



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE MEXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE TRABAJO  
SOCIAL**

**T E S I S :**

**"VIOLENCIA COTIDIANA EN LA RED DEL  
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO  
DE LA CIUDAD DE MEXICO,  
DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 1999"**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LIC. EN TRABAJO SOCIAL**

**PRESENTA :**

**ULISES TORRES SANCHEZ**

28/9/14

**MEXICO, D.F. AGOSTO DE 2000**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**

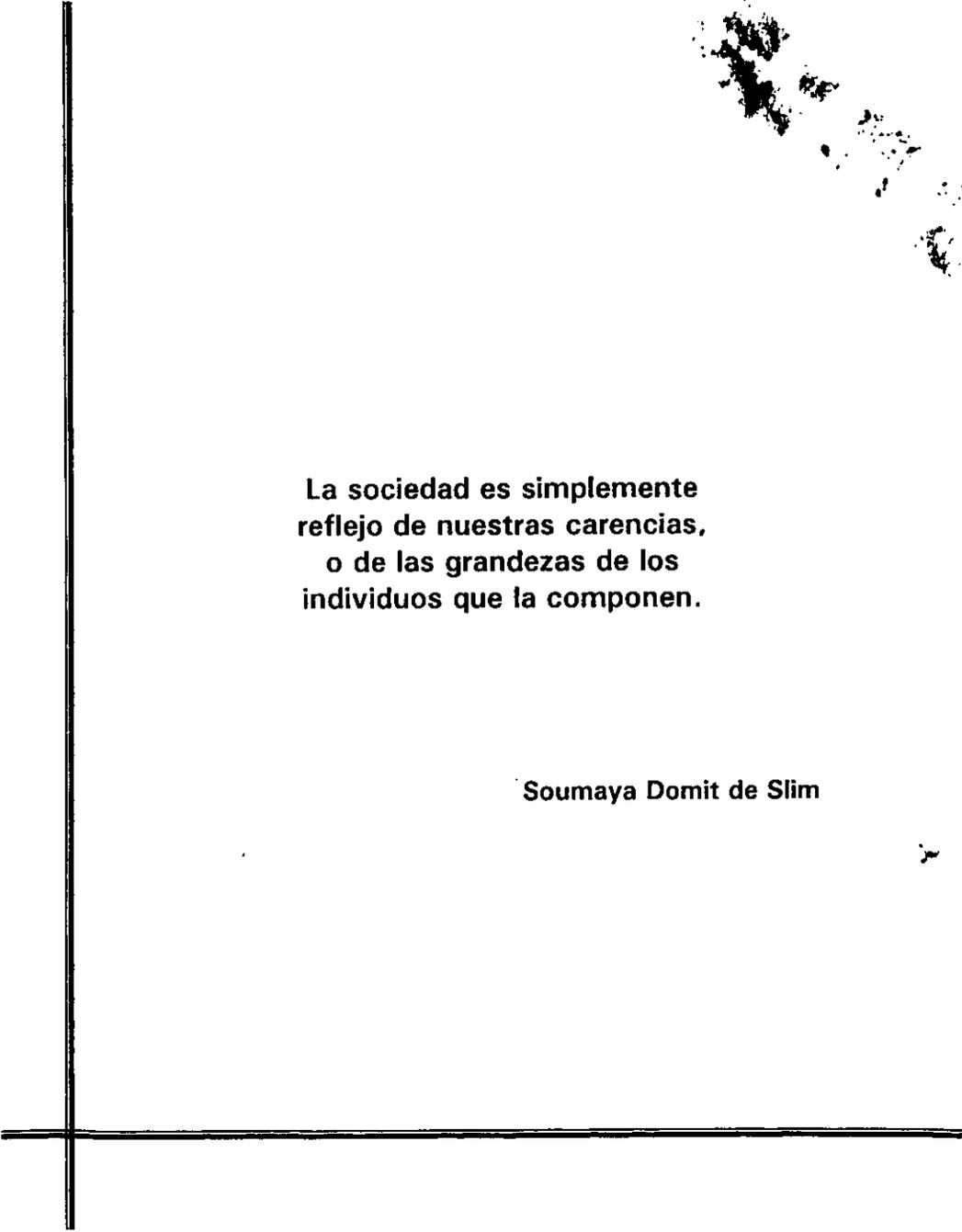


**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

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

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

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



**La sociedad es simplemente  
reflejo de nuestras carencias,  
o de las grandezas de los  
individuos que la componen.**

**Soumaya Domit de Slim**

---

## AGRADECIMIENTOS

A Dios, por todo lo que me has dado, por haber confiado en mí, por darme la grandeza de existir y servir a mi prójimo, por estar a mi lado en todo momento, pero sobre todo por permitirme descubrir en cada ser humano lo mejor de cada uno de ellos, ya que todo lo bueno proviene de ti...

A Mis padres; Alejandro e Isabel, por darme la vida y guiarme por los senderos superando obstáculos, proponiéndome metas, por ser mis amigos y por sus sabios consejos. El ejemplo de sus conductas me enorgullece y me obliga a seguir guardando los principios éticos y valores humanos que me han enseñado.

A Toda mi Familia, Felipe, Mary, Belén, Jonathan, Luis, Guillermo, Alejandra, Magaly, Giovanni, Maribel, Manuel, Gesher, Jair, Christian, Antonio, Mariano, Magaly, Rafael y Luis por siempre estar conmigo, por el amor, apoyo y comprensión que siempre me han brindado, por su enorme cariño, por su fiel amistad, por sus regalos y por sus útiles consejos.

A Todos Mis maestros por enseñarme a vivir la vida.

A Marcela, Adriana, Rosy, Carlos, Marco Polo y Bernardo amigos de aventuras y compañeros de inolvidables batallas, por las mil y diez mil sonrisas y por otorgarme un poquito de madurez.

A todos mis amigos Paty, Blanca, Nancy, Jonathan, Claudia, Vicky, por su enorme apoyo, por miles de gratos momentos y porque con su entusiasmo me dieron la energía necesaria para concluir este trabajo.

A México fuente de inspiración para mi superación.

Al pueblo trabajador mexicano por permitirme, a través de sus contribuciones, que realizará una carrera profesional.

A todas las personas que están junto a mí y que me dan mucho amor y cariño.

---

---

A la **UNAM** por todo lo que significa para el país, por sembrar semillas para el desarrollo y ser principal motor de esta sociedad, por haberme dado a los mejores amigos, enormes conocimientos, por tener grandes retos y convertirlos en gratas experiencias, por la oportunidad de recorrer sus aulas, puertas y pasillos que me llevaran por la vida con los conocimientos y madurez necesarios, y porque llevo en alto sus valores de honestidad y vocación de servicio.

A la **Escuela Nacional de Trabajo Social** por darme el privilegio de servir a mi sociedad sin distinción de raza, credo, o clase social. Daré lo mejor de mí para corresponder a este privilegio y devolver el gesto, aportando un granito de arena al desarrollo de mi país.

A la **Sra. Soumaya Domit de Slim** (q.e.p.d.) ausencia presente. Por enseñarme que "la superación es una exigencia de todos, ser mejores cada día, un poquito mejor que ayer y un poquito menos que mañana..."

Y que en ese ir buscando la perfección seremos y tendremos; mejores familias, mejores amigos y un mejor país. Y por enseñarme a descubrir en los seres humanos las cualidades antes que los defectos, y por permitirme trabajar en **ASUME** y contribuir a que tu sueño de que México llegue a ser un país desarrollado en lo económico y lo humano sea una realidad, gracias Summy.

Al **Sr. Carlos Slim** "queda aroma en la mano que da rosas", frase con la que me recibió un día, con la que me enseñó el verdadero sentido de DAR y de apoyar la excelencia educativa en nuestro país, impulsar al talento juvenil y dar oportunidad de desarrollarse a miles de jóvenes mexicanos y por contribuir con ello al desarrollo de México, gracias por las rosas Don Carlos.

A la **Mtra. Teresita de Barbieri** por su paciencia, apoyo, tiempo, determinación, reto y coraje con el que logramos llegar hasta el final de esta aventura que iniciamos juntos, y con quien comparto los frutos de este logro.

A **Mis sinodales**: Lic. Salvador Alvarado Garibaldi, Mtra. Angélica Herrera Loyo, Lic. Claudia Anzurez Mosqueda, Mtro. Sergio Ortiz Leroux, por su confianza, infinita paciencia, cuidadoso apoyo en esta tesis y por sus atinadas observaciones.

Sobra decir que todos los errores que puedan existir en el trabajo es entera responsabilidad del que suscribe.

---

---

A la Lic. **Nelia E. Tello Peón** por la gran formación académica que recibí, por estar a mi lado cuando la necesite, por descubrir y explotar el talento escondido de cada uno de sus alumnos y que repercutiera directamente en beneficio de la sociedad.

A la **Fundación Telmex A.C.** y a la **Fundación UNAM A.C.** por apoyarme con todos los recursos a lo largo de mi formación académica y la realización de esta investigación

A la **Casa del Becario Telmex**, por todos sus recursos pero sobretodo por los humanos.

A la **vida** por seleccionar lo mejor en materia de personas, recursos y experiencias para mí.

Al **Sistema de Transporte Colectivo Metro** de la Ciudad de México por el apoyo otorgado para la realización de esta investigación.

Al **Instituto de investigaciones Sociales de la UNAM**, con un reconocimiento especial al **Dr. René Jiménez Ornelas**, Director del PIIIVOS, por su asesoría, conceptos y sugerencias.

Al **niño de la calle, la prostituta, el homosexual, el indigente, el huérfano, el anciano, el discapacitado, a las mujeres, al indígena, a los reclusos, a los enfermos terminales, a los pobres y a la gente** que por su situación social me impulsa a redoblar esfuerzos por mejorar a mi país día con día.

