



Instituto
Belisario Domínguez
Senado de la República

Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM)

Andrea Reyes Flores

54

Octubre, 2018

Cuaderno de Investigación
Dirección General de Análisis Legislativo

Índice

Puntos principales.....	3
Introducción.....	4
I. Acciones preventivas para atacar la problemática del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM).....	9
II. El acoso sexual al interior del STCM en 2017.....	13
III. Reacciones legislativas relacionadas con la problemática del acoso sexual.....	20
Conclusiones.....	27
Referencias.....	28

Puntos principales

- La violencia de género es uno de los problemas sociales más agudos que padecen millones de mujeres alrededor del mundo, cuyo tratamiento ha ido ganando espacio en la agenda pública.
- La violencia contra las mujeres en los espacios públicos es sobre todo de índole sexual. La Ciudad de México es señalada como uno de los lugares con mayor prevalencia al respecto.
- La preocupación por atender y prevenir el acoso sexual que sufren las mujeres en espacios públicos como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM) se ha visto reflejada en el impulso de diversos programas del gobierno local.
- En 2017 las agresiones sexuales más recurrentes al interior del STCM fueron tocamientos, toma de foto o video sin consentimiento, muestra de genitales, fricción de genitales y majaderías sexuales. De acuerdo a datos del propio STCM solamente 32% de los casos reportados por acoso sexual abrió una carpeta de investigación, 2% denunció ante el juzgado cívico, otro 2% presentó una queja y el 64% desistió de la denuncia.
- En la LXII Legislatura se presentaron siete iniciativas relacionadas con el acoso sexual. No obstante, el tratamiento del tema se concentró en centros de trabajo o escuelas, sin considerarse los espacios ni el transporte público. Para la LXIII Legislatura fueron promovidas siete iniciativas relacionadas con la tipificación, prevención, erradicación y sanción del acoso sexual en el espacio y/o transporte público. Cuatro iniciativas fueron presentadas por la Cámara de Diputados, dos por la Comisión Permanente y una fue promovida por el Senado.
- Tres de las siete iniciativas se relacionan con la tipificación del delito de acoso sexual, dos contemplan su erradicación y/o prevención mediante la implementación de programas institucionales, una amplía las sanciones a quienes cometan actos de esta índole y una pretende ampliar acciones relacionadas con la violencia a la comunidad y la promoción de espacios públicos seguros y accesibles para las mujeres.

- La línea general en la que se inscriben las disposiciones planteadas suponen principalmente algún tipo de modificación o adición a los artículos 259 Ter del *Código Penal Federal*, así como el 16 y 17 Bis de la *Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*
- Entre lo propuesto en las iniciativas presentadas en la LXIII Legislatura se enfatiza la implementación de programas a través del Estado que sumen acciones para la atención y erradicación del acoso sexual.

Introducción¹

La sociedad se ha construido en el establecimiento cultural e histórico de una asimetría de género que se manifiesta en los roles de poder entre hombres y mujeres, la cual se muestra tan usual y cotidiana que se expresa en estereotipos modulados a partir de la posición superior de los hombres. En la base de esta asimetría aparece la violencia como un mecanismo que establece, legitima y perpetúa esa misma asimetría de género (Falú, 2017). La violencia es uno de los problemas sociales más agudos que padecen millones de mujeres alrededor del mundo, síntoma de la desigualdad e inequidad de género. Estos actos de violencia se manifiestan en diversos ámbitos de la vida social y política, entre ellos, los espacios públicos, incluyendo los sistemas de transporte colectivo.

La problemática de la violencia de género ha ido ganando espacio progresivamente en la agenda pública, resultado de la creciente preocupación sobre el tema manifestado por los organismos internacionales que han subrayado la importancia del problema, incluyéndolo en sus programas de trabajo (CEPAL, 2015). Como resultado de lo anterior, diversas organizaciones mundiales, en colaboración con los gobiernos locales, han impulsado programas y políticas públicas a través de una gran cantidad de instrumentos jurídicos internacionales con la finalidad de atender, prevenir y sancionar la violencia de la que son objeto las mujeres. Uno de los antecedentes más emblemáticos en el abordaje de esta problemática fue la celebración de la *Convención Interamericana para la Prevención, Sanción y Erradicación de la Violencia contra la Mujer* realizada en el año de 1995, también conocida como *Convención de Belém do Pará*, la cual vinculó a los países miembros de la Organización de Estados Americanos (OEA), los cuales se adhirieron a ella. En concordancia con ésta y otras disposiciones internacionales en materia de derechos humanos de las mujeres, en México se han impulsado cambios significativos en la legislación y las políticas públicas, de las cuales la *Ley General de Acceso a una Vida Libre de Violencia*, promulgada el 1° de febrero de 2007 constituye una de las más relevantes, pues establece los lineamientos jurídicos y administrativos con los que el Estado intervendrá en todos sus niveles de gobierno para garantizar y proteger los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia (INMUJERES, 2007).

¹ Agradezco al Dr. Itzkuauhtli Zamora Saenz y al Dr. Juan Pablo Aguirre Quezada por sus valiosos comentarios y recomendaciones que enriquecieron este documento.

El transporte público en diversas partes del mundo resulta un ambiente hostil para las mujeres, ya que en el trayecto diario que recorren para trasladarse a sus destinos, son vulnerables a sufrir acoso sexual, una de las diversas expresiones de violencia sexual. En lo estipulado en la *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia* se define al acoso sexual como “una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos” (Art. 13). Al respecto, la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH) indicó que la violencia contra las mujeres en los espacios públicos o comunitarios es sobre todo de índole sexual, manifestada en frases ofensivas de tipo sexual, acecho y acoso sexual (manoseo, exhibicionismo obsceno), señalando a la Ciudad de México como una de las entidades con mayor prevalencia. Dicha encuesta remarca que este tipo de violencia ocurrió principalmente en la calle y parques (65.3%) seguido del autobús y microbús (13.2%), y el metro (6.5%).²

Si bien el acoso sexual se trata de una problemática que podrían sufrir tanto hombres como mujeres, diversas investigaciones señalan que son las mujeres, de forma abrumadora, las víctimas de este fenómeno, como lo muestran las cifras arrojadas por la Encuesta de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2017 (ENVIPE), al señalar que 76% de las víctimas de acoso sexual en el transporte público fueron mujeres. Asimismo, en los resultados de la encuesta levantada en 2014 por la Fundación Thomson Reuters respecto a la seguridad en el transporte público, las ciu-

² El resto del porcentaje corresponde a otros ámbitos comunitarios como mercado, plaza, tianguis, centro comercial (5.2%), vivienda particular (2.9%), feria, fiesta o junta vecinal (1.9%), otro lugar público (1.5%), el Metrobús (1.2%), una cantina, bar, antro (1.1%), taxi (1.05%), e iglesia o templo (0.3%).

