebidos de hombres hacia mujeres, así como la condición de anonimato de quienes cometen este acto, prueba de ello es que esta situación tiene más prevalencia en transporte público que en otros espacios, particularmente en horas de más alta saturación.⁸

⁸ Los lugares y las horas de ocurrencia de este acto violento se verán plasmados en apartados posteriores.

A más de 6 de cada 10 mujeres (65.8%) entrevistadas les han recargado el cuerpo con intenciones de carácter sexual por lo menos una vez en su vida, de las cuales 95.9% lo consideran un acto grave. Esta situación ha sido padecida en el último año por la mitad de las mujeres usuarias (51.1%) (Tabla 23).

Tabla 24. Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	65.8%	51.1%	95.9%
No	34.2%	48.9%	4.1%

Una de las prácticas constitutivas de violencia de carácter sexual en espacios públicos que es menos percibida por las mujeres consiste en que les tomen fotos de su cuerpo sin su consentimiento. Esta situación ha sido notada por lo menos en alguna ocasión a lo largo de su vida por 9.2% de las mujeres en la CDMX que usan habitualmente el transporte público, de ellas 93.6% lo consideran grave; en el último año esta situación la han vivido 6.7% de las mujeres (Tabla 24).

Tabla 25. Le tomaron fotos a su cuerpo sin su consentimiento

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	9.2%	6.7%	93.6%
No	90.8%	93.3%	6.4%

Un 2.8% de mujeres usuarias habituales del transporte público en la CDMX ha presenciado a lo largo de su vida que hombres desconocidos eyaculen frente a ellas en transporte o espacios públicos; esta situación le parece grave a 96% de las mujeres que han padecido el acto; en el último año esto ha sido vivido por 1.3% de las mujeres usuarias (Tabla 25).

Tabla 26. Eyacularon enfrente de usted

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	2.8%	1.3%	96%
No	97.2%	98.7%	4%

A 20.7% de las usuarias de espacios y transporte públicos en la CDMX, hombres desconocidos les han hecho propuestas sexuales indeseadas a lo largo de su vida, para 90.4% de estas mujeres se trata de un hecho grave; esta situación ha sido vivida durante el último año por 14.4% de las mujeres entrevistadas (Tabla 26).

Tabla 27. Le hicieron propuestas sexuales indeseadas

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	20.7%	14.4%	90.4%
No	79.3%	85.6%	9.6%

Una situación considerada de la mayor gravedad por sus implicaciones en el ejercicio de los derechos de las mujeres, como el derecho a la movilidad, al goce a la ciudad y a la autonomía, entre otros, se refiere al acto de hacer sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual, que se puede realizar mediante distintas manifestaciones, como amenazas verbales o gestuales, seguir a alguien, no despegarle la mirada, por citar sólo algunos ejemplos.

En la CDMX más de la mitad (53%) de las usuarias habituales del transporte y los espacios públicos manifiestan que a lo largo de su vida por lo menos una vez les han hecho sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual en dichos espacios, 97.6% de las mismas lo consideran un acto grave. Esta situación ha sido padecida durante el último año por 39.9% de mujeres usuarias (Tabla 27).

Tabla 28. Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	53%	39.9%	97.6%
No	47%	60.1%	2.4%

Considerando la gravedad del acto, es preocupante que a 22.4% de las mujeres, es decir, a 2 de cada 10, por lo menos una vez en su vida las hayan perseguido con intención de atacarlas sexualmente durante algún desplazamiento en el transporte o espacios públicos; esto le ha sucedido en el último año a 13.9% de las mujeres usuarias; el nivel de gravedad del acto se constata con la percepción de las mujeres que lo han sufrido, pues 99.1% de ellas lo consideran grave (Tabla 28).

Tabla 29. La persiguieron con intención de atacarla sexualmente

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	22.4%	13.9%	99.1%
No	77.6%	86.1%	.9%

Un acto de violencia sexual que reviste la mayor gravedad por todos los efectos que genera en la integridad y salud de las víctimas es la violación, que además es un delito. Los resultados de la encuesta muestran que a 2.7% de las mujeres usuarias frecuentes del transporte público las han obligado o forzado a tener relaciones sexuales en espacios o transporte públicos por lo menos una vez en su vida. En el último año, esta situación la han padecido 1.1% de las mujeres entrevistadas. La consideración de gravedad de este acto es contundente, pues 92.3% de quienes han sufrido una violación así lo consideran (Tabla 29). No obstante, llama la atención que, para el mayor porcentaje de mujeres que lo han vivido, la violación no es el acto considerado más grave,

como sí lo es, por ejemplo, que les hagan sentir miedo a sufrir un ataque o que las persigan con intención de atacarlas.

Tabla 30. La obligaron a tener relaciones sexuales sin su consentimiento

	Por lo menos una vez en su vida	Por lo menos una vez en el último año	Le parece grave que le hayan hecho eso
Sí	2.7%	1.1%	93.0%
No	97.3%	98.9%	7.0%

3.4. Agresores

En la encuesta se indagó acerca de quiénes fueron los agresores identificados por las mujeres que han vivido situaciones de violencia sexual en el transporte y espacios públicos de la CDMX. En la gran mayoría de las situaciones exploradas en la encuesta, los principales o casi únicos agresores (en una proporción de más de 9 por 1) identificados por las mujeres son hombres desconocidos; no obstante, hay algunas situaciones en las que otro tipo de agresores han tenido una presencia

significativa, aunque no sean mayoría. De estas situaciones se pueden resaltar los datos siguientes:

Le dijeron piropos obscenos: aunque 8 de cada 10 mujeres identifican a hombres desconocidos como los agresores, 7.1% de las mujeres señalaron también a policías y 10.3% identificaron a los propios operadores del transporte público (no suma 100% pues las mujeres podían contestar más de una opción).

Le miraron morbosamente el cuerpo: nuevamente, policías y operadores del transporte público han sido identificados como agresores (6.8 y 7.6%, respectivamente).

Sin duda, el caso que más llama la atención tiene que ver con el acto más grave abordado por la encuesta, *la violación*; en este caso, si bien los perpetradores siguen siendo mayoritariamente hombres desconocidos (59.8%), un importante porcentaje de mujeres identifica que sus agresores fueron hombres que conocían en el espacio público (27.8%);⁹ lo que puede estar relacionado con este tipo de agresión que en diversos casos conlleva mayor premeditación, por lo que es posible que en algunas situaciones se trate de hombres que merodean por ciertas zonas y ubican a mujeres con anticipación; ésa la razón por la que ellas señalan que previamente habían visto a su agresor en dichos espacios (Tabla 30).

Tabla 31. Tipos de agresores por manifestación violenta

Manifestación violenta	Hombres desconocidos	Hombres conocidos	Policías	Operadores de algún transporte	Otro	No sabe/no especificado
01. Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	80.8	1.3	7.1	10.3	0.4	0.1
02. Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres	83.9	4.0	4.1	6.7	0.9	0.3

⁹ Cabe resaltar que por ser la violencia sexual en espacios públicos el objeto del estudio, las encuestadoras solicitaron a las mujeres entrevistadas que pensarán únicamente en situaciones vividas en espacios y transporte públicos y que los agresores no fueran personas cercanas o con quienes tuvieran algún tipo de relación, ya fuera familiar, de pareja, laboral, académica ni de alguna otra índole, entonces, cuando las entrevistadas hacen referencia a hombres conocidos, están hablando de personas que conocen por haber visto en más de una ocasión en los espacios públicos.