A **Todos los seres humanos que me rodean y que hacen de mí lo que soy...**, que comparten su tiempo y su vida conmigo y que son partícipes de cada particular instante de mi existencia.

A todos ...  
... Mil gracias.

---

## INDICE

Describir la violencia. _____	5
Introducción. _____	18
<b>1.- Capítulo 1. Violencia y Poder en el Distrito Federal. _____</b>	<b>20</b>
1.1. Concepto de violencia. _____	21
1.2. Una Teoría del poder. _____	27
1.2.1 Concepto de poder. _____	28
1.2.2. Manifestaciones del poder. _____	30
1.3. Poder y violencia. _____	32
1.3.1. Dos tipos de violencia. _____	33
1.4. Teoría del espacio vital. _____	34
1.5. Antecedentes de la violencia en el Distrito Federal. _____	36

<b>2.- Capítulo 2. El Sistema de Transporte Colectivo Metro.</b>	<b>40</b>
2.1. Antecedentes.	41
2.2. El Metro, espacio de violencia.	50
2.2.1. Violencia en el S.T.C. Metro (análisis estadístico).	53
2.2.1.1. Suicidios.	55
2.2.1.2. Agresión verbal.	57
2.2.1.3. Agresión física.	58
2.2.1.4. Abuso sexual.	59
2.2.1.5. Acoso sexual.	60
2.2.1.6. Riñas.	61
2.2.1.7. Robo.	62
<b>Capítulo 3. Perfil sociodemográfico del pasajero de la línea 3.</b>	<b>67</b>
3.1. Encuesta.	68
3.2. Caracterización del pasaje.	71
3.3. Entorno del delito.	74
3.4. El Metro y los delitos	77
3.5. Las víctimas y los delitos.	79
3.6. Reacción de las víctimas.	83
<b>Capítulo 4. Análisis e interpretación de resultados.</b>	<b>89</b>
4.1. Opinión de los usuarios acerca del personal de vigilancia del S.T.C. Metro.	90
4.2. Explicaciones de la violencia en la línea 3.	94
4.3. Percepción de la violencia.	109
4.4. Factores de la violencia	116
4.5. Comprobación o rechazo de las hipótesis	119
4.6. Algunas vías de investigación futuras	122

<b>Capítulo 5. Plan Integral de acción.</b>	<b>123</b>
5.1. Diagnóstico.	124
5.2. Presentación del Plan integral de acción	125
<b>Esquema del Plan integral de acción</b>	<b>126</b>
<b>Primera etapa</b>	<b>127</b>
1.- <i>Investigar para prevenir el delito.</i>	127
2.- <i>Las encuestas semestrales de victimización en la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro desde el estudio de caso en Trabajo Social.</i>	127
<b>Segunda etapa</b>	<b>128</b>
3.- <i>Proceso de reingeniería en las agencias del Ministerio Público</i>	128
4.- <i>Planeación en los programas internos del Metro.</i>	129
<b>Tercera etapa</b>	<b>130</b>
5.- <i>La cultura de la denuncia.</i>	130
6.- <i>La cultura de derechos humanos.</i>	131
<b>Bibliografía</b>	<b>132</b>
<b>Hemerografía</b>	<b>135</b>
<b>Anexo (cuestionario)</b>	<b>137</b>

**P**ara describir la violencia en el Sistema de Transporte Colectivo Metro es necesario llevar a cabo un trabajo de observación muy aguda, sencillamente por la rapidez con la que se cometen los delitos dentro de este medio de transporte. Por ello, de manera muy sencilla iniciaremos con un recorrido en la Línea 3 del S.T.C. Metro desde la estación Indios Verdes con dirección a la terminal Universidad a las 7:30 de la mañana.

Es una de las horas con mayor tránsito de viajeros en el Metro, en la que se lleva a cabo el proceso de dosificación (separación de personas según sexo), por el lado izquierdo ingresan los hombres y por el lado derecho las mujeres y los niños, todo esto en un horario de 5:00 a las 10:00 horas de la mañana, lo mismo pasa en las tardes en un horario de 17:00 a 21:00 hrs.

La gente ingresa por los torniquetes de entrada y se distribuye en el andén en de la terminal Indios Verdes, la estación cuenta con un indicador luminoso en forma cuadrada y con una flecha de color y luz roja.

Esa flecha indica la salida del próximo convoy: en ese momento los pasajeros saben de qué lado (izquierdo o derecho) saldrá el Metro, el convoy (conjunto de 9 vagones y cabina del conductor que integran el transporte) ingresa a la estación al mismo tiempo que indica un claxon la entrada de él.

El tren se ubica en el andén, se abren las puertas y es cuando inicia la violencia.

**La agresión verbal** surge por mirar a otra persona de manera despectiva o desagradable, por ganarle el asiento, todo es cuestión de que exista una persona que se incomode ante la acción de algún compañero de viaje.

Puede que sea en el momento mismo en que existe el contacto físico entre dos personas. Esto puede ser al entrar o salir del vagón, ya que en el acto de ascender o descender una persona puede pisar, empujar o incomodar a otra (u otras) por la prisa, por el temor a no poder bajar en la estación que era su destino o porque seguramente intuye que le cometerán agresión física.

Surge también este tipo de agresión por la incomodidad de llevar a alguien al lado de forma muy cercana (cuando no se justifica esa cercanía) porque el vagón puede ir medio vacío y no existe la necesidad de llevar a alguien muy junto. Es entonces cuando se inician las palabras.

Se delinearán dos tipos de personas: las que sin ofenderse, buscan ganar espacio; y las que no ceden y buscan la agresión.

Este acto de inconformismo se da cuando alguien quien no viste con ropa formal no se comportan de igual manera, y aunque porte ropa se expresa con frases típicas como; "No se me acerque mucho", o "si quiere lo cargo", "¿va cómodo?", etc.

En ese momento para el caso de los varones con menor preparación o de nivel bajo (se percibe por el tono y forma de hablar además de la manera de vestir y por supuesto las palabras que utiliza) quien replica con frases como "pues si no vas a gusto bájate...", "vete en taxi", etc., expresiones que desde la forma de hablarle de tú al compañero de viaje hacen explícita la agresión. Es entonces cuando se hace expresa la manera en como se falta al respeto al resto de los pasajeros.

Por otra parte, el caló, lenguaje tan florido que usa el sector popular para expresar su inconformidad, su enojo o bien su alegría por haber obtenido lo que deseaba, expresa muchas ocasiones un acto de agresión verbal, el caló es también expresión festiva de reformatión y reformulación del lenguaje, no siempre asociado a la agresión.

Para el caso de las mujeres este tipo de acto violento de agresión verbal es principalmente por que le van a jalar las medias, le mancharon el uniforme o la blusa de trabajo, le pisaron los zapatos boleados, o por que van recargadas sobre ellas, sin que necesariamente este tipo de agresión se convierta en física o termine en riña (o bien porque otra mujer va cometiéndole abuso sexual, casos que son los menos para el sexo femenino, ya que el 100% de los victimarios son del sexo masculino).

Las mujeres menos conflictivas sólo expresan palabras menores que por su significado dentro del caló mexicano no expresan un alto grado de agresión; pero existen diversos grados y grupos de palabras que aumentan el grado de agresión conforme aumenta la discusión. Este círculo es roto en el momento en que la prudencia invade a una de ellas, surge entonces la tolerancia que se presenta como un medio para evitar o bien para concluir los conflictos dentro y fuera del vagón.

La agresión verbal no siempre desemboca en agresión física, pero la física siempre con la agresión verbal.

Minutos más tarde, al momento que se escucha la indicación de salida es cuando inicia la **agresión física**, consideramos así a los empujones y aventones que se propinan entre los mismos pasajeros, por haberle ganado el asiento al que estaba parado enfrente del victimario, por desear entrar primero al vagón y alcanzar asiento y viajar cómodamente. Si es que su recorrido es largo o bien lleva sueño y se quiere dormir, por la prisa que manifiesta de llegar temprano al centro de trabajo, etcétera.

Al querer subir o bajar del vagón, o bien por estorbar en las entradas de estaciones de transbordes donde la gente que desciende es demasiada, por lo general se escucha la pregunta obligada; "¿Va a bajar?". La persona del frente con sorpresa responde.- "No", Pero tal pareciera que no le están preguntando, mejor dicho le están indicando que va a bajar, dadas las personas que se encuentran atrás de ella y que la van a sacar ya que ninguna esperará a que se haga a un lado y perder tiempo en el descenso del vagón. Ahí es donde continúa la agresión y se hace presente la agresión física.

Las puertas se vuelven a abrir, es entonces cuando muchos que no bajaban ¡bajan! (o los hacen bajar) y muchos que no subían ¡suben!.

Cualquier persona que haya viajado en el Metro habrá sufrido algún aventón, empujón o pisotón. Esto se debe a la conglomeración de personas que se concentran en los andenes, dependiendo el estado de ánimo y hora del día es la manifestación que se tiene. Por ejemplo, en las tardes es superior la

violencia que en las mañanas, entre semana mayor que los fines de semana y entre los hombres mayor que entre las mujeres.

Y qué decir del sonido al indicar el cierre de puertas. En ese momento la gente corre y llega hasta las puertas donde seguramente quien (o quienes) estén cerca de ella serán el colchón receptor de esa persona. Ella muchas veces sin pretender la violencia, y claro sin medir las consecuencias, se avienta a las puertas del vagón que van cerrando pues el objetivo es entrar a toda costa, ya que se tiene la necesidad de llegar temprano, de ganar y no perder tiempo, por la impaciencia de no esperar el próximo convoy o bien por otras circunstancias.