Tabla 1. Ranking internacional de ciudades con los sistemas de transporte más peligrosos para las mujeres, 2014

Lugar	Posición
Bogotá	1
Ciudad de México	2
Lima	3
Delhi	4
Jakarta	5
Buenos Aires	6
Kuala Lumpur	7
Bangkok	8
Moscú	9
Manila	10
París	11
Seúl	12
Londres	13
Beijing	14
Tokio	15
Nueva York	16

Fuente: Elaboración propia con datos de YouGov & Thomson Reuters Foundation, 2014

El presente documento tiene como finalidad mostrar la problemática del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM) en la Ciudad de México, así como analizar las principales acciones institucionales en materia de atención y prevención que se han aplicado para hacer frente a las altas cifras de acoso sexual en el STCM de la Ciudad de México. Para ello, en el primer apartado, se presentan las principales acciones implementadas desde 2007 para atacar la problemática en el STCM. Posteriormente, se realiza un análisis del acoso sexual al interior del STCM en el año de 2017, considerando las acciones implementadas para su tratamiento, haciendo un seguimiento de las cifras de denuncia, desistimientos y quejas y tomando en cuenta la percepción de las usuarias después de la implementación de programas e iniciativas puestas en marcha para atender y prevenir la problemática. Por último, se presentan las principales iniciativas legislativas propuestas desde el Congreso,

con especial atención al tratamiento que tuvo el tema en la LXIII Legislatura. Hasta la fecha no se han presentado iniciativas al respecto en la LXIV Legislatura; sin embargo, fortalecer el abordaje de la violencia contra las mujeres, particularmente la violencia sexual, a través de la labor parlamentaria en la presente Legislatura podría contribuir a un mejor tratamiento en cuanto a alternativas de solución para atender un problema de gran dimensión.

I. Acciones preventivas para atacar la problemática del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM)

El STCM es fundamental en el tránsito cotidiano de los habitantes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, ya que se realizan más de cuatro millones de viajes diarios y se considera que es uno de los que cuenta con mayor flujo anual en el mundo (Soto, 2016). Algunas respuestas institucionales para hacer frente al problema de la victimización e inseguridad de las mujeres que viven en áreas urbanas y que utilizan ese medio de transporte para sus traslados han sido principalmente la mayor presencia de personal de seguridad en las estaciones del metro, empleados de ambos sexos trabajando como oficiales de transporte, la promoción de campañas de sensibilización y la disposición de vagones en determinados horarios exclusivos para mujeres. De esta manera, la segregación por género en vagones del metro y otros medios de transporte como el metrobús y el tren ligero se ha planteado como una medida para que las mujeres viajen seguras.³

Al interior de la República Mexicana, sólo en Monterrey, Nuevo León y en Guadalajara, Jalisco se cuenta con una red de trenes similar a la de la Ciudad de México. En el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey como parte de las acciones para disminuir el acoso, por primera vez el 8 de marzo de 2018 se implementó el “vagón rosa” de uso exclusivo para mujeres, niños, personas con discapacidad y adultos mayores, además se contempló la instalación de un Centro de Orientación y Denuncia (Code), de la Procuraduría de Justicia de Nuevo León, donde se podrán recibir quejas de usuarias, así como la promoción de campañas de concientización por parte del Instituto Estatal de las Mujeres (Campos, 5 de marzo de 2018). Por su parte, en Guadalajara recientemente el Instituto Jalisciense de las Mujeres ha iniciado campañas contra el acoso hacia las mujeres en el tren ligero, sitrán, macrobús y camiones del transporte público, donde un grupo de personas podrá brindar asesoría legal sobre el modo de actuar en caso de ser víctimas de acoso (W radio, 18 de agosto de 2018). En diversos lugares del mundo como Tokio, Beirut, Nueva Delhi, El Cairo, Río de Janeiro y Yakarta se han implementado medidas similares (BID,2017).

³ El Sistema de Transporte Colectivo Metro cuenta con dos líneas que conectan con el Estado de México, la línea A y la línea B, en las cuales también se ha implementado la separación de vagones y se cuenta con cuerpos de seguridad.

De acuerdo con un estudio realizado por la CEPAL (2015), la Ciudad de México es uno de los lugares en donde se han realizado más trabajos de análisis e investigación sobre las conductas de abuso y acoso sexual en el transporte público. Por tanto, califica a la Ciudad de México como el área metropolitana que más ha avanzado en América Latina en cuanto al conocimiento y caracterización del tema. Una de las acciones más destacadas en este rubro ha sido el programa denominado “Viajemos Seguras” que implementó el entonces Gobierno del Distrito Federal en mayo de 2007 y que continúa vigente con el objetivo de prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México, mediante la confluencia de 10 dependencias de gobierno y una Institución Ciudadana,⁴ promoviendo la seguridad y los derechos de las mujeres, la vigilancia ciudadana y por ende, el desarrollo social (INMUJERES CDMX, 2018). El programa busca promover la cultura de la denuncia por cualquier tipo de agresiones y violencia sexual contra las mujeres, así como brindar atención específica a las víctimas de delitos sexuales que se encuentran en el transporte público con la finalidad de proporcionar un sistema más eficaz para la presentación de quejas y una presencia policial más constante para disuadir agresiones. Sus objetivos se delinearán de la siguiente manera:

- Fortalecer los servicios de seguridad pública e institucional para garantizar la protección, la tranquilidad y la confianza de las mujeres en el uso del transporte público, así como para cuidar y proteger su integridad física y sexual.
- Fomentar el respeto y la protección de los derechos humanos de las mujeres, mediante acciones de prevención y difusión.
- Promover la cultura de denuncia de todo tipo de agresiones y violencia sexual contra las mujeres.
- Garantizar el acceso de las mujeres a la justicia, mediante procedimientos que sean ágiles, sencillos y efectivos, para lograr la oportuna sanción de los responsables (INMUJERES CDMX, 2018, párr.2).

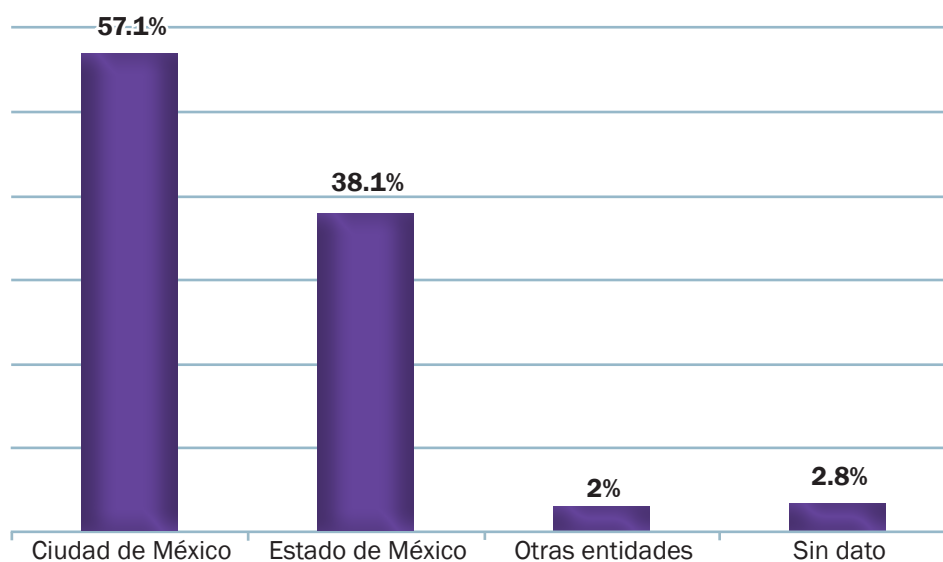
⁴ En el Convenio de Colaboración Interinstitucional para la Seguridad de las Mujeres en los Transportes Públicos en 2008 participan la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal, el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, el Instituto de la Juventud del Distrito Federal, el Sistema de Transporte Colectivo del Distrito Federal, la Red de Transportes de Pasajeros del Distrito Federal, el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, el Sistema de Corredores Metrobús, el Servicio de Localización Telefónica, LOCATEL y la instancia ciudadana Consejo Ciudadano de la Ciudad de México.