Manifestación violenta	Hombres desconocidos	Hombres conocidos	Policías	Operadores de algún transporte	Otro	No sabe/no especificado
03. Le susurraron cosas al oído	92.8	2.2	1.8	2.6	0.5	0.1
04. Le miraron morbosamente el cuerpo	83.5	1.8	6.8	7.6	0.3	0.1
05. La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento	96.1	1.2	0.7	1.3	0.6	0.2
06. Ellos le mostraron los genitales	95.4	1.2	0.2	2.3	0.4	0.5
07. Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted	96.1	0.4	0.6	2.6	0.2	0.1
08. Le dieron una nalgada	98.2	0.6	0.1	0.9	0.0	0.2
09. Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	98.3	0.6	0.3	0.5	0.2	0.1
10. Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	90.1	5.6	1.1	0.8	1.9	0.5
11. Eyacularon enfrente de usted	96.9	1.6			1.6	
12. Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	82.0	11.7	2.0	2.8	1.1	0.4
13. Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual	92.0	2.2	1.7	3.6	0.3	0.2
14. La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	95.0	2.2	0.6	0.8	0.5	0.8
15. La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	59.8	27.8	0.9	1.0	9.3	1.2

3.5. Lugares de ocurrencia

El lugar que mencionan las mujeres con mayor frecuencia como el espacio en que se ha presentado alguno de los casos de violencia que han vivido es el metro (72.9% de las mujeres que han padecido un acto de violencia refirió al metro como el lugar de ocurrencia de alguno o algunos de los actos padecidos), seguido por la calle (70.4%), el microbús (57.9%) y los paraderos (36.7%) (Tabla 31).

Tabla 32. Lugares de ocurrencia

De la(s) situación(es) mencionada(s), ésta(s) le ha(n) ocurrido en...	% S†*
Metro	72.9
En la calle	70.4
Microbús	57.9
En los paraderos	36.7
Zonas donde hay obras en construcción	27.0
Donde hay muchos puestos ambulantes	26.4
Combi	24.5
Lotes baldíos	24.1
Pasos a desnivel	23.5
Camellones	21.8
Parques o plazas públicas	17.9
Taxi	16.6
Mercados	15.1
Camión (Red de Transporte de Pasajeros)	12.6
Metrobús	8.5
Tren ligero	5.5
Trolebús	4.0

* No suma 100% porque las mujeres podían contestar más de una opción.

Sin embargo, no necesariamente los lugares en los que suceden con mayor frecuencia los actos de violencia son aquellos en donde más miedo les da a las mujeres andar solas; esto tal vez esté correlacionado con la gravedad que perciben acerca del tipo de actos violentos que pueden enfrentar en cada espacio. Así, pues, los lugares que más menciones tuvieron como sitios que provocan temor a las mujeres para andar solas son los microbuses en primer lugar (65.8% de las menciones), la calle en segundo lugar (55.2%), seguida por los taxis (46%), los paraderos (45%), las combis (42.8%), los puentes o pasos a desnivel (34.2%) y el metro (33.6%).

Cabe resaltar que menos de 1% de las encuestadas consideró que no le daba miedo andar sola en lugar alguno (Tabla 32).

Tabla 33. Lugares en que sienten más miedo

Lugares	Respuestas	
	Porcentaje ajustado a 100%	Porcentaje de casos con menciones*
Microbús	12.6%	65.8%
En la calle	10.6%	55.2%
Taxi	8.8%	46.0%
En los paraderos	8.6%	45.0%
Combi	8.2%	42.8%
Puentes o pasos a desnivel	6.6%	34.2%
Metro	6.5%	33.6%
Otro lugar (como lotes baldíos, calles solas, edificios desocupadas, etc.)	6.1%	31.6%
Camellones	6.0%	31.1%
Zonas donde hay obras en construcción	5.2%	27.2%
Donde hay muchos puestos ambulantes	4.4%	22.8%
Parques o plazas públicas	3.9%	20.5%
Camión (Red de Transporte de Pasajeros)	3.7%	19.3%
Mercados	2.9%	15.3%
Metrobús	2.2%	11.2%
Trolebús	1.7%	9.0%
Tren ligero	1.6%	8.5%

Lugares	Respuestas	
	Porcentaje ajustado a 100%	Porcentaje de casos con menciones*
No me da miedo ningún lugar	0.1%	0.6%
No contestó	.1%	.5%
Camión	.1%	.5%
Todos los transportes y espacios públicos mencionados	.1%	.3%

* Frecuencia de respuesta múltiple: Podían contestar más de una opción, por lo tanto, la suma de esta columna es mayor al 100%.

3.5.1. Horarios por lugares de ocurrencia

Se preguntó a las mujeres que han padecido actos de violencia en transporte y espacios públicos en qué horarios por tipo de transporte o espacio público sucedían mayoritariamente los actos de violencia consultados. Si bien la respuesta con mayor frecuencia fue “a cualquier hora”, lo que robustece la noción de que el problema de la violencia sexual en espacios y transporte públicos es complejo y multifactorial, a continuación, se muestran algunas diferencias de horarios según los principales lugares de ocurrencia.

Para el caso del metro, después de “a cualquier hora”, las mujeres identificaron cuatro horarios, con porcentajes muy similares de respuestas, en los cuales ocurren mayoritariamente los actos de violencia sexual. Dichos horarios son de las 17 a las 19 hrs (13.7% de las mujeres consideran que mayoritariamente durante ese lapso ocurren los actos sexualmente violentos), de las 5 a las 7 hrs. (13.3%), de las 8 a las 10 hrs (10.3%) y de las 14 a las 16 hrs (10.5%) (Tabla 33).

Tabla 34. Horarios de ocurrencia (metro)

¿En qué horario sucedieron mayoritariamente los hechos... (metro)?	Porcentaje válido ¹⁰
De las 5 a las 7 hrs	13.3
De las 8 a las 10 hrs	10.3
De las 11 a las 13 hrs	5.1
De las 14 a las 16 hrs	10.5
De las 17 a las 19 hrs	13.7
De las 20 a las 22 hrs	7.9
De las 22 a las 24 hrs	2.1
De las 0 a las 5 hrs	.0
A cualquier hora	21.2
No sabe	.8
Muy temprano y muy tarde	7.6
Antes de mediodía	3.4
A partir de las 17 hrs	4.0
No contestó	.1
Total	100.0

El segundo lugar de mayor ocurrencia fue la calle, nuevamente aquí la respuesta con más frecuencia fue “a cualquier hora”; la diferencia con respecto al metro consiste en que para este caso el porcentaje de mujeres que así lo considera es incluso mayor (43.3%). Para el resto de los horarios no se ubican tendencias estadísticas significativas, lo que indica que en términos generales las mujeres no ubican horarios específicos de mayor peligrosidad. El periodo de tiempo conformado por las 17 y las 22 horas encierra un porcentaje importante de respuestas; no obstante, las diferencias no son muy grandes con respecto a otros horarios (Tabla 34).

10 Para calcular el porcentaje válido se excluyen los casos que no tienen respuesta.

Tabla 35. Horarios de ocurrencia (calle)

¿En qué horario sucedieron mayoritariamente los hechos... (en la calle)?	Porcentaje válido
De las 5 a las 7 hrs	6.5
De las 8 a las 10 hrs	3.5
De las 11 a las 13 hrs	4.5
De las 14 a las 16 hrs	7.9
De las 17 a las 19 hrs	10.2
De las 20 a las 22 hrs	9.8
De las 22 a las 24 hrs	2.7
De las 0 a las 5 hrs	.4
A cualquier hora	43.3
No sabe / no contestó	.7
Muy temprano y muy tarde	4.5
Antes de mediodía	1.5
A partir de las 17 hrs	4.3
No contestó	.2
Total	100.0

El tercer lugar con mayor ocurrencia es el microbús. Para este caso queda claro que, independientemente de que se sigue considerando en mayor medida que “a cualquier hora” ocurren situaciones de violencia sexual contra las mujeres, los horarios de mayor concentración de gente (temprano por la mañana, cuando las personas salen a sus trabajos o escuelas: 5 a 7 horas, así como ya tarde, cuando las personas salen de la escuela o de trabajar desde las 14 hasta las 22 horas) son identificados también como horarios en que ocurren los actos de violencia sexual, lo que puede estar relacionado con el tipo de espacio que representa el microbús, propicio para el hacinamiento en ciertos horarios y, por consecuencia, para cometer algunos actos violentos, como los tocamientos, pues los agresores encuentran en el anonimato mayor facilidad para actuar (Tabla 35).