Lo anterior sin olvidar que en las "horas pico", horas en las que a pesar de que el Metro se ve ya muy lleno, y tal pareciera que ya no cabe ni una sola persona más en el vagón permite el ingreso de más viajeros, nunca falta alguien que surge de entre el tumulto quien intenta entrar aún sabiendo que por comodidad ya no es posible ingresar.

Es así como este individuo (frecuentemente varón), se toma de la parte superior de la puerta con sus brazos y piernas se impulsa hacia dentro, suena la indicación del cierre de puertas de vagones y la gente que comienza a empujarse reduciendo con ello el espacio entre los viajeros de cada vagón.

No todos los que intentan esta faena lo logran; pero quien lo consigue se lleva la firme satisfacción de haber logrado su cometido y haber dominado al resto de los pasajeros. Esta historia se repite en la siguiente estación, por las mañanas, principalmente en el tramo comprendido de Indios Verdes a la estación Hidalgo disminuyendo constantemente hasta la estación Centro Médico y por las tardes de 17:00 a 21:00 hrs. En acción inversa a la de la mañana, de Centro Médico aumentando constantemente hasta la estación de Indios Verdes, tramo que cuenta con seis estaciones de transborde.

El mismo convoy en su recorrido llega a la siguiente estación y ahí están más pasajeros esperando; entre ellos seguramente existe otro "intento de héroe", ejemplos como el señor que subió en la estación anterior no fallan,

repetiendo así el mismo acto pero ahora con mayores consecuencias: se reduce significativamente el espacio entre los cuerpos. Si el sujeto no logra entrar, entonces se para como si no llevara prisa con aires de "ya mero llego". En cambio, para el que logró entrar el aire de su actitud es de triunfo, de poder sobre los demás.

Aquí es el momento en el cual la reducción del espacio es cada vez mayor, conforme continua el recorrido el convoy del Metro los cuerpos de los viajeros van cada vez más juntos, el espacio vital se reduce considerablemente. Esto facilita que se cometa el *abuso sexual* en el cual pensar acerca de este tema en nuestra época pareciera muy normal, sobretodo por los chistes, comentarios, bromas, adivinanzas, etc., que se hacen del Metro, la frase más conocida por todos los usuarios es: -El Metro, sauna, masaje y transporte por \$1.50-, ello expresa las deficiencias y limitaciones que tiene el Metro.

Lo de sauna se expresa porque en las horas pico y en épocas de calor los ventiladores no funcionan, no así para el caso de las seis de la mañana cuando con la temperatura ambiente el clima es frío, y por supuesto, el Metro va casi vacío, la mayoría de los pasajeros con el cabello mojado y los ventiladores funcionando a toda maquina.

Lo de masaje, actividad donde las manos son primordiales para llevarse a cabo, es porque a la mayoría de ellos han sufrido éste tipo de violencia, aunque no lo denuncien o bien les dé pena reconocer que se les ha cometido el delito o simplemente no hablan de él.

Aquí el principal victimario es del sexo masculino, ningún caso ha sido de mujeres hacia hombres, pero sí de hombres hacia personas de su mismo sexo. ¿Cómo se presenta esto?, muy fácil, se describe a continuación.

Basta con pararse en el andén, el victimario elige a su víctima, se pone atrás de ella y al momento de entrar al vagón con los empujones y aventones, es el momento para cometer este acto. El victimario acerca sus genitales hacia los de la víctima o a sus glúteos (esto es lo más común) y entonces arremeten

contra ella. En el momento de los aventones esto es tolerado por las víctimas, pero no cuando el Metro está parado o bien no existe motivo alguno para reducir el espacio entre la víctima y el victimario. Incluso cuando la víctima le reclama al victimario este le contesta "pues es que me aventaron". Molesta, la víctima, da la vuelta y trata de alejarse de él siempre y cuando pueda, pues en la mayoría de las ocasiones es imposible lograr que exista un poco de espacio entre los cuerpos, sobre todo bajo esas condiciones de hacinamiento.

En otros casos no sólo es al entrar sino también durante el viaje, se le acerca el victimario a la víctima y con el movimiento del Metro que reduce ese espacio al que le llamamos vital, el victimario se posa atrás de la víctima (sea del sexo masculino o femenino) y entonces deja que el movimiento del Metro haga el resto, claro, a menos que la víctima se queje. Nadie que viaje al lado de la víctima se da por enterado del hecho; a veces la víctima ni cuenta se da de quién es el victimario puesto que en un pequeño espacio llega a tener hasta ocho personas (o más) rodeándola.

Este acto termina en alguna de las estaciones donde desciende mayor número de personas, principalmente en las de transbordo; el espacio es mayor y no se justifica el hecho que un individuo esté cerca de otra persona, sea del sexo que sea, pues al momento en que baja la gente los demás se comienzan a redistribuir en el vagón ganando espacio entre cada uno de ellos disipando con ello el delito y también a los victimarios.

Otro delito de los llamados sexuales es *el acoso sexual*. La gente que viaja en el Metro lo identifica no propiamente como un acto sexual sino como lo que procederemos a describir o como nos lo indican las víctimas de este delito. Inicia como el delito anterior, por lo que enunciaremos a grandes rasgos el caso de una de las víctimas de este delito.

Una señorita de estilo ejecutivo cuya apariencia es agradable a la vista de cualquier varón en su mayoría empleadas de oficinas del sector privado sin dejar de lado a las empleadas de los sectores público y social, y que

seguramente por la mañana luce peinada, bañada, bien vestida, maquillada y perfumada. Sube al Metro en la terminal Indios Verdes.

Es inmediatamente identificada por los victimarios; ellos visten muy distinto a las víctimas; llevan *pants*, lo que les permite subir y bajar el pantalón con tal rapidez, que apenas es percibido por el resto de los viajeros; no así para la víctima cuando es cometido el delito.

Este acto sólo se presenta en dos circunstancias: la primera es cuando la víctima decide no viajar con el resto de las mujeres en los vagones destinados; por un lado los varones, por el otro a las mujeres y los niños.

Pensemos que la víctima decide irse en el vagón de los hombres; es entonces cuando ella toma un asiento, el que le toque, por lo regular el de la orilla o bien los individuales que se encuentran al final o al inicio del vagón del Metro.

En fin, la chica se sienta y se acerca el victimario que con tanta gente logra escabullirse frente a ella, quien no se imagina siquiera lo que le espera.

El victimario espera a que el vagón se llene completamente. Es entonces cuando casi le pone los genitales a la víctima enfrente de su rostro, en ese momento surge la excitación del victimario: de inmediato muestra sus genitales a la víctima quien por lo regular manifiesta actitud de sorpresa y espasmo que no puede contener. Mientras tanto, el resto de los pasajeros viaja inmutable, como si nada pasara a su alrededor; la víctima tímida (que así lo expresan la mayoría de las mujeres), indefensa y casi sin poder moverse por tanta gente cierra los ojos e implora llegar pronto a su destino. Las más seguras (que son muy pocas) ponen en evidencia al abusador: gritan, piden ayuda, hacen público el hecho, activan la palanca de seguridad en el vagón y solicitan el apoyo del personal de vigilancia.

Si alguno de los pasajeros hombres se percata del hecho puede que actúe como todo un caballero. Entonces, reacciona poniendo en evidencia al victimario, y éste, con la pena y la mirada de toda la gente a su alrededor, se hace espacio para bajar en la siguiente estación. Es cuando la víctima agradece

la amable respuesta de su salvador, quien muestra una responsabilidad cívica poco usual en este transporte.

Por otra parte, si nadie se percata de este acto, el exhibicionista queda sólo en ese papel. Hay quienes se masturban frente a la víctima hasta alcanzar la eyaculación. Muchos de los actos son de este segundo tipo, donde nadie ve ni dice nada y la víctima ni siquiera puede moverse o hacer algo para defenderse.

Es aquí donde los actos y relaciones de poder se imponen de una persona sobre otra, en este caso es el victimario sobre la víctima.

Algo que hay que destacar es que no todas las víctimas se quejan del acto, ni todas las personas activan las palancas de seguridad para recibir atención en tiempo y forma por parte del personal de vigilancia del Metro.

Principalmente por que el factor tiempo es importantísimo y consideran que ponerlo en evidencia es pérdida de tiempo no sólo para ellas sino para las grandes cantidades de personas que van en el convoy, además de que las autoridades no hacen nada, porque huye el victimario, porque es insignificante, o simplemente la víctima no le presta importancia. Esos niveles son los que diferencian las víctimas entre lo que representa el delito de abuso y el acoso sexual.

El tercer nivel de violencia lo constituye *la riña*, tan común en nuestra Ciudad; se da principalmente por personas de niveles bajos cuya única defensa se encuentra en la fuerza física, utilizada para someter al otro a toda costa. Esta se puede dar por la agresión verbal o física que algún viajero recibe, o tal vez porque se dio cuenta de que lo iban a robar. Inicia con la agresión verbal y desemboca en la agresión física. Si el vagón está andando la riña continúa hasta el término del recorrido en la próxima estación en que el Metro se detiene.

En el momento en que se abren las puertas, el agresor baja del Metro y con él la víctima, los dos buscan un espacio mayor, de hecho son el resto de los viajeros quienes sugieren con gritos: ¡qué se bajen!, ¡Bájense!, ¡Bájelos!.

En ese momento, ambos utilizan sus brazos y piernas, cinturón, sombrillas y otros objetos que traigan consigo, lo que está a su alcance y que se convierte en ese momento en armas de ataque y defensa. La riña continúa en el andén hasta que el personal de Vigilancia del Metro llega a detenerlos, preguntándoles el motivo del acto y poniéndolos a disposición del Jefe de Estación, para posteriormente, si la víctima lo desea, poner su denuncia y al victimario ponerlo a disposición de la Agencia del Ministerio Público más cercana donde se cometió el incidente.