Después de haber puesto en marcha el programa “Viajemos Seguras” se incorporaron algunas acciones y programas paralelos con la finalidad de fortalecerlo, tal es el caso del “Programa CDMX, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas”, anunciado el 25 de noviembre de 2015, resultado de un estudio diagnóstico que financió ONU Mujeres y para el cual el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México y un equipo interdisciplinario de El Colegio de México colaboraron en conjunto. Entre los objetivos del programa se destacan fortalecer y ampliar las acciones puestas en marcha por el programa “Viajemos Seguras”; generar un sistema de monitoreo preventivo de la violencia contra las mujeres y niñas en los espacios y el transporte público, además de impulsar campañas de difusión y cambio cultural, sumando a toda la población y la sociedad civil a favor del derecho de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia en los espacios públicos y privados (INMUJERES CDMX, 2016).

Derivado del “Programa CDMX, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas” y como consecuencia de la protesta nacional llevada a cabo el 24 de abril de 2016 que reunió a mujeres de 27 ciudades del país para exigir un alto a la violencia de género, el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México puso en marcha la “Estrategia 30-100”, la cual se presentó un día después de la marcha. En ella se contempló una serie de acciones de impacto inmediato para prevenir, atender y sancionar la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. Entre tales medidas se encuentran el despliegue de 1, 439 elementos de seguridad en 524 operativos de vigilancia y la separación para la movilidad segura de mujeres y niñas en 198 estaciones de STCM. Asimismo, se planteó la implementación de silbatos como una herramienta preventiva y disuasiva, repartiéndose 25 mil 851 silbatos a usuarias del transporte público en seis estaciones del metro, diez Juzgados Cívicos y en el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México. Del total de silbatos entregados solamente en el STCM 19 mil 417 silbatos (95%) se repartieron a mujeres y 1016 (5%) fueron repartidos a hombres. Como se aprecia en la Gráfica 1, 57% de la población que recibió el silbato por parte del STCM radica en la Ciudad de México, 38.1% reside en el Estado de México (INMUJERES CDMX, 2016). Respecto a esta medida, el Observatorio de Seguimiento de la “Estrategia 30-100” conformado por grupos de la sociedad civil feminista como Ala Izquierda, EQUIS Justicia para las Mujeres, el Grupo de Información en Reproducción Elegida (GIRE), entre otras, realizaron un informe en donde se evaluó que los 25 mil 851 silbatos repartidos a usuarios del transporte público, comparado con los millones que transitan a diario en este espacio en la Ciudad de México, resultaban insuficientes. Además de la baja disponibilidad numérica, se criticó que los lugares para adquirirlos limitaban el acceso a quienes no se encontraban cerca de estos sitios o bien suponía un costo de traslado para su adquisición. Cuando se presentó el silbato, surgió una amplia dis-

cusión pública sobre su eficacia, no se dejó de señalar que se trataba de una medida que en países como Canadá y Estados Unidos, especialmente en las universidades había sido implementada exitosamente. Sin embargo, habría que repensar qué tan similares resultan esos contextos con el transporte público de la Ciudad de México. La medida fue calificada como un fracaso por dicho informe.

Gráfica 1. Distribución de silbatos repartidos por el STCM por entidad federativa en 2016 (Porcentaje)



Fuente: INMUJERES CDMX, 2016.

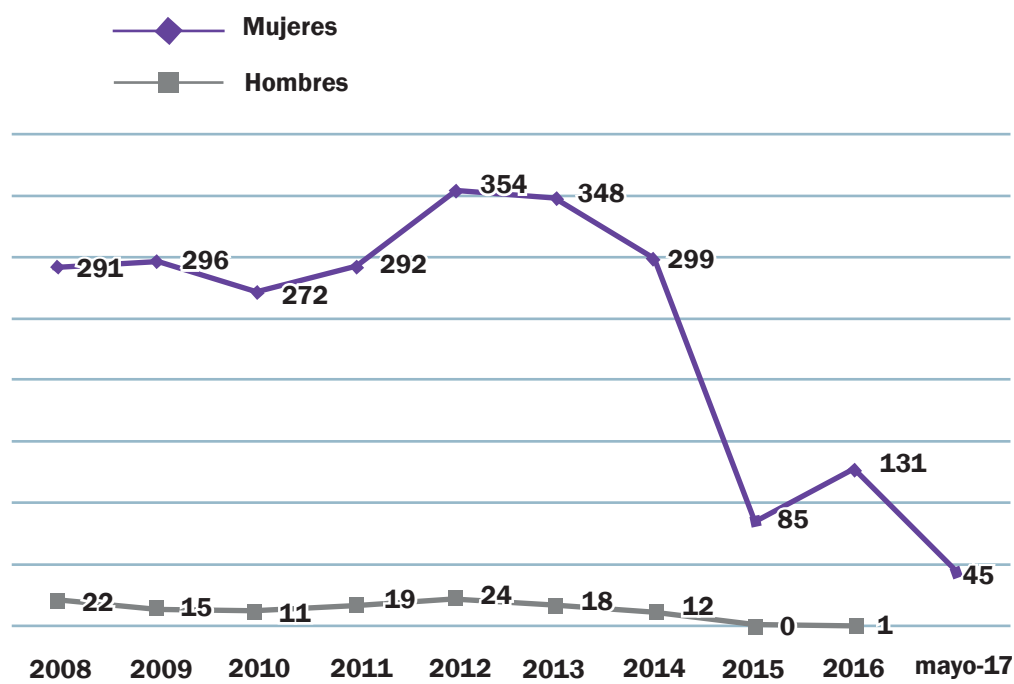
Es de suma importancia tomar en consideración que los programas antes señalados y especialmente la segregación del transporte que de ellos resulta, se construyen sobre la base del principio de la autoprotección de la “víctima mujer”. Esto quiere decir que, para que no se le acose, ella debe usar un transporte especial, lo que implica que no se tiene en cuenta que el trasfondo del problema es cultural y que la segregación, en lugar de solucionar el problema, a largo plazo lo puede agudizar (CEPAL, 2015).

II. El acoso sexual al interior del STCM en 2017

Entre los resultados reportados por el Instituto Nacional de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES CDMX) se destaca el incremento en el número de denuncias, así como de detenidos y remitidos; la capacitación permanente del personal de seguridad, de operación y de coordinación de acciones, así como la amplia difusión de campañas que promueven el respeto de las mujeres en el espacio público, entre otros (ONU Mujeres; INMUJERES CDMX; COLMEX, 2017). Al respecto, el INMUJERES CDMX realizó informes de manera anual hasta el 2015, respecto a la población atendida en los módulos ubicados en el STCM.⁵ A partir del 2016 los informes se comenzaron a realizar de manera mensual. La última actualización solo recupera cifras del mes de mayo de 2017. En dicho seguimiento se muestra que la población más proclive a sufrir alguna agresión sexual y que por lo tanto denuncia en mayor medida son las mujeres. Como se muestra en la Gráfica 2, desde la implementación del programa, el número de denuncias va de las 200 a las 300 por año. Aunque a partir del año 2015 el número de denuncias decrece considerablemente, la abogada Karla Michel Salas, especialista en el tema, estima que en realidad hay entre 300 y 350 agresiones sexuales contra las mujeres en el metro todos los días, las cuales suman más de 126 mil por año, pero sólo se registran alrededor 300 anualmente (s.a. 11 de mayo de 2016). La evaluación que hasta ahora ha realizado el INMUJERES CDMX no ha entregado cifras alentadoras, constatándose por el contrario que el programa ha disminuido el número de denuncias, pero no el acoso y abuso sexual (CEPAL, 2015). Cabe señalar que los módulos de atención “Viaja Segura” ubicados en el metro atienden además de problemáticas relacionadas con la violencia sexual, otros tipos de violencia, por lo que su seguimiento no se centra enteramente en la aplicación del programa.