Tabla 36. Horarios de ocurrencia (microbús)

¿En qué horario sucedieron mayoritariamente los hechos... (microbús)?	Porcentaje válido
De las 5 a las 7 hrs	11.2
De las 8 a las 10 hrs	6.4
De las 11 a las 13 hrs	5.5
De las 14 a las 16 hrs	10.9
De las 17 a las 19 hrs	15.0
De las 20 a las 22 hrs	10.4
De las 22 a las 24 hrs	2.4
De las 0 a las 5 hrs	.1
A cualquier hora	25.4
No sabe / no contestó	1.2
Muy temprano y muy tarde	5.5
Antes de mediodía	2.4
A partir de las 17 hrs	3.6
No contestó	.2
Total	100.0

3.6. Denuncia, reacciones y medidas de las mujeres ante la violencia

Únicamente 26% de las mujeres que han sido víctimas de alguno de los actos de violencia sexual incluidos en la encuesta manifestaron saber a dónde pueden acudir a denunciar (Tabla 36), y sólo 14.6% ha denunciado o ha acudido a alguna autoridad competente a pedir apoyo (Tabla 37).

Tabla 37. Conocimiento de los lugares de denuncia

¿Sabe dónde puede denunciar?	Porcentaje válido
1 Sí	26.0
2 No	72.9
3 No contestó	1.1
Total	100.0

Tabla 38. Denuncia o aviso a autoridades

Cuando alguna de esas situaciones le ocurrió, ¿dio aviso a alguna autoridad competente o denunció este hecho?	Porcentaje válido
1 Sí	14.6
2 No	84.5
3 No contestó	.9
Total	100.0

Entre los motivos por los que las mujeres de la encuesta no denunciaron o acudieron ante las autoridades cuando fueron víctimas de algún acto de violencia sexual, el más frecuente es que no confían en las autoridades (20.3%), seguido de que no sabían que podían denunciar (15.6%) y que consideraban que no tenía importancia (15.2%), frecuencias muy similares al hecho de no tenían tiempo para hacerlo (15%); una respuesta también muy frecuente es la relativa al desconocimiento que tienen las mujeres acerca de dónde pueden denunciar o buscar apoyo (13% de ellas dijeron que no sabían dónde acudir o cómo hacerlo) (Tabla 38).

Tabla 39. Razones para la no denuncia

Razones	Porcentaje válido
No confía en las autoridades	20.4
No sabía que podía denunciar la agresión	15.6
No tiene importancia	15.2
No tiene más tiempo	15.0
No sabe a dónde acudir o cómo hacerlo	13.0
Le dio miedo	8.3
No te hacen caso	2.4
Es normal que pase	2.2
Otras respuestas	2.0
No hay nadie que atienda	1.9

Razones	Porcentaje válido
No alcanzas a acusarlos	1.0
No sé a quién acusar / no los conozco	.7
Le dio vergüenza	.6
Se defiende sola	.6
No hay ninguna cerca	.4
No contestó	.4
No lo consideran un delito ante nuestra ley	.3
Toman represalias / nos amenazan	.0
Total	100.0

De las mujeres que sí han acudido a alguna autoridad competente o han denunciado algún acto de violencia sexual por lo menos una vez, la mayoría lo ha hecho en algún Módulo de Atención a Mujeres del Programa Viaja Segura del Gobierno de la CDMX, 18.9% en alguna agencia del Ministerio Público, mientras que 10.2% de ellas han acudido a la policía. El resto lo ha hecho en el Juzgado Cívico (7.6%), la delegación (6.6%) o en alguna otra instancia no especificada (5.9%) (Tabla 39).

Tabla 40. Instancias a las que acuden a dar aviso o denunciar

Instancia a la cual acudió a dar aviso o denunciar los hechos	Porcentaje válido
A la policía	10.2
Al Módulo de Atención a Mujeres de Viaja Segura	50.8
Al Ministerio Público	18.9
A la delegación	6.6
Al juzgado cívico	7.6
Otro	5.9
Total	100.0

Respecto de las reacciones inmediatas de las mujeres ante la violencia sexual, 45.2% de ellas señalan que se alejan o se cambian de lugar cuando son víctimas de algún acto violento, 24.4% que se defienden solas (los pellizcan, los avientan, llevan gas pimienta, etcétera),

22.7% no hacen nada y 12.4% gritan. Sólo 7.1% avisan a la policía y 1.8% buscan apoyo de otras personas. Es decir, la mayoría de las mujeres se defienden solas o se alejan y muy pocas buscan auxilios externos, incluyendo el de la policía (Tabla 40).

Tabla 41. Reacciones inmediatas ante la violencia

Comúnmente, cuando alguna de esas situaciones le ocurre, ¿qué hace en el momento?	Porcentaje ajustado a 100%	Porcentaje de casos con menciones*
Grito	10.3%	12.4%
Aviso a la policía	5.9%	7.1%
Me alejo o me cambio de lugar	37.5%	45.2%
Me defiendo sola (llevo gas, lo pellizco, lo aviento, etc.)	20.2%	24.4%
Denuncio	1.5%	1.9%
No hago nada	18.9%	22.7%
Busco apoyo de otra persona	1.5%	1.8%
Lloro	.5%	.5%
Les golpeo	.1%	.1%
Les digo de cosas / groserías	.9%	1.1%
Entro en pánico	.3%	.4%
Dejarlo en vergüenza	.2%	.2%
Guardo la calma	.1%	.1%
Ponerme en un lugar seguro	.3%	.3%
Mostrar seguridad en mí misma	.2%	.3%
Ignorarlo	.4%	.5%
Corro	.4%	.5%
Decirlo a la persona que me acompaña	.2%	.2%
No los veo	.1%	.1%
Uso silbato	.1%	.1%
No contestó	.4%	.6%
TOTAL	100.0%	120.5%

*Frecuencia de respuesta múltiple: Podían contestar más de una opción, por lo tanto, la suma de esta columna es mayor al 100%.

Ante la percepción de inseguridad presente en las mujeres usuarias de los espacios y el transporte públicos en la CDMX, propiciada por las frecuentes situaciones de violencia sexual que enfrentan en dichos ámbitos, las mujeres señalan varias medidas o acciones de cuidado que llevan a cabo al transitar en espacios y transportes públicos. Las cuatro medidas que utilizan con

mayor frecuencia son: a) *procura andar acompañada en el transporte*, b) *no sale de noche o muy temprano*, c) *procura no caminar sola por la calle* y d) *usa ropa holgada o muy cubierta* (Tabla 41). Estas medidas constituyen en sí mismas restricciones a la autonomía, movilidad y libertad de las mujeres.

Tabla 42. Medidas ante la inseguridad

Debido a la inseguridad que siente, ¿qué medidas ha tomado al usar el transporte público o al transitar en espacios públicos?	Porcentaje ajustado a 100%	Porcentaje de casos con menciones*
Procura andar acompañada en el transporte	16.4%	28.4%
No sale de noche o muy temprano por la mañana	14.6%	25.2%
Procura no caminar sola por la calle	13.8%	23.8%
Usa ropa holgada o muy cubierta	9.1%	15.7%
Ninguna	8.1%	14.1%
Cambia constantemente de rutas de traslado	7.5%	13.0%
Usa vagones exclusivos para mujeres	6.0%	10.5%
La llevan o la recogen a la estación más cercana de su casa	4.9%	8.5%
Veo para todos lados	4.5%	7.7%
Usa el transporte lo menos posible	3.0%	5.2%
No se sube a taxis en la calle	2.4%	4.2%
Me defiendo	.9%	1.5%
No asiste sola a mercados	.7%	1.3%
Cargo algo para defenderme	.7%	1.1%
No permitir el contacto	.6%	1.1%
Ir rápido	.6%	1.0%
Que haya gente en el transporte	.5%	.8%
Evitar a los hombres	.5%	.8%
No frecuenta plazas o parques	.4%	.7%
Cargo <i>spray</i>	.4%	.7%
Ir sentada cerca de la puerta	.4%	.7%
Observar a la gente / evitar personas sospechosas	.4%	.6%
Ponerme la mochila / bolsa atrás	.4%	.6%

Debido a la inseguridad que siente, ¿qué medidas ha tomado al usar el transporte público o al transitar en espacios públicos?	Porcentaje ajustado a 100%	Porcentaje de casos con menciones*
Uso gas pimienta	.3%	.6%
Traigo un alfiler	.3%	.5%
Me pego en las puertas del metro	.3%	.5%
No traer / llevar objetos de valor	.2%	.4%
Esperar un vagón más vacío / no tan lleno	.2%	.4%
Circular por lugares alumbrados	.2%	.3%
Uso silbato	.2%	.3%
No contestó	.2%	.3%
No especificó	.2%	.3%
No salgo de casa	.2%	.3%
Uso <i>teaser</i>	.1%	.3%
Rezar / orar	.1%	.3%
No asiste a tianguis	.1%	.3%
Uso <i>uber</i> en lugar de taxi	.1%	.2%
Tomarlo más temprano	.1%	.2%
Que el transporte no esté tan lleno	.1%	.1%
Avisar a familiar	.1%	.1%
Busco apoyo de otra persona	.1%	.1%
Evitar irme tarde	.1%	.1%
No estar cerca de las puertas	.0%	.1%
Activo palanca de alarma en el metro	.0%	.0%
Total	100.0%	172.9%

* Frecuencia de respuesta múltiple: se consideran todas las menciones y se obtiene el porcentaje.