Para el caso del *robo*, donde también la falta de espacio permite o facilita la comisión del delito, hablaremos de él en por lo menos tres de sus manifestaciones: el carterista, que actúa de frente a la víctima; el que actúa tras las espaldas de la víctima; y el navajazo a las bolsas de las mujeres y a las mochilas de los estudiantes.

Existen dos lugares de donde se extrae la cartera de los varones. Una de ellas es en la bolsa interna superior izquierda del saco o bien en la bolsa trasera del lado derecho del pantalón.

Hablaremos del *carterista*. Este victimario se fija principalmente en los varones, no le importa si la víctima viste de traje, *jeans* o ropa deportiva.

¿Cómo descubre el delincuente que alguien con traje lleva una cartera dentro de la bolsa superior izquierda del saco? Bueno, simplemente observando, porque las personas que llevan cartera se la llegan a tocar más de diez veces en sólo cinco minutos, cabe aclarar que los delincuentes son muy buenos observadores y perciben esta acción en sus víctimas.

Esos movimientos parecen inconscientes, pues la víctima, la mayoría de las veces, no recuerda habérsela tocado en tantas ocasiones. El que sí ubica es el carterista, quien de inmediato lo percibe y entre los aventones y empujones al ingresar al vagón encuentra el momento ideal de tomar la cartera, sin que, por lo regular, la víctima se de cuenta.

El segundo caso es menos arriesgado que el anterior ya que nunca se tiene al victimario de frente y hasta ocho personas al lado, difícilmente se

ubica al ladrón. Basta con ubicarse atrás de la persona, esto hace más susceptible de que se le cometa el robo de su cartera, o porque el bulto desfigura notablemente el glúteo derecho. En este caso, los carteristas menos diestros llevan un *sweter* doblado en la mano; los más, pueden prescindir de él. Los dedos mayor e índice son las herramientas esenciales de este tipo de delincuente, pues con un movimiento de tipo "tijera" que hace con estos dos dedos, extrae muy rápidamente la cartera de la víctima sin que ésta lo llegue a percibir.

Nunca se sabe el valor del botín hasta que se abre la cartera. A la víctima no le molesta la suma de dinero perdido, lo que más le duele son las fotos consentidas de la novia o el novio, el cónyuge, los hijos, madre y familia; las credenciales tan difíciles de obtener por los tramites tan largos y costosos, pero sobretodo porque en cualquier lugar la piden, para ingresar al trabajo, a una empresa, al Metro si se trata de un trabajador o familiar del personal del Sistema, para pagar un cheque o cualquier trámite en que se requiera de una credencial vigente y con fotografía.

Si el carterista llegara a ser descubierto, simplemente suelta la cartera y deja que caiga al piso, haciéndose el desentendido: entre tanta gente nadie puede desconfiar de él o del resto de individuos que en ese momento lo rodean, y al sonar el arribo a la próxima estación, desciende, y con ella se esfuma la posibilidad de detener al delincuente.

A las mujeres es más dado que les abran o les rajen *las bolsas* con una navaja, de ahí el llamado "navajazo". Las mujeres por lo regular llevan las bolsas con los cierres hacia afuera y los pequeños compartimentos son más susceptibles. Si la bolsa es gruesa y difícil, entonces se da el navajazo de 4 a 8 cm de largo para extraer los valores, es decir, los monederos. Es muy rápido pues las navajas están tan afiladas que podrían abrir hasta la piel o tela de materiales cada vez más resistentes con los que se elaboran estos artículos femeninos. Las mujeres son más dadas a utilizar monederos donde se guardan

los billetes y todo el cambio, es de esta forma como se le identifica a la víctima para delinquir las.

Hay tanta vibración en el Metro que casi es imperceptible, a menos que el corte en el momento en que se jale el cierre se escuche o se sienta; pero esto para el victimario es muy arriesgado y muy poco practicado.

El menor de los delitos que también se presenta en los vagones del Metro es *el robo de la mochila*, tan común en los estudiantes que viajan desde el norte hasta el sur o cruzando del este u oeste y sus diversas combinaciones en todas las direcciones en que se una le línea 3 con la red del Metro. Las mochilas se caracterizan por contar con cierres y diversos compartimentos, pero aun así no dejan de ser susceptibles de robo.

Los delincuentes esperan a que los estudiantes extraigan sus boletos del Metro, saquen los monederos o posición de las carteras y entonces es cuando se presenta el delito.

Por lo regular, las mochilas de dos correas que se llevan en la espalda queda a disposición de los delincuentes salvo que la persona ya haya sido asaltada o sea tan sensible para detectar que la han abierto, o no lleve tanta prisa como para no estar distraído y no darse cuenta de lo sucedido. Estos casos son los menos frecuentes dentro del Metro, pues ahora existe mucha ropa con bolsas donde se depositan los valores.

Los siguientes delitos, pocas personas los ven, pero están siempre presentes en los momentos de mayor hacinamiento en los vagones del Metro.

Dentro de este transporte público: el lugar no se cede; quien desee el lugar ocupado por otro, debe tomarlo por la fuerza si es capaz. Por ello no se da el lugar a las y los ancianos, a las y los discapacitados, a las mujeres embarazadas y a las personas (por lo general mujeres) que cargan bebés y niños. Tal acto es considerado como ridículo o estúpido. El tocar a otro es, en estos casos, un tocar práctico de afán, para salir rápidamente del asunto.

Por otra parte se puede decir que la reducción de las distancias facilita la aparición de la violencia y la comisión del delito, esto es, si realmente se desea

garantizar la verdadera seguridad de los usuarios es necesario estar alejados entre sí, para que no se agredan y al mismo tiempo se puedan acercar de manera respetuosa evitando y previniendo el delito.

El "hacinamiento", genera condiciones de agresión y miedo, además, sensaciones insoportables de vulnerabilidad que se presentan principalmente en las grandes urbes; como la construcción de barreras artificiales, capas protectoras, verdaderas conchas, corazas y escudos protectores, tales como: guardaespaldas, guardias de seguridad, chalecos antibalas, blindaje de vehículos, oficinas y casas habitación, expresiones agresivas o de desconfianza -mala cara, mirada amenazante, gestos retadores, revisión contante de sus bolsillos, bolsas y carteras-.

En síntesis, las distancias espontáneas, de carácter simbólico, proporcionadas por la cultura son impuestas artificialmente, en forma material, a manera de compensación. Dichas formas han sido mencionadas en el párrafo anterior para la seguridad e integridad física de los individuos y como nos dice Ernst Cassierer "La realidad física parece retroceder en la misma proporción que avanza su actividad simbólica".<sup>1</sup>, pues por más escudos que se ponga la persona sigue estando expuesta a sufrir algún acto violento dentro y fuera del Metro.

El lenguaje humano dispone de varios niveles o grados de simbolismo, desde los más abstractos hasta los más concretos. En sus aspectos superiores, la cortesía queda redimida y es objeto de burla, por ello el lenguaje tiene una intencionalidad, que se ve reflejada en el hecho. Es que con esa intencionalidad el lenguaje se vuelve cosa, se convierte en fuerza, por excelencia, la forma de actuar sobre las cosas, no sobre las personas, pero en muchos casos las personas se vuelven cosas al momento en que se les aplica esa fuerza, para ser vistos como objetos de tipo sexual, vulnerables de ser delinquiridos sobre su integridad, sus bienes, etcétera.

---

<sup>1</sup> Ernst, Cassierer, Antropología Filosófica: Introducción a una cultura, México, F.C.E., 1977, p. 47.

Sin embargo, las personas no son cosas, reaccionan ante los estímulos internos y externos que generan la violencia.

Otra de las cuestiones de la forma como se cometen estos delitos en el Metro se debe principalmente a la falta de respeto entre los usuarios, hombres y mujeres que son vulnerables bajo las condiciones del Metro para ser víctimas del delito.

Gran cantidad de usuarios del Metro afirman que hasta cierto punto es tolerado que otra persona viaje muy cerca de ellas, siempre y cuando no se cometan delitos o infracciones.

Esto nos habla de la falta de respeto a los derechos del "otro" ser humano que viaja al lado nuestro.

La violencia es una relación social basada en el uso de la fuerza (la coacción física, la acción directa), el miedo (la consciencia de la vulnerabilidad), que se caracteriza por la descortesía (carencia de rituales, protocolos, ceremonias, mediaciones), la volubilidad (el carácter inconstante, la facilidad de enojo o de euforia, de irritación o de entusiasmo), la desesperación (el apremio, el afán supremo, la sensación de máxima carencia del tiempo), lo vertiginoso (la velocidad máxima, la realización inmediata del hecho mismo) y lo palpable (el espacio mínimo, el contacto directo, el cuerpo a cuerpo).

Además podemos agregar que todo contacto no autorizado de un cuerpo a otro cuerpo, es violencia, y toda amenaza de hacer cualquiera de los actos anteriores, es violencia.

Ahora bien, si consideramos la violencia desde el punto del espacio, el hacinamiento reduce los espacios entre las personas, que en combinación con la falta de respeto entre los usuarios es lo que genera la violencia que siempre inicia dentro de los vagones del Metro...

## INTRODUCCION

La violencia es la fuerza que se usa contra alguno para obligarle a hacer lo que no quiere por medios a los que no puede resistir. Aunque puede haber o no su consentimiento, la violencia no siempre es negativa, también existe la violencia positiva, aquella que se utiliza en algún acto para salvar a alguien cuando atravesaba una calle y la iban a atropellar, y es negativa cuando causa un daño mayor en la víctima.