⁵ Los Módulos de Atención a Víctimas por casos de violencia sexual se ubican en las estaciones del metro Balderas, Pantitlán, Mixcoac, Hidalgo, Tasqueña con un horario de atención de lunes a viernes de 08:00 a 20:00 horas.

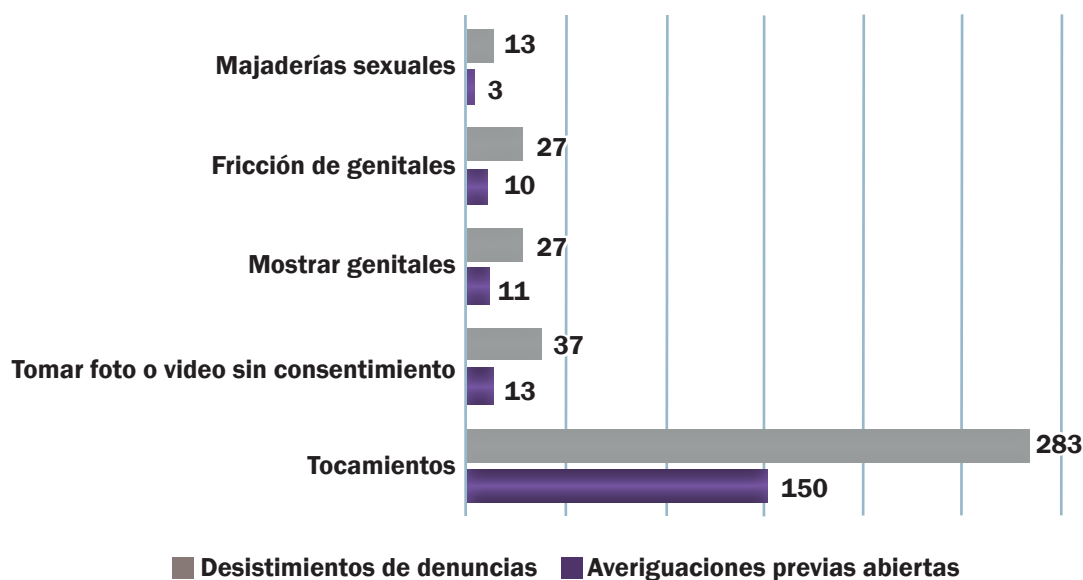
Gráfica 2. Población atendida en los módulos Viaja Segura en el STCM, 2008-2017 (Absolutos).



Fuente: Elaboración propia con datos de INMUJERES CDMX, 2008-2017.

Los informes sobre quejas, detenidos y desistimientos por violencia sexual que ha generado mensualmente el propio STCM en el último año, permiten ilustrar cómo, cuándo y dónde son acosadas las mujeres. Estos informes permiten saber qué agresiones son denunciadas con mayor frecuencia y cuál es el destino de esas denuncias. Aunque sólo se encuentran registros disponibles para el año 2017, conforme a los reportes, a diario se presenta al menos un caso de acoso en las distintas líneas de este transporte colectivo, gran parte de éstas no terminan en una denuncia formal y no generan una carpeta de investigación que permita su registro. El tipo de agresiones que llegan a sufrir las mujeres en el metro puede consistir en miradas lascivas, eyaculación sobre la persona, besos forzados, etc., no obstante, los tocamientos son la forma de acoso sexual más generalizada con 150 averiguaciones previas abiertas y 283 desistimientos de denuncias; como se observa en la Gráfica 3, a esta le sigue tomar fotos o video sin consentimiento, luego muestra de genitales, la fricción de genitales y finalmente majaderías sexuales.

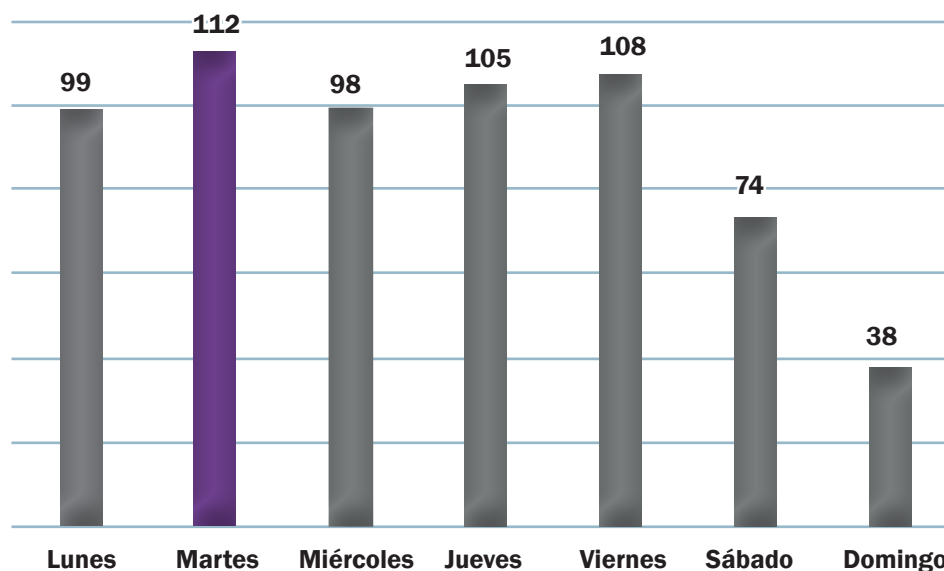
Gráfica 3. Agresiones sexuales más recurrentes al interior del STCM, 2017 (Absolutos)



Fuente: Elaboración propia con base en los Informes mensuales del Sistema de Transporte Colectivo Metro, 2017.

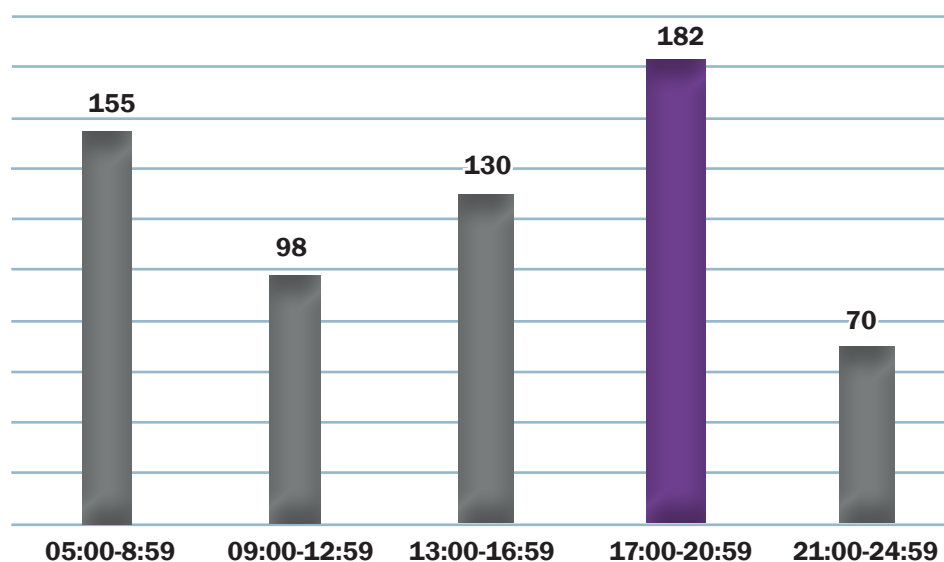
La mayoría de las agresiones reportadas durante el año 2017 ocurrieron de lunes a viernes, mientras que como se muestra en la Gráfica 4, en los días sábado y domingo se reportaron agresiones en menor medida. Esto podría deberse a que entre semana es cuando más personas usan el STCM para trasladarse a sus centros de trabajo o escuelas. Al analizar las agresiones de acuerdo con la hora en la que fueron reportadas, se observa que los rangos de horas en los que se acumula el mayor número de agresiones son de 5:00 a 8:59, de 13:00 a 16:59 y de 17:00 a 20:59 horas con 155, 130 y 182, respectivamente (Véase Gráfica 5). Los tres rangos coinciden con las horas habituales de entrada y salida del trabajo o escuela, que plausiblemente son las horas en las que se concentra una mayor afluencia en el sistema de transporte. Cabe destacar que en 2016 se señaló que el metro registraba un sobrecupo de 2.5 millones, rebasando su capacidad, pues la red se diseñó originalmente solo para el traslado de 3 millones de personas y ha recibido alrededor de 5.5 millones, lo cual también podría indicar un aumento en el riesgo que implica que los vagones estén llenos (López, 19 de febrero de 2018).