3.7. Confianza en las autoridades

Como se observa en la Tabla 42, existe un alto nivel de desconfianza de las mujeres respecto de los cuerpos de seguridad o autoridades públicas que tienen algún tipo de responsabilidad en la prevención, atención o sanción de la violencia sexual en espacios públicos; se

muestran niveles similares de desconfianza hacia el Sistema de Transporte Público, la Policía Federal, la Policía de la CDMX y el Ministerio Público. El nivel de confianza hacia el INMUJERES CDMX es sustancialmente mayor; sin embargo, el nivel de desconocimiento hacia dicha institución es significativamente mayor.

Tabla 43. Confianza en las autoridades

¿Qué tanto confía en...						
	Policía de la CDMX	Ministerio Público	INMUJERES CDMX	Funcionarios de los sistemas de transporte público	Policía Federal	Juzgado Cívico
Totalmente	3.1	3.6	15.0	2.8	6.3	6.2
Algo	22.0	19.8	16.0	14.3	20.1	17.4
Poco	37.3	28.8	6.5	23.1	24.9	20.3
Nada	36.3	40.2	5.3	45.7	42.4	37.0
No lo conoce	1.1	7.5	57.2	13.5	6.2	18.9

Ahora bien, es relevante señalar que para 41.2% de las mujeres las acciones que ha tomado el Gobierno de la Ciudad de México para resolver el problema de la violencia sexual en el transporte y espacios públicos (como la separación de mujeres en el metro y metrobús o el programa Viajemos Seguras) son adecuadas y para el 15.1% totalmente adecuadas, con lo cual se tiene un margen de aprobación superior al 56% (Tabla 43).

Tabla 44. Opinión sobre las acciones de gobierno para resolver el problema de la violencia sexual en transporte y espacios públicos

¿Qué tan adecuadas le parecen las acciones que impulsa el gobierno para resolver la violencia sexual en transporte y espacios públicos?	Porcentaje válido
Totalmente adecuadas	15.1
Adecuadas	41.2
Poco adecuadas	29.7
Nada adecuadas	12.1
No sé	1.0
No las conozco	.8
No contestó	.1
Total	100.0

Respecto de la participación de las mujeres en las decisiones que toma el Gobierno para prevenir y eliminar la violencia sexual en el transporte y espacios públicos, cabe resaltar que la respuesta con mayor frecuencia es la de aquellas que consideran que participan poco, seguida por quienes opinan que participan algo. Cabe destacar que para casi 6 de cada 10 su participación es poca o nula, lo que resalta la necesidad de impulsar acciones que permitan un mayor involucramiento de las mujeres en las decisiones para resolver un problema que las aqueja de forma importante y les genera múltiples efectos (Tabla 44).

Tabla 45. Participación de las mujeres en las decisiones que toma el gobierno para prevenir y eliminar la violencia sexual en el transporte y espacios públicos

¿Qué tanto considera que participan las mujeres en las decisiones que toma el gobierno para prevenir y atender la violencia sexual en transporte y espacios públicos?	Porcentaje válido
Totalmente	8.9
Algo	25.7
Poco	29.7
Nada	39.8

¿Qué tanto considera que participan las mujeres en las decisiones que toma el gobierno para prevenir y atender la violencia sexual en transporte y espacios públicos?	Porcentaje válido
No sé	18.3
No las conozco	7.2
No contestó	.1
Total	100.0

3.8. Reacción de otras personas ante la violencia

Ante la pregunta acerca de cómo reacciona la gente cuando es testigo de algún acto de violencia cometido contra alguna mujer en espacios o transporte públicos, casi 7 de cada 10 mujeres (67.2%) señalaron que no tienen ningún tipo de reacción, 14.4% refirió que confrontan al agresor y 9.6% que ayudan o atienden a la víctima (Tabla 45), lo que configura un escenario de gran indiferencia y falta de solidaridad de las y los testigos ante la violencia sexual que enfrentan las mujeres en los espacios públicos.

Tabla 46. Reacción de pasajeros/as y transeúntes testigos

En su experiencia, ¿cómo reaccionan pasajeros y/o transeúntes cuando presencian un acto de violencia sexual contra una mujer?	
	Porcentaje válido
Confrontan al agresor	14.4%
Ayudan o atienden a la víctima	9.6%
Denuncian ante autoridades u operadores del transporte público	1.1%
No hacen nada	67.2%
No sé	5.2%
Otra reacción	2.4%
No contestó	.1%
Total	100.0%



4

UNA MIRADA
DE CONJUNTO

La encuesta aplicada muestra que existe una alta prevalencia de acciones de violencia sexual contra las mujeres que transitan por alguno de los modos de transporte público o por los diversos espacios públicos de la CDMX. Un 88.5% de las mujeres encuestadas refirió que en el último año por lo menos ha sido objeto en una ocasión de una de las manifestaciones de violencia consideradas en el estudio.

El metro es ubicado como el lugar en el que ocurre la mayor parte de las situaciones de violencia sexual. Sin embargo, la calle, el microbús y el taxi son los lugares en los que las mujeres sienten más miedo de ser agredidas sexualmente, lo cual probablemente está asociado con el tipo de violencia sexual que enfrentan o potencialmente identifican que pueden enfrentar en cada espacio y las condiciones que prevén para su defensa y protección.

La mayoría de las mujeres encuestadas señala que los actos violentos en los distintos lugares contemplados en la encuesta ocurren “a cualquier hora”, aunque se registra que también son frecuentes en algunos medios de transporte en los horarios muy tempranos o por la tarde/noche.

Las mujeres consideran que los actos de violencia sexual en transporte y espacios públicos son graves. Esto corrobora hallazgos obtenidos en estudios previos que muestran que la violencia no es un problema que las mujeres hayan naturalizado y normalizado como parte inherente de andar por la ciudad.¹¹

11 Véase INMUJERES CDMX, Secretaría de Desarrollo Social, CLADEM y GeoProspectiva, *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México*, México, 2008; CONAPRED y EPADEQ, A. C., *La violencia sexual contra mujeres en el transporte público, una forma de discriminación por género*, Documento de Trabajo No. E-00-2009, México, 2009.

La denuncia o el aviso a las autoridades no es una práctica común entre las mujeres que han sido víctimas de violencia sexual: 86% de las mujeres no lo hicieron. La desconfianza en las autoridades, la falta de tiempo y el desconocimiento de que pueden denunciar, así como de los lugares a los que pueden acudir, figuran entre las causas principales para no denunciar o acudir ante alguna autoridad.

La alta prevalencia de violencia sexual genera en las mujeres una elevada percepción de inseguridad y miedo a ser violentadas sexualmente al utilizar los transportes o transitar por los espacios públicos de la CDMX, lo que es más frecuente en el caso de estos últimos. Esta percepción se convierte en un factor importante que repercute en la manera como las mujeres gestionan su vida en la ciudad y ejercen sus derechos y libertades.

Ante este panorama, la mayoría de las mujeres se defienden solas, callan; son ellas las que se *cambian de lugar* o deben asumir los costos que implican garantizar su propia seguridad, como destinar más tiempo de traslado seleccionando rutas más seguras, pagar más dinero para usar modos de transporte más seguros, renunciar a su autonomía o libre movilidad haciéndose acompañar por otras personas o dejando de salir en ciertos horarios, dejar de vestirse como les apetece por miedo a *provocar* acoso sexual. Todo lo anterior representa un obstáculo para el ejercicio de sus derechos.