Este trabajo tiene por objetivo mostrar el tipo de violencia que se ejerce entre los usuarios del Metro haciendo un análisis de la violencia desde un carácter multidisciplinario, el enfoque de varias disciplinas sociales; el derecho, la medicina, la sociología, la psicología, la antropología y el trabajo social. Esto es para analizar un problema determinado. En el primer capítulo veremos algunas definiciones con este carácter, los actos de violencia en el D.F, sus antecedentes en el D.F., cuyos costos y cuantificaciones económicas y materiales es difícil de calcular o siquiera imaginar.

La violencia es una manifestación del poder, o mejor aún la violencia es determinada por el poder que ejerce un sujeto sobre el otro, la subordinación de una segunda persona sobre otra más fuerte. Para completar el capítulo se integra un concepto y una teoría del poder que busca describir de manera más atinada el problema de la violencia.

La violencia que se ejerce en el Metro es muy particular, pues se comete aprovechando el espacio entre los usuarios, ejemplo de ello es la teoría del espacio vital, la cual nos permite un acercamiento a los delitos a partir del hacinamiento existente en los vagones de este transporte colectivo.

En el segundo capítulo, hacemos un recuento de los antecedentes del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México. El Metro no está exento de los actos de violencia social como es el suicidio, y de la comisión de los delitos, seis en especial, (aquellos que por las condiciones de espacio, y aprovechando el hacinamiento en los vagones son más frecuentes por su comisión): la agresión verbal y física, el abuso y acoso sexual, la riña y el robo, todos ellos analizados en la línea 3 de la red del Metro.

En el capítulo tercero, encontraremos la metodología utilizada para la recolección de la información y la investigación cualitativa de carácter descriptivo acerca de las condiciones prevalecientes en la línea 3 del Metro. Este apartado incluye el entorno del delito, el tipo de víctimas, tipo de delitos y las reacciones de las víctimas ante la comisión del delito.

En el capítulo cuarto, se muestra la opinión de los usuarios sobre la seguridad en el Metro, explicaciones y percepciones de la violencia, posibles factores que provocan la violencia en este medio de transporte, resultado de las hipótesis propuestas y posibles vías de investigación futuras.

Desde el enfoque del Trabajo Social, los problemas sociales tienen una diversidad de posibilidades de solución. Por ello, en el capítulo quinto se presenta el por qué de la definición de estas alternativas y las propuestas de solución a este conjunto de problemas.

# 1

## VIOLENCIA Y PODER EN EL DISTRITO FEDERAL

**E**n éste primer capítulo, el lector podrá apreciar la definición de la violencia desde un enfoque multidisciplinario, como el de la medicina, la psicología, la economía, el derecho; la sociología, la antropología y el Trabajo Social.

Para poder entender mejor el tema de la violencia se incluye sólo una de las tantas teorías que existen para explicarla.

Una teoría no está completa sin un concepto que la defina, por ello, se incluye el concepto de poder desde sus autores más representativos, como; Hobbes, Weber, Parsons, Foucault y Canetti.

El poder es una acción que involucra de manera cotidiana y permanente a todos los seres humanos, en una acertada descripción de las manifestaciones del poder, se cita al autor Nelson Minello acerca de las formas y manifestaciones del poder en que cotidianamente el hombre y la mujer se ven citados por el poder.

La violencia en sí, es un acto de poder, se incluyen algunos breves ejemplos para que el lector pueda entenderlo mejor.

Continuando con los apartados de este capítulo, se distinguen dos tipos de violencia; la real y la simbólica, para que de ellas se derive el tipo de delitos que se cometen en el Metro.

La principal teoría que sustenta esta tesis es la del espacio vital; en donde se explican a detalle las tres áreas espaciales con las que cuenta el individuo, y que utiliza en cada relación humana, sustento metodológico de esta investigación.

## 1.1. Concepto de Violencia

Parte de la violencia social que se presentó en la línea 3 durante el año de 1998 fue registrada en el informe de la Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro, pues sólo se incluye las cifras denunciadas; Esto es, las denuncias presentadas ante las autoridades del Metro, no así los casos de los delitos que no se denuncian ante dichas autoridades. Son diversas las razones por las cuales un gran porcentaje de los delitos quedó sin denuncia, en primera instancia porque no se denuncian ante las autoridades correspondientes o quedan en el anonimato, muchos de esos motivos se desconocen, esta investigación también enuncia los diversos motivos por los cuales las personas no denuncian en el Sistema de Transporte Colectivo Público más importante de la Ciudad de México: el Metro.

El tema de la violencia resulta nuevo para muchos, sin embargo no lo es son numerosos los estudios que se han hecho referente a este tema. Ha sido preocupación desde hace muchos años sólo que, hasta nuestros días se han destinado mayores recursos para la investigación de este tema. En este sentido su ubicación y estructura conceptual continúa siendo materia prioritaria de estudio para comprender sus manifestaciones humanas.

La violencia va de la mano del delito en mayor o menor grado, por ello ha sido abordada por los estudiosos del comportamiento humano y sus relaciones desde diversas disciplinas: la psicología y el psicoanálisis, la sociología e incluso la biología han intervenido en la elaboración de explicaciones en el ámbito de las estructuras neurofisiológicas para explicar los caminos de la violencia.

Este tema ha trascendido al ámbito de la reflexión académica, política y social, y se ha convertido en preocupación de estudiosos, profesionistas,

gobernantes, legisladores, organismos no gubernamentales, tanto nacionales como internacionales, y de un gran porcentaje de la población.

Como dice la Fundación Mexicana para la Salud, el concepto de violencia tiene distintos significados según la disciplina que lo aborde, lo que ha provocado distintos lenguajes para analizar el mismo problema.

Las diferentes discusiones sobre la violencia muestran la gran variedad de formas en las que se manifiesta.

Algunos ejemplos: la violencia entre géneros, hacia la tercera edad, la que se ejerce en contra de los jóvenes, la infantil, la intrafamiliar, la violencia institucional, la política, la del Estado contra la ciudadanía, la ecológica, la visual y ahora también la presentada por vía internet.

Algunos de los postulados de Freud hacen mención que la relación con la violencia "es la existencia innata de ésta como una necesidad humana y natural que no necesariamente culmina con la respuesta agresiva, pero que se encuentra latente en el individuo como parte de sus mecanismos adaptativos; postulado que Freud y sus seguidores trataron de comprobar en el desarrollo histórico de todas las civilizaciones".<sup>2</sup>

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) establece que "(...) la violencia social puede ejercerse en la calle (fuera del hogar) y la violencia doméstica dentro del hogar. Décadas dedicadas al estudio de la conducta humana demuestra que estos dos tipos de violencia son parte de un todo integral, que se entrelaza de manera estrecha y se refuerzan mutuamente."<sup>3</sup>

En gran medida es un fenómeno aprendido, la primera oportunidad para comportarse violentamente inicia dentro del hogar, observando a los padres, hermanos u otros modelos que se aprenden, además de una influencia

---

<sup>2</sup> Jiménez Ornelas, René, "Desafíos a la Consolidación de la Democracia en México: Seguridad, Cambio Institucional y Federalismo", Percepciones sobre la Inseguridad y la Violencia en México. (propuesta de encuestas y Alternativas de Política), Mesa: Federalismo, Cambio Político y Seguridad Pública, México, El Colegio de México, Coloquio, 27 de Enero de 1999, p. 6.

<sup>3</sup> Banco Interamericano de Desarrollo, "Violencia en América Latina y el Caribe", Un marco de referencia para la acción, Seminario Promoviendo la convivencia ciudadana, Cartagena, Colombia, marzo de 1998, pp. 128.

importante de los medios masivos de comunicación, la escuela, etc., todos ellos rodeados por el ámbito social en que se desarrollan.

Es razonable pensar que el aumento de la violencia social incide en la violencia doméstica, ya que reduce las inhibiciones y su uso proporciona modelos de comportamiento y expone a los individuos a un estrés adicional.

Los estudios realizados por Erick Fromm también indican “la permanencia histórica de la violencia en el ser humano y se discute acerca de la naturaleza violenta del sujeto, de tales comportamientos en el desarrollo de las civilizaciones, sobre todo en el ámbito de las relaciones sexuales, afectivas, de pareja, de familia, como la base para el desarrollo social fundamental”.<sup>4</sup>

La generalización de explicaciones sobre los procesos de violencia es útil, siempre que sirva para el soporte teórico e inclusive de método para el estudio de la realidad; en este proceso se generan las explicaciones, teorías, conceptos y sus necesarias transformaciones epistemológicas para la generación del conocimiento del problema.

“Una diversidad de autores desde otro enfoque de estudio consideran a la violencia en el entorno histórico-social de relaciones de producción, atribuyendo así a la violencia una causalidad de orden sistémico en las sociedades industrializadas y modernizadas, sufriendo los costos que la sociedad debe pagar por tales niveles de modernidad, como lo describe H. Marcuse en su estudio sobre la Sociedad Industrial”.<sup>5</sup>

Max Weber, desde la sociología, establece las bases para el análisis de la violencia desde dos conceptos fundamentales de las estructuras de poder en las comunidades humanas: la primera es la cohesión como mecanismo de autocontrol social, la construcción de valores históricamente aceptados y legitimados por el grupo donde se ejercen; y la segunda es la constitución de asimetrías de poder, donde el Estado moderno puede ejercer la violencia según la posición de los agentes sociales.

---

<sup>4</sup> Jiménez Ornelas René, Op. Cit. p. 6.

<sup>5</sup> Ibid, p. 6.

“Otro concepto importante, es el de *anomia social*, desarrollado por Durkheim y retomado por Merton, acerca de las condiciones en que el individuo sale de los esquemas establecidos por el grupo social o sale de las conductas y valores dominantes, ejerciendo violencia -no necesariamente física- contra el grupo al que pertenece o contra sí mismo”.<sup>6</sup>

Desde el enfoque del trabajo social la violencia es considerada como el empleo de la fuerza para alcanzar un objetivo, la coacción, a fin de que se haga lo que uno quiere y que repercute directamente en el individuo, la familia y la sociedad.<sup>7</sup> La palabra fuerza incluye a una segunda y/o tercera(s) personas(s) con las que un individuo tiene alguna relación ya sea laboral, familiar, de pareja, etcétera.