Gráfica 4. Número de agresiones sexuales contra las mujeres al interior del SCTM por día, 2017



Fuente: Elaboración propia con base en los Informes Mensuales del Sistema de Transporte Colectivo Metro, 2017

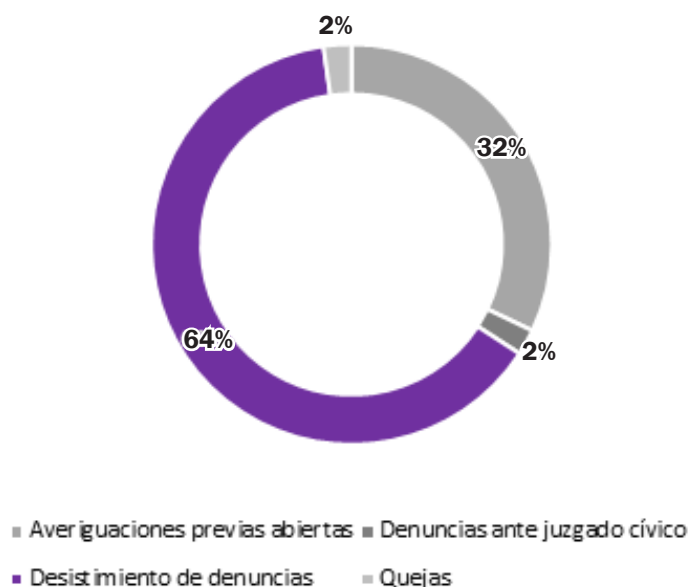
Gráfica 5. Número de agresiones sexuales contra las mujeres al interior del STCM de acuerdo al horario en el que se cometen, 2017



Fuente: Elaboración propia con base en Informes Mensuales del Sistema de Transporte Colectivo Metro, 2017

Resulta muy evidente el hecho de que existe una cantidad mucho mayor de mujeres que desisten de denunciar que mujeres que deciden abrir una averiguación formal, ya que como se observa en el gráfico 6, solamente 32% de los casos reportados por acoso sexual abrió una carpeta de investigación, un 2% presentó una denuncia ante el juzgado cívico, otro 2% presentó una queja, es decir, reportaron el abuso pero no identificaron al agresor y 64%, o sea, más de la mitad, desistió de la denuncia. En ese sentido, pese a que el programa se ha planteado como objetivos específicos “Promover la cultura de la denuncia de todo tipo de agresiones y violencia sexual contra las mujeres” y “Garantizar el acceso de las mujeres a la justicia, mediante procedimientos que sean ágiles, sencillos y efectivos...”, uno de los principales problemas que presenta la aplicación del programa se podría vincular con la baja cantidad de denuncias y con ello la escasa posibilidad de que la denuncia legal sea utilizada como una estrategia de enfrentamiento. Es importante señalar que, la denuncia formal es considerada internacionalmente un indicador robusto para medir el fortalecimiento de la conciencia y el empoderamiento de las mujeres para demandar sus derechos (BID, 2017). También indica la confianza de la ciudadanía en las autoridades de procuración de justicia (INMUJERES CDMX, 2016). En este sentido, cabe destacar que la ENVIPE realiza una estimación de la cifra negra de los delitos ocurridos en México. De acuerdo con esta información, retomada por la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas (CEAV) en su “1er diagnóstico sobre la atención de la violencia sexual en México” 2016, se estimó que 93.8% de los delitos perpetrados en el país no se denuncian, no obstante, la estimación varía según el tipo de delito, en “Otros delitos” la estimación de la cifra negra es de 94.1% y ahí se incluyen los delitos sexuales.

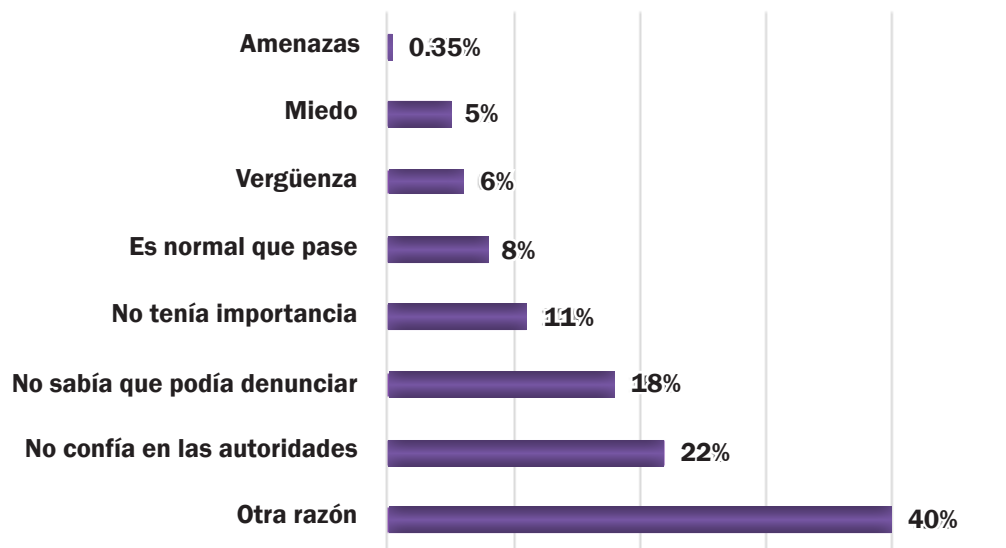
Gráfica 6. Detenidos, desistimientos y quejas por abuso sexual al interior del STCM, 2017



Fuente: Elaboración propia con base en Informes Mensuales del Sistema de Transporte Colectivo Metro, 2017.

El informe recientemente realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sobre los impactos producidos por el programa “Viajemos Seguras”, enfocado entre otras cuestiones, al funcionamiento del programa y la movilidad urbana de las usuarias a través de encuestas, entrevistas y observación etnográfica, arroja una luz sobre la inhibición de las víctimas a denunciar o bien desistir de la denuncia. Como se aprecia en la gráfica 7, si bien la falta de confianza en las autoridades, así como el desconocimiento de que se puede denunciar son las causas que en gran medida inhiben la denuncia, con 22% y 18% respectivamente, la mayor parte de las respuestas de las mujeres se orienta hacia “Otra razón”. Al respecto, en el informe se indica que en dichas razones destacan las respuestas de “andar con prisa”, “no supe dónde denunciar”, “no había a quien acudir”. Por otra parte, resulta alarmante el hecho de que 11% lo considera un acto de poca importancia, así como que 8% haya normalizado la violencia mediante este tipo de conductas, prevaleciendo la noción de la violencia sexual como un elemento ineludible al hacer uso o desplazarse en el transporte subterráneo. Mientras que un porcentaje mucho menor no denuncia por experimentar sentimientos como vergüenza o miedo, así como por ser objeto de amenazas.