De esta manera, la violencia sexual en espacios y transporte públicos se reafirma como una forma de discriminación por género, pues tiene una innegable connotación de género, se ejerce principalmente contra las mujeres y ocasiona efectos importantes en el menoscabo del ejercicio de sus derechos, entre otros, el derecho a vivir una vida libre de violencia, a la libre movilidad, al goce a la ciudad y, de manera fundamental, a la igualdad.



CANADA 150

Ontario

Canadian Tourism Commission

ANEXO

Metodología

Objetivo

Generar información necesaria para calcular los indicadores de la línea de base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas en la Ciudad de México a partir de la percepción que tienen las mujeres usuarias del transporte respecto de la violencia sexual que viven tanto en el transporte como en los espacios públicos, las reacciones ante ella, la denuncia y los efectos sobre las mujeres.

Ámbito de levantamiento

Una primera definición metodológica fue levantar la encuesta en espacios públicos y no en hogares por las siguientes razones:

1. Es más conveniente levantarla en los lugares en donde ocurren los hechos de los que se quiere conocer, pues es más factible que las mujeres, instaladas en el contexto de violencia que se indaga, tengan mayor disponibilidad para hablar del problema y recordar sus vivencias.
2. Evitar la subrepresentación en la muestra de las mujeres que utilizan con mayor frecuencia el transporte y los espacios públicos por la menor probabilidad de encontrarlas dentro de los hogares al momento del levantamiento de la encuesta.
3. La conveniencia de hacer una encuesta dirigida de manera focalizada a la población que enfrenta principalmente el problema de la violencia sexual en transportes y espacios públicos, que son justamente las mujeres que utilizan con cierta regulari-

dad esos medios y espacios y a las cuales es factible ubicar en los mismos.

Tomando en consideración la dimensión de la Ciudad de México, la diversidad de espacios públicos que la conforman, la dimensión del Sistema de Transporte Público, así como los alcances del estudio, la encuesta se realizó en puntos geográficos estratégicos de concentración de usuarias de los distintos modos de transporte público de la Ciudad de México, bajo el supuesto de que estas usuarias también transitan frecuentemente por otros espacios públicos de la CDMX. En este sentido, se consideró que el punto de concentración de usuarias en el que resultaba pertinente levantar la encuesta eran los Centros de Transferencia Modal (CE-TRAM) existentes (en la actualidad existen 47), ya que en ellos convergen los distintos modos de transporte público y se desplaza una gran cantidad de personas que generalmente son usuarias frecuentes del transporte público en la CDMX.

Población objetivo

Mujeres de 15 o más años usuarias del transporte público de la Ciudad de México que transitan por los CE-TRAM.

Se parte del supuesto de que las usuarias del transporte público también son usuarias de otros espacios públicos de la Ciudad de México, pues el uso de transporte público incrementa la probabilidad de que transiten y hagan uso de otros espacios públicos como calles, parques, paraderos, entre otros. No se consideró, como filtro para la inclusión en el estudio, ningún tipo de característica asociada al perfil de las mujeres, salvo la edad mínima (15 años) y su condición de usuarias del transporte público (por lo menos un día a la semana), pues

interesó conocer la percepción de todas las mujeres en su calidad de usuarias.

La encuesta se aplicó en el transcurso de un día laboral típico en los CETRAM seleccionados a través de un muestreo probabilístico, en el que las mujeres se escogieron de manera aleatoria, de forma tal que todas tuvieron una probabilidad diferente de cero de ser seleccionadas. Mediante este diseño muestral se pueden realizar inferencias sobre lo que sucede en un día laboral típico a las mujeres de 15 o más años usuarias del transporte y otros espacios públicos de la Ciudad de México que transitan por los CETRAM.

Tipo de encuesta

La encuesta fue cara a cara, estandarizada y de percepción. Se aplicó a través de un cuestionario estructurado. Este tipo de encuesta permite comparar las percepciones de una gran cantidad de personas, así como utilizar la tipología usual de la violencia sexual, lo que posibilita el control de la información a obtener (al estandarizar las categorías de respuestas) y un marco común con los estudios más generales sobre violencia.

Asimismo, este tipo de encuesta ofrece la ventaja de que puede repetirse en diversas ocasiones a fin de comparar el comportamiento del fenómeno en el tiempo y el espacio, lo que la convierte en un instrumento útil para el monitoreo del problema y, por consiguiente, para la evaluación de los impactos del Programa.

Cobertura geográfica

La información de la encuesta es representativa para las usuarias del transporte y espacios públicos que transitan por los CETRAM de la Ciudad de México en un día laboral típico. El tipo de muestreo y los errores de estimación se especifican en la sección correspondiente al diseño muestral.

Marco muestral

El marco muestral se elaboró con base en el documento *Megacentralidades: propuesta de integración de los*

CETRAM al desarrollo urbano de la Ciudad de México, elaborado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP).¹² Se trata del documento más reciente con información detallada sobre los CETRAM en la Ciudad de México. Únicamente se consideraron los CETRAM ubicados en la Ciudad de México y se eliminó del marco muestral el de Acatitla, puesto que actualmente se encuentra abandonado.

Por lo tanto, el marco muestral está integrado por 47 CETRAM y la afluencia diaria de cada uno de ellos. Al no existir datos disponibles para el caso de la Ciudad de México sobre la proporción de personas usuarias del transporte público que son mujeres, se consideró que esta proporción es de 50%, como ha sido estimado en los estudios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).¹³

Unidades de observación y análisis

Las unidades primarias de muestreo corresponden a los CETRAM de la Ciudad de México y la unidad de análisis son las mujeres de 15 o más años de edad que utilizan los CETRAM por lo menos un día a la semana en días laborales.

Diseño muestral

El muestreo corresponde a un esquema en dos etapas o bietápico:

Primera etapa

En la primera etapa el método de extracción fue mediante un muestreo probabilístico sistemático propor-

12 Sol Camacho Dávalos, *Megacentralidades: propuesta de integración de los CETRAM al desarrollo urbano de la Ciudad de México*, México, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP), 2014.

13 Véase Isabel Granada, Anne-Marie Urban, Andrea Monje, Paola Ortiz, Daniel Pérez, Laureen Montes y Alejandra Caldo, *El porqué de la relación entre género y transporte*, Washington, D. C., Banco Interamericano de Desarrollo, 2015, y Patricio Rozas y Liliana Salazar, *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente*, Santiago de Chile, CEPAL, 2015.

cional al tamaño con arranque aleatorio y, como medida de tamaño, la afluencia diaria estimada de mujeres (correspondiente a 2013, de acuerdo con el documento del ITDP. Es importante mencionar que esta es la información más actualizada con la que se cuenta y por eso se utilizan estos datos para el diseño muestral. La afluencia diaria proporcionada por el ITDP es a nivel total, por lo que, como se mencionó previamente, se supone que la afluencia de mujeres corresponde a 50% de ese total).

El tamaño de muestra en esta etapa de muestreo fue de 7 CETRAM (conglomerados).

Existen dos CETRAM que, dada su magnitud de afluencia diaria de mujeres usuarias del transporte público, tienen una probabilidad de selección de uno, por lo que

dichos CETRAM fueron incluidos en la muestra; por consiguiente, la selección aleatoria fue de 5 CETRAM para obtener el total de 7 en la muestra. Los CETRAM que se incluyeron en la muestra con probabilidad igual a uno fueron Pantitlán e Indios Verdes.

Previo a la selección de los 5 CETRAM, y para mejorar la dispersión, se realizó una estratificación implícita,¹⁴ a partir de la división de la Ciudad de México en cuatro regiones geográficas que agrupan delegaciones, las cuales son actualmente utilizadas por el Gobierno de la Ciudad de México para poder analizar la seguridad de las delegaciones.

A continuación, se presenta un mapa con las regiones y las delegaciones que las conforman.



14 La estratificación implícita se realiza al ordenar el marco muestral de acuerdo con una variable (región geográfica en este caso); de esta forma, al realizar la selección sistemática con arranque aleatorio de las unidades de muestreo (CETRAM), se aumenta la posibilidad de obtener unidades de todas las categorías de la variable de ordenamiento (regiones) de acuerdo con la propia estructura del marco muestral (tamaño de las regiones), lo cual se realizó con el objetivo de garantizar la dispersión de los CETRAM.