Hay que agregar que además de estas relaciones, interactuamos con otros actores de la sociedad, como usuarios de bienes y servicios. Dentro de estos servicios se encuentra el de transporte público, y en el cual puede ejercerse también esa relación de fuerza y/o subordinación.

Así, desde el punto de vista del trabajo social, con la violencia se atenta contra otro individuo o grupo, que al mismo tiempo atenta contra la sociedad; desde lo sociológico, violencia y poder son conceptos inseparables.

La perspectiva jurídico legal indica que la violencia se asocia con violaciones a la ley, aunque no todos los hechos violentos están tipificados como delitos y sólo algunos de ellos se constituyen en actos criminales.

“Violencia es la fuerza que se usa contra alguno para obligarle a hacer lo que no quiere por medios a los que no puede resistir. No hay consentimiento donde hay violencia; y así es que la violencia ejercida contra el que en su virtud contrae una obligación, es causa de nulidad o rescisión del contrato, aunque se haya ejercido por un tercero que no ha tenido parte alguna en la utilidad. Puede ser cierto que a pesar de la violencia haya voluntad, pero no elige sino entre dos cosas igualmente contrarias a su voluntad, y por

---

<sup>6</sup> Jiménez Ornelas, René, op. Cit. p. 7.

<sup>7</sup> Ander-egg Ezequiel. *Diccionario de Trabajo Social*, Argentina, El Cid Editor, 1979, p. 400.

consiguiente no presta un consentimiento que pueda producir una obligación. Hay verdadera violencia cuando es capaz de hacer impresión a una persona razonable inspirándole temor de exponer su persona o su fortuna, o las personas a quienes ama, a un mal grave y presente: bajo el concepto de que para graduar el efecto de la violencia se ha de tomar en consideración la edad, el sexo y la condición de las personas, pues un anciano y una mujer se sobrecogen más fácilmente que el hombre que se haya en la fuerza de la edad; y el mal ha de ser presente, pues la amenaza de un mal futuro no causa violencia. Además de la nulidad del acto en que intervienen la fuerza, incurre el forzador en varias penas según las circunstancias..."<sup>8</sup>

Para la salud pública la violencia se define como los hechos visibles y manifiestos de agresión física que provocan intencionalmente daños capaces de producir secuelas temporales o permanentes en el cuerpo del individuo o incluso llegar a la muerte.

Se puede observar que la violencia está presente de una forma particularmente dolorosa para el conjunto de la sociedad como parte de un contexto histórico-social que por fuerza refiere elementos como: aparato de Estado, aparato síquico, espacio ajeno-estructurante, orden-violencia, orden-tranquilidad, y culmina con el deterioro de la calidad de vida en términos cualitativos, procesos mórbidos, psicosociales, culturales y sociales entre otros.

Esas estructuras determinan igualmente las prácticas de socialización que llevan a los individuos a aceptar o generar sufrimientos, según el papel que les corresponda dentro de la sociedad, un grupo determinado o un estado vulnerable dentro de la sociedad.

---

<sup>8</sup> Escribiche y Martín, Joaquín, *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense: con citas de derecho, notas y adiciones por Juan Rodríguez de San Miguel*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1993, p. 712.

Estos aspectos estructurales y psíquicos de la violencia social están en íntima relación con las diversas validaciones sociales de los límites históricos de lo que significa violencia objetiva y subjetiva.

Así, la revalorización de los hechos violentos es necesaria desde la sociedad y sus instituciones, pues la tipología de la violencia actual se vincula con aspectos demográficos, geográficos, culturales, políticos, económicos y sociales que vivimos en las últimas décadas.

El proceso que da origen a la violencia, incluso a la muerte, se sucede por diversidad de condiciones que encuentran su explicación en lo estructural, pero entre sus explicaciones primarias está el deseo no concretado del individuo, un sufrimiento que resulta de no hacer posible un hecho o un logro.

En este sentido, los problemas estructurales generan sufrimientos compartidos por grupos y son llevados por los individuos al interior de sus hogares, al sitio en donde se posibilita más próximamente la externalización de sus frustraciones, de enseñar al resto la lección aprendida, que se aplica según sea la escala de poderes del mayor al más pequeño integrante de la familia en cualquiera que sea el sentido de debilidad, independientemente de la edad y el sexo al que pertenezcan. Aunque hay que aclarar que las mujeres, los menores, los ancianos y otras minorías como los minusválidos y los homosexuales, están expuestos a mayores riesgos a lo largo de toda su vida, en el último grupo aumenta gradualmente en esta etapa.

Encontrar alguna de las expresiones de la violencia, la regularidad de los hechos, tipificarlos y ubicarlos en el proceso de reproducción de la familia, invita a realizar consideraciones cualitativas de individuo, grupo y contexto social, en la realidad de hoy.

Esto induce a la necesidad de exponer también, para el efecto del presente trabajo, la definición que el derecho penal hace para la violencia.

Resumiendo, la palabra violencia, proviene de latín *violentia*, es definida según la disciplina que la encara, aunque generalmente se refiere al ejercicio de la fuerza física contra alguien con el propósito de dañarlo o cuando se expresa

el abuso del poder individual o social.

A lo anterior habrá que agregar nuevas manifestaciones de violencia subjetiva emocional que actúan en lo social por los medios de comunicación, la literatura, el arte, el deporte, etc., en los espacios públicos como la escuela, el área laboral, el transporte, la recreación, las zonas comerciales y los lugares de entretenimiento y diversión; y en lo individual dentro de las relaciones de pareja, de padres e hijos, de éstos con los de la tercera edad, etc.

Los trabajadores sociales habían intervenido en el caso de la violencia intrafamiliar, dejando a un lado la gran gama de espacios y tipos de violencia que se ejercen más acentuadamente en nuestros días y hoy es fenómeno importante de estudio, atención y solución para este tipo de profesionistas.

El trabajo social brinda el enfoque multidisciplinario para el estudio de diversos problemas como el de la violencia social, que para su atención utiliza tres niveles de atención: el estudio de caso, trabajo de grupos y el trabajo comunitario, este tema no está lejos de ser motivo de estudio para esta profesión, que aunque con menos años en la investigación que el resto de las profesiones de corte social cuenta con todas las herramientas necesarias para la atención y solución a este problema.

## 1.2. Una Teoría del poder

Aunque los intentos por definir y medir el poder son muchos, no han sido suficientes; pero sí muy valiosos para que a través de esas percepciones podamos comprender el poder y su naturaleza en la sociedad. Tales percepciones son fragmentarias ya que no se ha producido alguna teoría que pueda explicar el poder; todo se ha quedado en un intento continuado, sistemático, y concertado para elucidar la naturaleza del poder.

Desde Maquiavelo hasta Hegel, el pensamiento social reflexionaba alrededor del fenómeno del poder, pero no existe consenso acerca de sus características fundamentales.

Así, la teoría de Talcott Parsons es una fuente importante para los sociólogos, en donde se identifican algunas características que debe poseer cualquier teoría sobre el poder y a comprender como esa teoría debe basarse en una teoría más general de la naturaleza del orden social.

El autor busca "tratar el poder como un mecanismo específico que opera para producir cambios en la acción de otras unidades, individuales o colectivas, en los procesos de la interacción social".<sup>9</sup>

Asume que este *mecanismo específico* opera predominantemente en el *subsistema político* de las sociedades modernas: es el mecanismo que sustenta el poder político, y que genera esos fenómenos convencionalmente asociados con éste. Dicho en otras palabras: la mayoría de los fenómenos que consideramos de manera convencional como manifestaciones del poder político son generadas, según Parsons, por un *mecanismo específico* que opera en el seno del subsistema político de la sociedad.

Lograr una comprensión de la naturaleza del poder político depende, en buena medida, de la identificación y descripción de la naturaleza de este mecanismo.

Si pudiéramos describir tal mecanismo aumentaríamos de modo notable nuestra comprensión de los procesos sociales, del mismo modo que el mecanismo subyacente a la mayoría de las fiebres aumentó de modo notable nuestra comprensión de los procesos del cuerpo.

### 1.2.1. Concepto de Poder

Vivimos en una situación urbana en que las carencias económicas, la injusticia social, el cambio continuo de las estructuras económicas, políticas y sociales modifican a los individuos; y la incertidumbre con respecto al futuro marca la vida cotidiana de grandes sectores de la población, en donde

---

<sup>9</sup> Parsons Talcott, *Ensayos de teoría sociológica*, pres. ver. Castellana por Norberto Rodríguez Bustamante, Buenos Aires, 1967, p. 299.

también el tema de la violencia urbana aparece como la transformación de un orden cotidiano que permea al tejido social.

Según Thomas Hobbes, el poder es, una condición necesaria para la existencia de la ley y de la justicia: "Donde no hay poder común, no hay ley. Donde no hay ley, no hay justicia".<sup>10</sup>

Max Weber ha definido al poder como "la probabilidad de imponer la propia voluntad, dentro de una relación social, aun contra toda resistencia y cualquiera que sea el fundamento de esa probabilidad."<sup>11</sup>

Parsons se preocupa no por la naturaleza del poder sino por sus efectos. En consecuencia, no está dispuesto a tratar al poder como *algo* que produce sumisión, o como *algo* que aumenta la probabilidad de la sumisión, sea cual fuere su fundamento. Procede a partir de la suposición de que el poder social sólo es una clase específica de cosa, que debe ser identificada y descrita.