Gráfica 7. Causas por las que no se denuncia el acoso sexual al interior del STCM, 2017.



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Interamericano de Desarrollo, 2017.

El miedo a la violencia sexual impacta de manera negativa las prácticas espaciales de las mujeres y las posibilidades de moverse por la urbe, lo cual afecta su integridad, seguridad, libertad y dignidad, de igual manera menoscaba e impide el goce y ejercicio pleno de sus derechos. Respecto a la percepción de seguridad que tienen las usuarias con la separación de vagones, el informe del BID con base en información cualitativa señaló que aunque la mayoría de las mujeres entrevistadas se siente segura en el transporte público con dicha medida, también coincidieron en que no se debía pensar como una solución a la problemática de la violencia sexual. En virtud de lo anterior, con base en los hallazgos presentados por la evaluación del BID, la separación de vagones resulta una acción ampliamente valorada por las usuarias como una forma de viajar seguras en el metro, lo cual según dicho informe constata que el programa cumple satisfactoriamente con su objetivo general.

III. Reacciones legislativas relacionadas con la problemática del acoso sexual.

Los esfuerzos del trabajo legislativo en torno a la prevención y atención del acoso sexual en el transporte público dan cuenta de una reciente preocupación de la problemática. En la LXII Legislatura se presentaron un total de siete iniciativas con relación al acoso sexual. No obstante, el tratamiento del tema se concentró en los centros de trabajo o escuelas y en ninguna fueron considerados los espacios ni el transporte público. Al revisar el número de iniciativas presentadas y sus ejes de abordaje en la LXIII Legislatura, se constata que hubo un aumento respecto a la preocupación de tratar legislativamente la problemática, al producirse un mayor número (29 en total). Gran parte de las que fueron presentadas mantuvieron la constante de priorizar el ámbito laboral, aunque a diferencia de la LXII Legislatura, en el periodo de la LXIII Legislatura, la valoración que se hizo respecto a la problemática del acoso sexual correspondió en paralelo con otro tipo de preocupaciones. En ese sentido, de un total de 29 iniciativas legislativas relacionadas con la tipificación, prevención, erradicación y sanción del acoso sexual, específicamente siete correspondieron al acoso sexual perpetrado en el transporte y/o espacios públicos.⁶ Es preciso señalar que también fue presentada una proposición con punto de acuerdo refiriendo el caso específico del acoso sexual en el metro de la Ciudad de México por parte del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la Cámara de Senadores, en el cual se refleja el interés y preocupación sobre las implicaciones que asumen los usuarios al utilizar este medio de transporte al considerar implementar medidas tanto para evitar la aglomeración de usuarios en horas pico como para atender la problemática del acoso sexual.

Aunque cinco de las siete iniciativas señaladas se corresponden con el acoso sexual cometido en espacios públicos (sin que se acote explícitamente qué lugares son considerados como tal), en la exposición de motivos de todas las iniciativas se subraya y referencia el transporte público como uno de los principales espacios donde ocurre con mayor frecuencia y se cataloga como uno de los espacios más peligrosos para las mujeres. Asimismo, la iniciativa presentada por la Diputada Maricela Contreras Julián señala el caso del acoso sexual al interior del Sistema de Transporte

⁶ Es importante señalar que en el total de las 29 iniciativas presentadas se comenzaron a visibilizar otros tipos de acoso sexual como es el caso del acoso cibernético.

Colectivo Metro en la Ciudad de México. Del total de las siete iniciativas mencionadas, cuatro estuvieron a cargo de la Cámara de Diputados, dos de la Comisión Permanente y solamente una fue promovida por el Senado. Con respecto a su estatus, cabe destacar que en dos de las iniciativas se ven reflejados los esfuerzos del trabajo legislativo al publicarse recientemente en el Diario Oficial de la Federación, mientras que cuatro tienen el dictamen de estatus pendiente y la planteada por el Senado fue desechada. En cuanto al grupo parlamentario al que corresponden las iniciativas, dos pertenecen al grupo parlamentario del PRD, dos las presentó MC, una el PAN, una MORENA y una el PVEM.

En la Tabla 2 se muestra el objeto y las propuestas principales de las iniciativas que se plantearon en la LXIII Legislatura, en dicha tabla, se observa que tres de las siete iniciativas se encuentran relacionadas con la tipificación del delito de acoso sexual (Iniciativas: Padierna Luna, 2018; Contreras Julián, 2017; Flores Carranza, 2017), dos se concentran en su erradicación y/o prevención mediante la implementación de programas institucionales y sistemas de denuncia, así como protocolos más ágiles (Iniciativas: Ochoa Ávalos, 2017; Ochoa Ávalos, 2018), una en ampliar las sanciones a quien cometa actos de esta índole (Iniciativa: Talavera Hernández, 2018) y una pretende ampliar acciones relacionadas con la violencia a la comunidad, así como la implementación de medidas para que los espacios públicos sean seguros y accesibles a todas las mujeres tomando en consideración incorporar la prevención de la violencia contra las mujeres como elemento en la planificación de la infraestructura urbana (Iniciativa: Villa González, 2017).

Tabla 2. Iniciativas legislativas presentadas con relación al acoso sexual en el espacio público en la LXIII Legislatura.

Número	Proponente y Fecha de presentación	Grupo Parlamentario	Denominación	Objeto y propuestas principales	Estatus
1	Sen. María de los Dolores Padierna Luna 25/10/2016	PRD	Que adiciona el artículo 259 Ter al Código Penal Federal; adiciona un capítulo denominado -Procedimiento para Delitos en Materia de Acoso Sexual en Espacios Públicos- del Código Nacional de Procedimientos Penales; y reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.	La iniciativa tiene por objeto tipificar el delito de acoso sexual en espacios públicos. Entre lo propuesto destaca: 1) quien realice conductas verbales o corporales lascivas que afecten o perturben el derecho a la integridad y libre tránsito, causando intimidación, degradación, humillación y/o un ambiente ofensivo; 2) detallar el Procedimiento para Delitos en Materia de Acoso sexual en Espacios Públicos.	Desechado 30/04/2018
2	Dip. María Candelaria Ochoa Ávalos 14/12/2017	MC	Que adiciona un artículo 16 bis a la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.	La iniciativa tiene por objeto definir el concepto de acoso sexual y establecer mecanismos para erradicarlo: 1) considerar a éste como cualquier acto llevado a cabo en un espacio público o privado que sea no consensado y amenazador, motivado principalmente por el sexo o el género percibido de la persona acosada.	Pendiente en Comision(es) de Cámara de Origen 14/12/2017

Continúa...