Segunda etapa

En la segunda etapa se realizó una selección aleatoria sistemática de pasajeras¹⁵ durante todo el día en el que se realizaron las entrevistas, para garantizar que todas las mujeres tuvieran una probabilidad mayor a cero de ser seleccionadas y con eso representar un día típico.

El muestreo de poblaciones en tránsito es complejo por las múltiples variantes que tiene este fenómeno: las poblaciones están en movimiento, la afluencia varía dependiendo de los días y horarios, no se tiene un conteo preciso del universo o población, entre otras. En este caso en particular, no existe una medición de la afluencia de mujeres por horas a lo largo del día.

La literatura refiere tres principales técnicas para la selección de muestras en este tipo de poblaciones:¹⁶

- *Segmentos por volumen.* En el que se seleccionan, por ejemplo, 3 personas en tránsito y a las siguientes 7 se les deja ir, y así sucesivamente.
- *Segmentos por tiempo.* Se entrevistan, por ejemplo, las personas que llegan en los primeros 3 minutos y a las que llegan en los siguientes 7 minutos se les deja ir, y así sucesivamente.
- *Selección aleatoria de pasajeros.* Este caso se basa en la selección sistemática de personas, para lo cual no existen técnicas únicas.

Los CETRAM en los que se levantó la encuesta presentan una gran afluencia diaria, por lo que la selección

aleatoria de pasajeras se consideró el método más adecuado. Las personas encuestadoras encargadas de cada punto utilizaron criterios sistemáticos para la selección de las mujeres, con la finalidad de que las respuestas obtenidas fueran representativas de la totalidad de las usuarias de las CETRAM que transitan en un día típico. Se seleccionaron a las mujeres a través de saltos sistemáticos de personas, es decir, se fijó el número 3, y se contactó a una mujer cada vez que pasaron 3 mujeres después de haber concluido una entrevista; además, se registró el total de rechazos. Es decir que se dejaron pasar 3 mujeres y se hizo contacto con la cuarta hasta obtener una entrevista exitosa: si la cuarta mujer rechazaba la entrevista se mantenía contacto con todas las subsecuentes hasta obtener una entrevista exitosa; una vez obtenida, se dejaban pasar otras 3 mujeres y se repetía el procedimiento. A fin de evitar entrevistar dos veces a una misma mujer, las encuestadoras aplicaron una pregunta filtro antes de iniciar el cuestionario, consultando a las mujeres si ya habían contestado la entrevista sobre violencia en éste u otro CETRAM.

Tamaño de muestra

El tamaño mínimo de muestra se definió con base en la fórmula de cálculo de tamaños de muestra a través de un muestreo aleatorio simple con factor de corrección por población finita (esto último debido a que cada CETRAM tiene una afluencia diferente y finita).

Se parte de la siguiente fórmula para calcular la varianza de proporciones estimadas:

$$Var(\hat{p}) = \frac{p(1-p)}{n} \left(\frac{N-n}{N-1} \right)$$

Donde p es la proporción a estimar, N es el tamaño de la población y n el tamaño de la muestra. Con esta varianza se puede definir el siguiente intervalo de confianza:

$$\hat{p} \pm Z_{\alpha/2} \sqrt{Var(\hat{p})}$$

15 Un tipo de muestreo aleatorio es el sistemático, en el que se ordenan los objetos de estudio y se elige el primero de ellos al azar, posteriormente se eligen los demás a través de intervalos constantes hasta completar la muestra.

16 Department of Transport (2001). *NLTAA: TPR4: Non-metropolitan Current Public Transport Records*. Abril, 2001.

Donde $Z_{1-\alpha/2}$ es el percentil $\left(1-\frac{\alpha}{2}\right)*100$ de una distribución normal estándar.

Para obtener el tamaño de muestra se toma la mitad del intervalo de confianza del parámetro a estimar, el cual corresponde a la precisión que se desea obtener a través del muestreo. Por lo tanto, si definimos como c a la precisión deseada, entonces la mitad del intervalo de confianza se expresa de la siguiente manera:

$$c = Z_{1-\alpha/2} \sqrt{\text{Var}(\hat{p})}$$

Que es lo mismo que

$$c = Z_{1-\alpha/2} \sqrt{\frac{p(1-p)}{n} \left(\frac{N-n}{N-1}\right)}$$

De la expresión anterior se despeja la n y obtenemos la siguiente fórmula para el cálculo de tamaños de muestra para proporciones:

$$n = \frac{Np(1-p)Z_{1-\alpha/2}^2 - \alpha/2}{c^2(N-1)Z_{1-\alpha/2}^2 - \alpha/2P(1-p)}$$

Para poder considerar la tasa de no respuesta se multiplica la expresión anterior por $(1-NR)^{-1}$, donde NR es la proporción esperada de no respuesta. Se consideró un nivel de confianza de 95%, con lo cual el valor de α es de 0.05 y el de $Z_{1-\alpha/2}$ es de 1.96.

A fin de calcular el tamaño de muestra se consideró una tasa de no respuesta de 41%, la cual corresponde a estudios similares realizados bajo el mismo método y objetivo en 2008 y 2009, es decir, en puntos de afluencia.¹⁷ En cuanto al valor del parámetro a estimar se consideró una proporción de 0.795 porque, de acuerdo con el Documento de Trabajo No. E-00-2009, *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*, publicado en diciembre de 2009 por la Dirección General Adjunta de Estudios, Legislación y Políticas Públicas del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED), 79.5% de las mujeres fueron objeto de por lo menos un tipo de violencia sexual en el año anterior al levantamiento de la encuesta.

A continuación, se presenta la Tabla 46 con los CETRAM seleccionados y el tamaño de muestra base para cada uno de ellos, así como el error muestral máximo esperado con dicho tamaño de muestra, el cual considera una tasa de no respuesta de 41%, un valor previo del parámetro a estimar de 0.795, un error de estimación de 5% para cada CETRAM y un nivel de 95% de confianza. Cabe señalar que dicha muestra corresponde a los contactos con mujeres para obtener el número mínimo de casos que permitirían cumplir con el error y nivel de confianza esperados.

17 Para conocer esta tasa se hizo una consulta explícita con integrantes del Centro de Información Geoprospectiva y de EPADEQ, A. C., quienes han realizado encuestas similares sobre violencia sexual en transporte público en puntos de afluencia.

Tabla 47. Muestra estimada por CETRAM

Clave de CETRAM	CETRAM	Superficie (metros cuadrados)	Afluencia diaria (número de pasajeros)	Afluencia de mujeres (supuesto de 50%)	Delegación donde se ubica la CETRAM	Regiones CDMX	Tamaño de la muestra <i>n</i> con error del 5% en cada CETRAM
1	Pantitlán	88.949	1,100,000	550,000	Iztacalco	Norte	425
2	Indios Verdes	64.714	950,000	475,000	Gustavo A. Madero	Norte	425
3	Taxqueña	38.006	750,000	375,000	Coyoacán	Sur	424
6	Universidad	22.587	212,016	106,008	Coyoacán	Sur	423
30	Periférico oriente	13.269	27,000	13,500	Iztapalapa	Oriente	412
20	San Lázaro	17.914	75,000	37,500	Venustiano Carranza	Norte	420
5	El Rosario	41.699	220,000	110,000	Azcapotzalco	Centro-poniente	423
Muestra total:							2,952

El tamaño de muestra total originalmente proyectado fue de 2,952 contactos con mujeres para la realización de entrevistas, con lo cual se esperaba obtener (considerando la tasa de no respuesta de 41%) un total de 1,742 casos efectivos y 1,210 rechazos, y se alcanzaría un error de estimación global bajo el supuesto de un muestreo aleatorio simple de 1.90%, considerando un valor previo del parámetro a estimar de 0.795 y un nivel de 95% de confianza. Sin embargo, debido a que el diseño no es un muestreo aleatorio simple, se consideró un efecto de diseño de tres,¹⁸ debido a que es el que se ha observado en estudios con un diseño como el que se propone en esta metodología. Por lo tanto, con un efecto de diseño de tres y los mismos parámetros mencionados anteriormente, el error muestral máximo esperado para la muestra total fue de 3.28%.