Ocasionalmente, otras cosas pueden tener los mismos efectos que el poder social, pero igualdad de efecto no significa igualdad de naturaleza, y tales cosas deben de distinguirse del poder social en sí mismo.

Este cambio en la orientación se parece al de la medicina, cuando una enfermedad, definida en sus orígenes por sus síntomas (efectos), es redefinida en términos de su naturaleza (las causas de los efectos).

Dicha violencia lleva el poder dentro de sí misma; el poder más que un concepto o una manifestación, es un ejercicio cotidiano, debido a la manera como se ejerce y las formas como se presentan también se muestra con el matiz según el especialista que lo aborde. Para una mejor explicación, se muestran a continuación diversos conceptos de poder.

Citamos a Michel Foucault que nos dice: "Estamos entonces en una guerra los unos contra los otros: un frente de batalla atraviesa toda la sociedad, continua y permanentemente, poniendo a cada uno de nosotros en

---

<sup>10</sup> Thomas, Hobbes, *Leviatan*, México, Gernica, 1994., p. 222.

<sup>11</sup> Weber Max, *Diccionario de Sociología*, Oceano, 1987, p.1056.

un campo o en otro. No existe un sujeto neutral. Somos necesariamente el adversario de alguien".<sup>12</sup>

De ahí que exista la dualidad gobernador-gobernados, víctima-víctimario se encuentran presentes en todas las relaciones humanas.

Luego entonces, suponemos que siempre estaremos en una continúa y constante lucha permanente con un adversario; sea en las empresas con la libre competencia; en la familia con los miembros que la integran; en la escuela con los estudiantes y profesores; y hasta en las relaciones de pareja donde uno termina por subyugarse a otro.

Por su parte Canetti aclara que: "(...) con fuerza se asocia algo que está próximo y presente. Es más coercitiva e inmediata que el poder, se habla de mayor fuerza física (...). Cuando la fuerza dura más se convierte en poder. El poder es más general y más vasto que la fuerza, (...) pertenece al poder en más espacio y más tiempo."<sup>13</sup>

### 1.2.2. Manifestaciones del poder

Un importante autor y gran exponente de las manifestaciones del poder es Nelson Minello, es el que más nos acerca a enunciar las diversas manifestaciones del poder por ello lo citamos en este apartado.

---

<sup>12</sup> Michael, Foucault, *Genealogía del racismo: de la guerra de las razas al racismo de Estado*, Madrid, La Piqueta, 1992, p. 59.

<sup>13</sup> Elías, Canetti, *Masa y Poder*, Madrid, Alianza, 1983, p. 277.

“No es novedad afirmar que estamos inmersos, rodeados, acosados, sitiados por el poder; y no es novedad porque señala una situación real, desde el terrorismo de Estado, con sus torturas, desapariciones, muertes (...), hasta los controles multiplicados para entrar a un condominio cualquiera, los topes en las calles, la proliferación de barreras o aún el cierre de otras calles; la existencia de tantas y tantas policías privadas; la necesidad de identificarse, llevar colgada al cuello una credencial, firmar un registro y anotar la hora de entrada y de salida cuando visitamos una empresa; los controles que significan las tarjetas bancarias o comerciales; los datos más privados que debemos entregar para cualquier solicitud de crédito; al convertirse en un número de la seguridad social: la vigilancia de las corporaciones hacendarias de cada país; en la inmensa montaña de papeles, certificados, constancias y actas que hay que obtener y exhibir para cualquier trámite público o privado; en las planillas de control de calidad y de producción a que están sometidos los obreros fabriles; en las pruebas ginecológicas a las mujeres cuando solicitan trabajo; en las edades para ingresar a tal o cual cargo; en las dificultades para ascender de puesto si a determinada edad los varones no son casados, (por que la soltería es aquí síntoma de falta de madurez); en las dificultades para encontrar nuevo trabajo a los 45 años; (y a veces, también a los 35); en la enseñanza y sus registros de calificaciones, grados y títulos; en la obligación de comunicar los cambios de domicilio a tantas y tantas reparticiones públicas; en muchos otros controles. El varón y la mujer de hoy están cada vez más sitiados a la vigilancia continúa de su vida, de sus actos.”<sup>14</sup>

De hecho el poder es cambiante y las personas se van adaptando a las nuevas manifestaciones de poder, tal como nos lo indica la siguiente cita: “El

---

<sup>14</sup> Manuel, Villa, Aguilera, *Poder y Dominación*, perspectivas antropológicas: algunas notas sobre los enfoques y aportes a la sociología del estudio de las estructuras del poder, Nelson Minello, Caracas, Unidad Regional de Ciencias Humanas y Sociales para América Latina y el Caribe, El Colegio de México, 1986, p. 55.

poder que en la sociedad actual toma, cada vez más, la forma de control sobre el cuerpo y la mente".<sup>15</sup>

### 1.3. Poder y Violencia

**E**l poder y la violencia son conceptos que van de la mano, "La violencia es empleo de la fuerza para alcanzar un objetivo, la coacción a fin de que se haga lo que uno quiere."<sup>16</sup>

Todos los actos de violencia llevan consigo un acto de poder, por ejemplo: cuando una mujer es sometida por su marido en el acto denominado violencia intrafamiliar es el hombre el que se impone sobre la mujer, si este acto lo traslapamos a un hijo menor de éste mismo sujeto el hecho de violencia al menor lleva este acto de poder.

En una violación una persona (normalmente del sexo masculino) somete a otra (generalmente mujer) con el fin de obtener "algo" de la víctima; en un asalto el victimario busca un bien de la víctima sea cual sea el valor del objeto o bien.

En un trabajo donde la relación laboral es jefe-subordinado el primero es del sexo masculino aunque en menor grado llega a presentarse entre personas del mismo sexo mientras que el subordinado por lo general es del sexo femenino, existe la posibilidad de que se presente el acto de poder del primero sobre el segundo por la dependencia del segundo por conservar su trabajo, mientras que el primero puede ejercer la violencia real aunque para este tipo se da propiamente la simbólica; que inicia con el acoso, siguiendo del abuso y que puede desembocar en agresión sexual (violación), aunque esta violación a veces es permitida por la víctima pues está supeditada a este poder que ejerce

---

<sup>15</sup> Manuel Villa Aguilera, Op cit, p. 56.

<sup>16</sup> Ander-egg Ezequiel, *Diccionario de Trabajo Social*. Argentina, El Cid Editor, 1979, p. 400.

ese jefe a través del chantaje o la consigna de que si no se consuma el hecho o se hace lo que él indica, entonces la víctima podría perder su trabajo.

Este es sólo un acto donde la violencia y el poder están presentes, en cualquier tipo de relación humana donde uno o más actores pretenden imponerse ante uno o más individuos con los que llevan una relación malamente llamada "humana".

### 1.3.1. Dos tipos de Violencia

La *violencia real*, efectiva o también llamada consumada; es aquella que se ejerce de manera directa e inmediata hacia otra u otras personas, es del orden de la evidencia inmediata; ejemplo es el de un marido que golpea a su mujer y que se da en el hogar por parte de un miembro de la familia hacia otro u otros miembros de la misma; la violencia en las calles entre grupos de bandas, pandilleros, policías y ladrones; y aquellos que sufrimos a diario que ejecuta la gente con premeditación a fin de dañar al otro por múltiples razones.

En este ámbito encontramos: la agresión física y verbal, el acoso y abuso sexual, la violación, las riñas, las lesiones y el homicidio en donde la muerte de un ser humano representa el grado máximo que alcanza la violencia social.

Para este grado máximo de la violencia, el instrumento más refinado y más letal de la violencia lo constituyen las armas; sin embargo, las personas no son cosas inertes, reaccionan ante la arbitrariedad, incluso se resisten a la fuerza que se les quiere imponer.

Las armas reducen el espacio entre los contrincantes, entre los adversarios y los rivales. Las más letales y las que mayor daño provocan son las guerras tanto de alta, como de baja intensidad, pues para quitarse los conflictos o bien para darle a entender al otro quien es más fuerte o más poderoso, a través de eliminar al adversario.

Este recurso resulta el más efectivo, rápido y preciso, y representa la mayor expresión de la violencia en el mundo.

*La violencia simbólica* es aquella que se presenta mediada por el lenguaje. Hay violencia simbólica cuando el agente utiliza los medios del lenguaje, es decir, las palabras o bien las razones expresadas verbalmente, para servir en realidad a los propósitos de la violencia, es decir, a la cosificación (reificación) del otro.

Pero esta violencia en algunas ocasiones es tolerada, por ejemplo, en el filicidio (es la muerte al hijo por el padre y/o la madre), acción simbólica que se realiza a fin de que los menores se sometan a las decisiones de sus tutores, castigarlo, no darle de comer, no prestarle atención, minimizar su autoestima son acciones que no llevan directamente un maltrato físico, pero es un acto de violencia, que repercute en el ámbito psicosocial del menor.

## 1.4. Teoría del Espacio Vital

Lo cierto es que la violencia forma parte del poder, donde una persona **L**ejerce esa fuerza hacia las demás personas, este poder tiene un tiempo y un espacio, luego entonces podríamos analizar a la violencia desde la teoría del espacio vital.<sup>17</sup>

El *espacio vital* es el espacio mínimo necesario para nuestro óptimo bienestar con el que todas las personas contamos y este tiene tres dimensiones que a continuación se enuncian:

El *primero* se encuentra a más de un metro y hasta 30 cm de distancia, es el que mantenemos con personas extrañas a las cuales no les tenemos confianza y con las cuales no mantenemos ninguna relación de ningún tipo por mínima que sea.

---

<sup>17</sup> León, Mann, *Elementos de Psicología Social*, México, Limusa, 1992, p. 104.