Número	Proponente y Fecha de presentación	Grupo Parlamentario	Denominación	Objeto y propuestas principales	Estatus
3	Dip. María Candelaria Ochoa Ávalos 28/04/2017	MC	Que adiciona el artículo 16 Bis a la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.	La iniciativa tiene por objeto implementar acciones para prevenir y erradicar el acoso sexual. Para ello propone: 1) definir a dicho tipo de acoso como cualquier acto llevado a cabo en un espacio público o privado que sea no consensado y amenazador, motivado por el sexo o el género percibido de la persona acosada.	Pendiente en Comision(es) de Cámara de Origen 24/04/2018
4	Dip. Maricela Contreras Julián 08/03/2017	PRD	Que adiciona un artículo 259 ter al Código Penal Federal.	La iniciativa tiene por objeto tipificar como delito el acoso sexual en espacios públicos y/o en espacios privados de acceso público. Entre lo propuesto destaca: 1) indicar que cometerá dicho delito quien realice conductas verbales o corporales lascivas que afecten o perturben el derecho a la integridad y libre tránsito de toda persona, causándole intimidación, degradación, humillación y/o un ambiente ofensivo.	Pendiente en Comision(es) de Cámara de Origen 08/03/2017

Continúa...

Número	Proponente y Fecha de presentación	Grupo Parlamentario	Denominación	Objeto y propuestas principales	Estatus
5	Dip. María Eloísa Talavera Hernández 25/05/2016	PAN	Que modifica la denominación del Capítulo I del Título Decimoquinto; reforma el artículo 259 bis y adiciona un artículo 259 ter del Código Penal Federal.	La iniciativa tiene por objeto establecer el delito de acoso sexual y ampliar las sanciones a quien cometa actos de hostigamiento sexual. Entre lo propuesto destaca: 1) indicar que cometerá el delito de acoso sexual quien asedie, atosigue o incordie sexualmente a personas de cualquier sexo o coaccione favores sexuales para sí o para un tercero, o realice una conducta de connotación sexual indeseable para quien la recibe; 2) señalar que tal delito se sancionará con uno a cinco años de prisión y de 50 a 250 días multa.	Publicado en el D.O.F el 15/06/2018
6	Dip. Concepción Villa González 21/11/2017	Morena	Que reforma y adiciona los artículos 16 Bis y 17 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.	La iniciativa tiene por objeto ampliar las acciones que serán consideradas como violencia a la comunidad. Para ello propone: 1) indicar que también constituirá dicha violencia los actos de acoso sexual u otras formas de violencia sexual contra las mujeres en el espacio y transporte público.	Pendiente en Comision(es) de Cámara de Origen 21/11/2017

Continúa...

Número	Proponente y Fecha de presentación	Grupo Parlamentario	Denominación	Objeto y propuestas principales	Estatus
7	Dip. Evelyng Soraya Flores Carranza 24/08/2016	PVEM	Que reforma y adiciona diversas disposiciones del Código Penal Federal.	La iniciativa tiene por objeto tipificar el delito de acoso sexual, así como aumentar las penas por violación y abuso sexual. Entre lo propuesto destaca: 1) Indicar que cometerá el delito de acoso sexual el que, sin importar el sexo de la víctima, solicite favores sexuales para sí o para una tercera persona o realice una conducta de naturaleza sexual indeseable para quien la recibe, que le cause un daño o sufrimiento psicoemocional que lesione su dignidad; 2) señalar que la pena para dicha acción será de seis meses a tres años de prisión y se incrementará en una mitad si la agresión se cometiera en el transporte público.	Publicado en D.O.F 15/06/2018

Fuente: Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación (Última consulta: 27 de septiembre de 2018).

Sobresalen las disposiciones de los planteamientos de las únicas dos iniciativas aprobadas y publicadas en el Diario Oficial de la Federación. La primera corresponde a la del grupo parlamentario del PAN presentada por la Diputada María Eloísa Talavera Hernández, dictamen que modificó la denominación del Capítulo I del Título Decimoquinto, incluyéndose en éste el acoso sexual, se reformó el artículo 259 Bis del *Código Penal Federal* y adicionó un artículo al 259 Ter del mismo, en donde se estableció el delito de acoso sexual considerando entre sus planteamientos comentarios lascivos de carácter sexual, gestos obscenos, tocamientos indebidos, roces corporales y frotamientos en lugares públicos y se ampliaron las sanciones a quienes cometan este tipo de actos, precisándose que las penas aumentarán cuando se perpetren a un menor o persona con discapacidad. Por su parte, en la iniciativa a cargo del PVEM presentada por la Diputada Evelyng Soraya Flores Carranza, la cual reformó el artículo 259 Bis, y adicionó los artículos 259 Ter y 266 Bis del *Código Penal Federal*, sobresale que la pena para quien cometa el delito de acoso sexual se incrementará en una mitad si la agresión se cometiera en el transporte público, teniendo en cuenta que la sanción para quien cometa este tipo de actos contempla de tres meses a seis años de prisión.

Además de lo anterior, resalta el planteamiento de la Diputada María Candelaria Ochoa del MC, quien en sus dos iniciativas presentadas señala la acción de facultar al Estado para la implementación de una educación dirigida hacia una cultura de no violencia contra la mujer, incluyendo en su atención dinámicas que implican la modificación de patrones socioculturales de hombres y mujeres mediante programas de educación formales en los diversos niveles del proceso educativo que atiendan de fondo la problemática, inscribiendo el acoso sexual en un problema de mayor profundidad que implica la formación de la sociedad como conducto para su erradicación. Por otra parte, como también se puede apreciar en la tabla 2, en concordancia con la problemática, la línea general en la que se inscriben las disposiciones planteadas suponen principalmente algún tipo de modificación o adición a los artículos 259 Ter del *Código Penal Federal* y el 16 Bis y 17 de la *Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*.

Conclusiones

A pesar de los esfuerzos desde el Congreso y las acciones llevadas a cabo por parte de diversas dependencias gubernamentales a través de programas para la atención y prevención de la violencia hacia las mujeres en el transporte público, el acoso sexual hacia las mujeres en la vía pública y transporte sigue siendo una realidad que se vive cotidianamente. Dicha problemática impacta en el desarrollo, salud, la vida pública y el acceso a la justicia de las mujeres. El Sistema de Transporte Colectivo Metro, al concentrar grandes flujos de usuarios, se vuelve un lugar propenso al delito, propiciándose más las condiciones para que se pueda agredir a las mujeres con miradas, palabras lascivas, expresiones corporales con fines sexuales, exposición de genitales, o cualquier otra acción que atente contra su seguridad. La complejidad del tema de la violencia de género, priorizada por diversos organismos, hace necesario el diseño e implementación de políticas públicas integrales, así como su abordaje desde una óptica menos inmediata, es decir, acciones que consideren e integren múltiples factores que permitan la construcción de condiciones para el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia en estos espacios.

Desde el trabajo legislativo se ha buscado coordinar instituciones de carácter público para coadyuvar en el tratamiento de la problemática. En ese sentido, para futuras propuestas que contemplen esta posibilidad resultaría de vital importancia esclarecer qué instancias participarían y las atribuciones que se les asignarían, así como cuáles serían los mecanismos a través de los cuales se coordinaría el programa. Una medida fundamental para atender y prevenir la problemática del acoso sexual al interior del STCM, es especificar con mucho mayor detalle en las iniciativas las medidas necesarias para reducirlo de manera significativa o bien erradicarlo. Entre lo propuesto en las iniciativas presentadas en la LXIII Legislatura se deja entrever que gran parte de ellas enfatizó la implementación de programas a través del Estado. Aunque dichos programas pueden sumar acciones para su atención y coadyuvar a su erradicación o bien disminuir el problema, se hace necesario ampliar el espectro de las medidas para atacar el problema. Desde esa perspectiva es idóneo que desde el trabajo Legislativo se comience a considerar la necesidad de plantear un programa integral que incluya acciones encaminadas a un ágil proceso en el sistema de denuncia. En esta discusión se está subrayando que una de las medidas para combatir dicha problemática se apoya en la implementación de acciones en torno a la educación en los diversos niveles escolares. En ese sentido, dicho enfoque preventivo de largo plazo contribuiría a la construcción de una ciudadanía más consciente de la complejidad que involucra la violencia contra las mujeres, permitiendo modificar el comportamiento y las actitudes sobre el género.