Esta muestra originalmente estimada se planteó como una muestra mínima a obtener, la cual se incrementó durante el levantamiento en campo. La razón de ello es que la población objetivo es una población dinámica que depende de la afluencia diaria de mujeres y, como se ha señalado con anterioridad, se buscó representar un día típico en los CETRAM, por lo tanto, las encuestadoras se quedaron en campo días completos (aun cuando en algún horario previo al cierre se había alcanzado la muestra mínima, con la finalidad de que todas las mujeres tuvieran una probabilidad de selección mayor a cero) a fin de captar a mujeres que transitaran en los distintos horarios en que éstos permanecen abiertos, por lo cual en los distintos puntos de afluencia se llevaron a cabo más contactos y se obtuvieron más entrevistas exitosas de las originalmente planteadas.

18 El efecto de diseño mide, tomando como referencia el muestreo aleatorio simple, la pérdida o ganancia en la eficiencia del diseño de muestreo, la cual es ocasionada por el efecto de conglomerar elementos en la población de interés para formar unidades muestrales. El efecto de diseño se calcula como la varianza obtenida con el diseño muestral propuesto entre la varianza de un muestreo aleatorio simple. Por lo tanto, si es igual a uno, significa que la varianza es igual a la de un muestreo aleatorio simple; si es menor a uno, el diseño tiene una varianza menor a la de un muestreo aleatorio simple, y si es mayor a uno, significa que la varianza del diseño propuesto es mayor a la de un muestreo aleatorio simple.

En nuestro caso, los conglomerados son los CETRAM, y el tres se propone porque es el efecto de diseño que se ha observado en estudios con diseños muestrales similares; el tres significa que la varianza del diseño propuesto es tres veces mayor a la de un muestreo aleatorio simple. Una vez que se haya realizado el levantamiento, se calculará el efecto de diseño estimado.

El número total de contactos fue de 8,097 y la muestra total obtenida fue de 3,214 entrevistas realizadas a mujeres de 15 o más años que utilizan Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México, con la distribución que se observa en la Tabla 47.

Tabla 48. Muestra obtenida por CETRAM

CETRAM	Tamaño de muestra
Pantitlán	459
Indios Verdes	395
Taxqueña	429
El Rosario	406
Universidad	452
San Lázaro	513
Periférico oriente	560
Total	3,214

La tasa de no respuesta fue de 60.3%, con lo cual se desconoce la opinión de las mujeres que no quisieron participar en la encuesta; sin embargo, no hay evidencia de que esas mujeres presenten un patrón específico que pueda sugerir un sesgo relevante en la muestra, puesto que las no respuestas fueron por mujeres de todas las edades y perfiles durante todo el levantamiento, sin mostrar características particulares.¹⁹ Dado que se incrementó de manera sustantiva el número de contactos, la tasa de no respuesta no afectó el número total de casos obtenidos, al contrario, dicho número también se elevó de manera sustantiva, con lo cual la muestra finalmente obtenida permite un mayor nivel de precisión en los resultados.

¹⁹ Como lo señala la Asociación Mexicana de Agencias de Investigación de Mercado (AMAI), en la Ciudad de México la principal razón para que las personas no acepten participar en una encuesta es la inseguridad pública y la desconfianza, por ello la tasa obtenida en esta encuesta fue superior a la originalmente prevista (41%), que se basó en la tasa de no respuesta obtenida de los estudios similares aplicados en los años 2008 y 2009.

Estimaciones y errores de muestreo

Para la estimación de proporciones, sus errores estándares y efectos de diseño se consideró el diseño de muestreo complejo asociado al esquema de levantamiento utilizado, a través de los estimadores de Horwitz-Thompson (factores de expansión).

En las cifras reportadas en el documento se obtuvo lo siguiente:

- Error de estimación absoluto teórico, bajo muestreo aleatorio simple, es de 1.73% con un nivel de 95% de confianza.
- Error estándar estimado obtenido, bajo el diseño de muestreo complejo utilizado, es menor a 2.12% en preguntas no filtradas.
- La raíz del efecto de diseño estimado (pérdida o ganancia en la eficiencia del diseño de muestreo, ocasionada por el efecto de conglomerar elementos de la población para formar unidades muestrales) va de 0.41 a 2.4 en preguntas no filtradas.

A continuación, se presentan las estimaciones de los indicadores globales de violencia, sus errores estándar estimados, los efectos de diseño estimados y la raíz del efecto de diseño estimado (Tablas 48 a 51).

Tabla 49. Estimaciones de error para indicadores globales

Ocurrencia de violencia en el largo plazo								
		Estimación	Error estándar	95% de intervalo de confianza		Efecto de diseño	Efecto de diseño de raíz cuadrada	Recuento no ponderado
				Inferior	Superior			
% del total	Nunca	3.7%	0.4%	2.7%	5.0%	1.573	1.254	117
	Al menos una vez	96.3%	0.4%	95.0%	97.3%	1.573	1.254	3097
	Total	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%			3214

Tabla 50. Número de situaciones que le han ocurrido en el largo plazo (RANGO)

		Estimación	Error estándar	95% de intervalo de confianza		Efecto de diseño	Efecto de diseño de raíz cuadrada	Recuento no ponderado
				Inferior	Superior			
% del total	Ninguna	3.7%	0.4%	2.7%	5.0%	1.573	1.254	117
	1 a 3	21.4%	0.9%	19.1%	23.9%	1.447	1.203	686
	4 a 6	38.0%	1.2%	34.7%	41.5%	2.013	1.419	1223
	7 o más	36.9%	1.1%	33.9%	40.1%	1.708	1.307	1188
	Total	100.0%						3214

Tabla 51. Ocurrencia de violencia en el último año

		Estimación	Error estándar	95% de intervalo de confianza		Efecto de diseño	Efecto de diseño de raíz cuadrada	Recuento no ponderado
				Inferior	Superior			
% del total	Nunca	11.5%	0.7%	9.8%	13.5%	1.397	1.182	369
	Al menos una vez	88.5%	0.7%	86.5%	90.2%	1.397	1.182	2845
	Total	100.0%						3214

Tabla 52. Número de situaciones que le han ocurrido en el último año (RANGO)

		Estimación	Error estándar	95% de intervalo de confianza		Efecto de diseño	Efecto de diseño de raíz cuadrada	Recuento no ponderado
				Inferior	Superior			
% del total	Ninguna	11.5%	0.7%	9.8%	13.5%	1.397	1.182	369
	1 a 3	30.7%	0.9%	28.2%	33.4%	1.334	1.155	988
	4 a 6	36.4%	0.8%	34.2%	38.6%	.866	.930	1169
	7 o más	21.4%	0.9%	19.0%	24.0%	1.558	1.248	688
	Total	100.0%						3214

Cobertura temporal

La encuesta permitió medir la prevalencia de la exposición de las mujeres a la violencia a lo largo de la vida y en los últimos doce meses respecto del periodo de levantamiento de la encuesta (agosto de 2016 a agosto de 2017).

Periodo de levantamiento

La encuesta se levantó del 21 al 25 de agosto de 2017.

Diseño del operativo de campo

La dificultad en la selección de los casos radicó en la representatividad de éstos. Una condición que se consideró fundamental es que los casos obtenidos mantuvieran una distribución en el tiempo similar a la de la afluencia real. Es decir, que la proporción de los casos seleccionados en las horas de mayor afluencia se correspondiera con la proporción de la población de mujeres que se traslada en ese periodo respecto de la afluencia total.

Sin embargo, no existen datos históricos ni mayor información sobre la afluencia de mujeres en los CETRAM por lapsos de tiempo, por lo que se optó por seleccionar la muestra de la siguiente forma con el fin de garantizar la representatividad para la afluencia total de mujeres:

Se realizó una visita de preparación a cada CETRAM con el fin de señalar en un mapa del lugar las principales rutas de tránsito y se seleccionaron los puntos de ubicación de las personas que realizaron las entrevistas. Los criterios para identificar las principales rutas de tránsito estuvieron dados por la mayor afluencia de personas y la existencia de condiciones favorables para el levantamiento: no aglomeraciones saturadas que hagan inviable la aplicación, espacios adecuados para que se pudieran detener encuestadoras a realizar la encuesta y espacios en los que la autoridad dio permiso para hacer el levantamiento.