Referencias

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2017) *Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte público en la Ciudad de México. Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos*. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/8503/Evaluacion-de-impacto-del-programa-viajemos-seguras-en-el-transporte-publico-en-la-Ciudad-de-Mexico.PDF?sequence=1&isAllowed=y>

Campos Garza, L (5 de marzo de 2018) Este jueves pondrán en marcha el “vagón rosa” del metro en NL. Proceso Recuperado de: <https://www.proceso.com.mx/524921/este-jueves-pondran-en-marcha-el-vagon-rosa-del-metro-en-nl>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2015) *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente*. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626_es.pdf

Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas (CEAV) (2016) *1er diagnóstico sobre la atención de la violencia sexual en México*. Recuperado de: <http://repositorio.gire.org.mx/bitstream/123456789/1921/1/DiagnosticoViolencia.pdf>

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 (INMUJERES CDMX); El Colegio de México (COLMEX) (2017) *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México. Programa global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas*. Recuperado de: <http://mexico.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2017/03/diagnostico-ciudades-seguras>

Falú, A. (Diciembre, 2017) La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. *Vivienda y Ciudad*, 205-208 Recuperado de: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/19007/18928>

Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES CDMX) (2018) Estadísticas. Recuperado de: <https://www.inmujeres.cdmx.gob.mx/vida-libre-de-violencia/viaja-segura/estadisticas>

Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES CDMX) (2016) *Estrategia 30-100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. Informe a 100 días* Recuperado de: <http://data.inmujeres.cdmx.gob.mx/estrategia-30-100-contra-violencia-hacia-las-mujeres/>

Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES CDMX) (2018) Programas. Recuperado de: <https://www.inmujeres.cdmx.gob.mx/vida-libre-de-violencia/viaja-segura>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (18 de agosto de 2017) *Resultados de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2016* Recuperado de: http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2017/endireh/endireh2017_08.pdf

López, J. (19 de febrero de 2018) El Metro tiene un sobrecupo de un millón de usuarios al día. *Excelsior*. Recuperado de: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2018/01/19/1214535>

[s.a.] (11 de mayo de 2016) Mujeres denuncian acoso sexual en la CdMx; aumento de policías no funciona, aseguran. *Sin Embargo*. Recuperado de: <http://www.sinembargo.mx/11-05-2016/1659380>

Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM) (2017) Informes mensuales del Sistema de Transporte Colectivo Metro Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/>

Soto, P. (2016) *Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México*. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/html/3330/333051591007/>

YouGov & Thomson Reuters Foundation (2014) *Most dangerous systems for women* Recuperado de: <http://news.trust.org//spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?source=dpagerelspot>

W Radio (18 de julio de 2018) Inician campaña contra el acoso sexual en el Transporte Público. W Radio Recuperado de: http://wradio.com.mx/emisora/2017/08/14/guadalajara/1502736305_132839.html

Iniciativas consultadas

Contreras Julián Maricela (2017) Iniciativa que adiciona un artículo 259 ter al Código Penal Federal [Diputados-PRD] Recuperado de: http://sil.gobernacion.gob.mx/Librerias/pp_ContentoAsuntos.php?SID=f32351d504576364af5efda72e88aa53&Clave=3496547

Flores Carranza Evelyng Soraya (2016) Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones del Código Penal Federal [Comisión Permanente-PVEM] Recuperado de: http://sil.gobernacion.gob.mx/Librerias/pp_ContentoAsuntos.php?SID=f32351d504576364af5efda72e88aa53&Clave=3401958

Ochoa Ávalos María Candelaria (2017) Iniciativa que adiciona un artículo 16 bis a la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia [Diputados-MC] Recuperado de: http://sil.gobernacion.gob.mx/Librerias/pp_ContentoAsuntos.php?SID=f32351d504576364af5efda72e88aa53&Clave=3534685

Ochoa Ávalos María Candelaria (2017) Iniciativa que adiciona un artículo 16 Bis a la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia [Diputados-MC] Recuperado de: http://sil.gobernacion.gob.mx/Librerias/pp_ContentoAsuntos.php?SID=f32351d504576364af5efda72e88aa53&Clave=3649816

Padierna Luna María de los Dolores; De la Peña Gómez Angélica & Ríos Peter Armando (2018) Iniciativa que adiciona el artículo 259 Ter al Código Penal Federal; adiciona un capítulo denominado -Procedimiento para Delitos en Materia de Acoso Sexual en Espacios Públicos- del Código Nacional de Procedimientos Penales; y reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia [Senado-PRD] Recuperado de: http://sil.gobernacion.gob.mx/Librerias/pp_ContentoAsuntos.php?SID=f32351d504576364af5efda72e88aa53&Clave=3432365

Talavera Hernández María Eloísa (2016) Iniciativa que modifica la denominación del Capítulo I del Título Decimoquinto; reforma el artículo 259 bis y adiciona un artículo 259 ter del Código Penal Federal [Comisión Permanente-PAN] Recuperado de: http://sil.gobernacion.gob.mx/Librerias/pp_ContentoAsuntos.php?SID=f32351d504576364af5efda72e88aa53&Clave=3384408

Villa González Concepción (2017) Iniciativa que reforma y adiciona los artículos 16 Bis y 17 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia [Diputados-Morena] Recuperado de: http://sil.gobernacion.gob.mx/Librerias/pp_ContentoAsuntos.php?SID=f32351d504576364af5efda72e88aa53&Clave=3621095

DIRECCIÓN GENERAL DE ANÁLISIS LEGISLATIVO

Mtro. Cornelio Martínez López
Investigador
Dr. Itzkuauhtli Benedicto Zamora Saenz
Investigador
Mtra. Irma del Rosario Kánter Coronel
Investigadora
Mtro. Christian Uziel García Reyes
Investigador
Dra. Carla Angélica Gómez Macfarland
Investigadora
Mtra. Lorena Vázquez Correa
Investigadora
Lic. María Cristina Sánchez Ramírez
Investigadora
Mtro. Israel Palazuelos Covarrubias
Investigador
Dr. Juan Pablo Aguirre Quezada
Investigador

Denise Velázquez Mora
Diseño Editorial

Serie: Cuaderno de Investigación. No. 54
"Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de
Transporte Colectivo Metro (STCM)"

Elaborado por: Andrea Reyes Flores
Supervisado por: Itzkuauhtli Benedicto Zamora Saenz

Cómo citar este documento:

Reyes Flores, Andrea " Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM)" *Cuaderno de Investigación No. 54*, Instituto Belisario Domínguez, Senado de la República, Ciudad de México, 2018, 30p.

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de su autora o autor y no reflejan, necesariamente, los puntos de vista del Instituto Belisario Domínguez o del Senado de la República.

Cuadernos de Investigación es un trabajo académico cuyo objetivo es apoyar el trabajo parlamentario.



[IBD Senado](#)



[@IBD Senado](#)



www.senado.gob.mx

Donceles, No. 14, Centro
Histórico, C.P. 06020, Delg.
Cuauhtémoc, Ciudad de México