Para la aplicación de la encuesta se ubicaron equipos de encuestadoras en los distintos puntos seleccionados. Estas personas llevaron el control del número de mujeres que transitan por el lugar (con un contador de mano). Cada persona se encargó de contar el número de mujeres que pasan por cada punto realizando la selección de las mujeres a entrevistar a partir de la definición del número definido para el salto sistemático (3), el cual se aplicó a partir de terminar la entrevista con su último contacto exitoso. Una vez aplicada la entrevista, se reinició el contador y se repitió el paso anterior, teniendo cuidado de no contar dos veces a una misma persona y tampoco dejar fuera a ninguna mujer que pasó.

El procedimiento se llevó a cabo en un día laboral regular de la semana en cada CETRAM seleccionado, en el

horario que cubre el servicio del metro, para garantizar representatividad de las mujeres que transitan por dicho CETRAM en un día típico laborable.

Para el levantamiento se consideró la perspectiva de género y las directrices consideradas por la Organización Mundial de la Salud para este tipo de investigaciones. Las mujeres fueron encuestadas por mujeres para generar mayor empatía y un ambiente de confianza ante un tema tan sensible como la violencia sexual.

Procesamiento y sistematización de resultados de la encuesta

Para sistematizar, validar y analizar la información se utilizó el paquete estadístico aplicado a ciencias sociales (SPSS), a través del cual se obtuvieron los datos necesarios para el cálculo de los indicadores cuya fuente fue la encuesta.

Cobertura temática y su justificación en relación con los indicadores que alimentará la información obtenida por medio de la encuesta

A continuación, se presenta la Tabla 52 con los indicadores que fueron calculados a partir de la encuesta y los respectivos temas a los que responden, los cuales fueron la base del instrumento para la recolección de información (cuestionario).

Tabla 53. Indicadores y temas

No. de indicador	INDICADOR	TEMA
1	Porcentaje de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público o espacios públicos de trayecto en la CDMX. Desagregado por grupo de edad, acto violento y tipo de espacio público (incluyendo transporte).	Ocurrencia de violencia sexual.
18	Porcentaje de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público de la Ciudad de México. Desagregado por grupo de edad y por modo de transporte.	Ocurrencia de violencia sexual.
23	Porcentaje de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en los espacios públicos. Desagregado por grupo de edad y por tipo de espacio público.	Ocurrencia de violencia sexual.
2	Porcentaje de mujeres que declaran sentirse seguras transitando por el transporte y espacios públicos de la CDMX. Desagregado por edad y tipo de espacio público (incluyendo transporte).	Percepción de seguridad.
19	Porcentaje de mujeres que afirman sentirse seguras en el transporte público. Desagregado por grupo de edad.	Percepción de seguridad.
20	Porcentaje de mujeres que tienen miedo de ser agredidas sexualmente al usar el transporte público. Desagregado por grupo de edad.	Percepción de seguridad.

No. de indicador	INDICADOR	TEMA
21	Porcentaje de mujeres que afirman sentirse seguras en las calles y espacios públicos.	Percepción de seguridad.
22	Porcentaje de mujeres que tienen miedo de ser agredidas sexualmente en calles y espacios públicos.	Percepción de seguridad.
12	Porcentaje de mujeres que conocen en dónde pueden denunciar delitos sexuales en el transporte y espacios públicos.	Denuncia.
14	Distribución porcentual de la valoración de las mujeres respecto del grado en que participa la sociedad civil en la toma de decisiones con relación a las acciones públicas para prevenir y atender la violencia sexual en transporte y espacios públicos.	Valoración de políticas y participación ciudadana en la prevención y atención del problema.
15	Distribución porcentual respecto del grado en que las mujeres consideran adecuadas las principales acciones públicas para prevenir y atender la violencia sexual en transporte y espacios públicos.	Valoración de políticas y participación ciudadana en la prevención y atención del problema.
24	Distribución porcentual de la percepción de las mujeres respecto de la reacción de pasajeros y/o transeúntes cuando presencian un acto de violencia sexual en contra de una mujer.	Reacciones ante la violencia.

Cuestionario

Debido a que la población objetivo de la encuesta se encuentra en movimiento y con poco tiempo disponible para contestarla, aunado al hecho de que la encuesta fue levantada en los CETRAM, el instrumento para la recolección de información tuvo las siguientes características:

1. Opciones de respuesta cerradas.
2. Corto en duración (máximo 5 minutos).
3. Con un lenguaje sencillo y claro que permitiera su entendimiento por parte de mujeres con perfiles diversos.

A fin de responder a los objetivos del estudio, así como a la temática señalada en la Tabla 52, contenida en los

indicadores del Programa, el cuestionario tuvo la estructura que se muestra a continuación. Cabe señalar que se agregaron algunos temas adicionales a la información requerida para el cálculo de los indicadores por considerarse información base útil para el inicio del Programa. Estos temas adicionales son: respuesta de las mujeres ante la violencia sexual y confianza en las autoridades y agentes de seguridad.

Estructura temática del cuestionario:

Características sociodemográficas. Las variables que se consideraron son: edad, nivel educativo, ocupación actual o empleo actual, situación conyugal y días a la semana que utiliza el transporte y los espacios públicos.

Percepción de seguridad. Las variables de este apartado buscaron recoger la percepción de las mujeres respecto de la seguridad en el transporte y espacios públicos y el

miedo a ser agredidas sexualmente al usar el transporte y espacios públicos.

Ocurrencia de violencia sexual y percepción de gravedad. Para preguntar sobre los distintos tipos de violencia sexual que han enfrentado las mujeres se tomaron como referente la definición de *violencia sexual* establecida en la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para la Ciudad de México, y se consideraron como base 15 manifestaciones de la violencia sexual, las cuales han sido identificadas a partir de un trabajo de varios años realizado en el marco de otras investigaciones cuantitativas y cualitativas sobre violencia sexual en transporte o espacios públicos.²⁰ Asimismo, para la identificación de estas manifestaciones fueron integradas propuestas hechas por ONU Mujeres e INMUJERES CDMX.

La definición de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para la Ciudad de México que fue tomada como referencia es:

Artículo 6. Los tipos de violencia contra las mujeres son:

(...)

V. Violencia Sexual: Toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, seguridad, integridad y desarrollo psicosexual de la mujer, como miradas o palabras lascivas, hostigamiento, prácticas sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrante de la imagen de la mujer;

20 Al respecto cabe señalar como referentes los trabajos realizados por EPADEQ, A. C., sobre violencia sexual en el transporte público de la Ciudad de México (2008-2009); la investigación para el diagnóstico y la línea de base del Programa Ciudades Seguras en el Municipio de Torreón (2016); el *Diagnóstico sobre la violencia sexual en transportes y espacios públicos de la Ciudad de México*, elaborado por El Colegio de México, así como la ENDIREH, en el apartado correspondiente a violencia en el ámbito comunitario.

Las manifestaciones de violencia sexual consideradas en la encuesta son:

1. Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual
2. Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres
3. Le susurraron cosas al oído
4. Le miraron morbosamente el cuerpo.
5. La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento
6. Ellos le mostraron los genitales con intención sexual
7. Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted
8. Le dieron una nalgada
9. Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual
10. Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento
11. Eyacularon enfrente de usted
12. Le hicieron propuestas sexuales indeseadas
13. Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual
14. La persiguieron con intención de atacarla sexualmente (intento de violación)
15. La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales (violación)

- a. *Los lugares y las horas de ocurrencia.* En este apartado interesó conocer de manera más precisa los lugares en los que ocurren los actos violentos: modos de transporte públicos, otros espacios públicos, así como las horas en que ocurren de manera más frecuente los hechos.
- b. *Conocimiento respecto de los lugares donde es posible denunciar delitos sexuales en espacios públicos.*
- c. *Las respuestas de las mujeres ante la violencia sexual.* La reacción en el momento del hecho, la denuncia, así como las medidas de seguridad que toman.
- d. *Confianza en las autoridades y agentes de seguridad.*
- e. *Percepción de las reacciones ante la violencia* cuando las personas son testigos de violencias sexual en contra de las mujeres.



www.unwomen.org

www.lac.unwomen.org

www.mexico.unwomen.org

• @ONUMujeres /@ONUMujeresMX

f onumujeresmx