El *segundo* es aquel que mantenemos con personas que son de nuestra confianza cuyo espacio es menor a los 30 cm pero mayor a los 15 cm, este se da con profesores, adultos, compañeros de trabajo, todos ellos a quienes conocemos y por quienes en general sentimos un respeto (pero sin mantener lazos afectivos profundos).

El *tercer espacio* es aquel que es menor a 15 cm, y que tenemos con personas más íntimas como relaciones amistosas y lazos afectivos profundos (novios, parejas, cónyuges, amistades, padres, hijos y hermanos).

Los problemas y conflictos surgen -de acuerdo a esta teoría- cuando en un ámbito que presume un determinado tipo de relaciones que suponen distancias de otro tipo de espacio. Para esta investigación, en los espacios colectivos públicos como la línea 3 del S.T.C. Metro donde se esperan espacios del primer tipo (distancias amplias), se espera que los usuarios se conduzcan en términos del tercero.

Este espacio es el más importante para esta investigación, ya que al ser invadido, permite que los usuarios estén más juntos unos de otros, motivo principal por el cuál se genera la violencia.

Aunado a ello, la alta temperatura de las horas pico en donde los ventiladores no funcionan cuando son necesarios y que al combinarse las condiciones físicas con las sociales se generan desde la agresión verbal que queda sólo en meras palabras, pasando por la agresión física con ligeros golpes, aventones, empujones y pisotones.

La expresión máxima en la que desemboca esta agresión es la riña con verdaderos golpes, insultos generalizados que dejan serias lesiones en la víctima de este delito, es la falta de espacio la que permite estos actos que en algunos años eran considerados como "anormales", el abuso y el acoso sexual no es exclusivo de las mujeres, sino que también los hombres resultan ser víctimas de estos delitos de carácter sexual, la relación más común es la heterosexual relación (hombre-mujer) donde generalmente el primero es el

victimario y la segunda es la víctima, seguidas de las homosexuales (hombre-hombre) y las menos frecuentes son aquellas que se dan entre (mujer-mujer).

Hasta llegar a expresiones más elevadas de la violencia como los actos de robo y atentados contra las personas en su dignidad.

## 1.5. Antecedentes de la Violencia en el Distrito Federal

**E**l crecimiento constante de la delincuencia en la década de los 90 ha sido tema de investigación cada vez más frecuente a medida que termina este siglo; se sabe por meras intuiciones, por las experiencias de otros o por las noticias de los medios de comunicación, acerca de los grandes y tan altos niveles de delincuencia en el Distrito Federal, pero a ciencia cierta se desconoce el nivel exacto de delincuencia en esta entidad.

La cifra exacta para los últimos diez años no está disponible, sólo existe un pequeño inventario de los delitos cometidos para 1998, de los que hablaremos más adelante. La cifra exacta de los delitos se desconoce pues no existe un registro adecuado de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF), de la Procuraduría General de la República (PGR) o de las instancias encargadas de la impartición de justicia para nuestra capital.

A lo largo y ancho de la República Mexicana, y por supuesto en el Distrito Federal, son múltiples las formas de violencia que se presentan.

En nuestro país, la forma primaria como se mide el fenómeno delictivo es contabilizando el número de denuncias presentadas ante el Ministerio Público (M.P.) y en segundo término, por el número de consignaciones judiciales y por el número de sentencias ejecutadas.

Una forma de medir la criminalidad es dividiendo el número de delitos conocidos entre un determinado número de habitantes (usualmente 100 mil

personas). El resultado de esta operación representa el índice de criminalidad de una ciudad o un país determinado.

Sin embargo, hasta el momento estas formas de medir la criminalidad son limitadas, inicialmente porque sólo se contabilizan los delitos denunciados y registrados ante las autoridades, quedando fuera aquellos que no son denunciados.

En el informe anual de 1998 presentado por el Secretario de Seguridad Pública en turno, Dr. Alejandro Gertz Manero, dio a conocer la importante disminución en los índices de criminalidad y encontró una barrera de incredulidad por parte de los ciudadanos, ya que se ha señalado que el miedo al delito si no es atendido, "puede abrir la vía a una regresión hacia la justicia privada." <sup>18</sup>

Los delitos registrados, más que una imagen clara de la criminalidad, son un indicador que sirve para evaluar el funcionamiento del sistema de procuración y administración de justicia. En el mejor de los casos, la criminalidad cuantificada a través de las denuncias nos permite conocer algunas características de los hechos delictivos, pero al mismo tiempo nos impide conocer todo aquello relacionado con los datos de los victimarios del delito; los delincuentes.

Es bien sabido que aproximadamente "el 90% de las víctimas de un delito no lo hacen del conocimiento de la autoridad en donde los ciudadanos optan por no denunciar los delitos de los que han sido víctimas, en primera instancia por temor a represalias; desconfianza en que las autoridades den con los responsables; por la pérdida de tiempo que implica la denuncia; por evitar ser sujetos de chantaje o corrupción; por considerar que el daño fue irrelevante o bien porque recibieron un mal trato por parte de las autoridades." <sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Georges, Picca, *La Criminología*, México, F.C.E., 1987, p. 94.

<sup>19</sup> En una encuesta aplicada en el Distrito Federal por la empresa Consultores en investigación y Comunicación-Zimat se pueden constatar que los entrevistados dieron este tipo de respuestas. Vid *La Jornada*, 4 de diciembre de 1997, p. 56.

Por otra parte, existen delitos que se cometen en el hogar entre miembros de una familia, en el trabajo o entre compañeros, no se denuncian por los lazos afectivos que privan entre ellos o por que no saben que se pueden denunciar.

La ausencia de denuncias ciudadanas genera lo que se conoce como la "*cifra negra*" u "*oculta*" de la criminalidad. Este desconocimiento de la criminalidad real dificulta la planeación de las estrategias para combatir la delincuencia en pequeña y gran escala, desde un pequeño robo a transeúnte hasta la delincuencia organizada.

La Ciudad de México representa un buen espacio para estudiar el fenómeno de la violencia urbana y social, pues en esta metrópoli los problemas se han convertido en verdaderas pesadillas institucionales y personales.

La violencia social es hoy una generalidad, cualquier acto violento es considerado como un hecho común y cotidiano, que en muchos casos es glorificado por programas de nota roja que elevan su nivel de audiencia a partir de mostrar al asesino o el delito en el momento mismo en que se comete el ilícito.

Por ello, y para definir la violencia social que se ejerce entre los usuarios del Metro, es necesario tomar en cuenta los conflictos, las tragedias, las conductas límites propiciadas por la crisis, el franco deterioro del estado de derecho, los grandes problemas de las ciudades y la imposibilidad de un control que garantice la seguridad pública.

La expansión inevitable de las grandes ciudades del mundo conduce a este tipo de violencia, la cual se atribuye también a la combinación de atmósferas de temor creciente y la impunidad de la cual gozan los delincuentes.

A la delincuencia la fortalece la certeza de la impunidad. Según datos proporcionados en enero de 1999 por el secretario de Gobernación, Francisco Labastida, cerca del 90 por ciento de los delitos cometidos en la Ciudad de México no recibe castigo. Esto se debe en primer término, a la corrupción

policiaca y judicial, aunque es justo reconocer que no toda la policía es corrupta y son numerosos los miembros que cumplen con su deber y mueren en el ejercicio de sus obligaciones.

A final de cuentas en México todavía no se ha producido un pensamiento convincente que sitúe las causas de la violencia y proponga soluciones; ni se ha presentado nada que vaya más allá de una efímera campaña de moños blancos de protesta y de exigencia de mano dura, contra la delincuencia sin especificaciones.

# 2

## EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO

**E**ste capítulo está dedicado principalmente al Sistema de Transporte Colectivo Metro (S.T.C. Metro). Incluye la forma de cómo fue pensado y planeado el Metro, antes, durante y después de su construcción.

Incluye los diagnósticos elaborados por la empresa Ingenieros Civiles Asociados (ICA), todo su sustento jurídico para culminar como un decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación.

Se centrará la atención del lector en las dimensiones de la línea 3, su longitud y capacidad de servicio, la oferta y la demanda en números reales de pasajeros por día.

Se incluyen también los cuadros que contienen el número de vehículos en el Distrito Federal para junio de 1999, así como el desglose del Servicio de Transporte Público de nuestra Ciudad.

Así se dá un paso para hacer el primer análisis del Metro como un espacio que no está lejos de la violencia y/o de los ilícitos cometidos dentro de las instalaciones de la línea 3 del Metro.

Se muestra además un panorama general de los actos de violencia y su cuantificación estadística en comparación con los delitos que se cometen en el Distrito Federal por datos aportados por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF).

Se completa este capítulo con las estadísticas oficiales registradas por el personal de la Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro. Incluye los 2444

actos de violencia cometidos durante el año de 1998, y que servirán de referencia para la muestra de la que se hablará en el capítulo 3.

Así, el capítulo 2 presenta un desglose de los actos violentos dentro de este servicio de transporte público, con el respectivo sustento jurídico establecido en el Código Penal vigente para aquellos casos que son considerados y tipificados como delitos.

Entre los actos violentos (aunque no todos son ilícitos ni se encuentran tipificados en el Código Penal) hacemos mención del suicidio, la agresión verbal y física, el abuso y acoso sexual, la riña y el robo.

## 2.1. Antecedentes

**P**ara 1965, la capital de la República Mexicana tenía seis millones 330 mil habitantes, más un millón en la periferia cercana. La migración originada en el campo, el crecimiento demográfico natural del D.F. y la de metropolización de la Ciudad de México, rebasan las necesidades de oferta de transporte en esta Ciudad. El entonces Departamento del Distrito Federal, enfocó sus esfuerzos al ámbito del transporte público, dados los altos niveles de congestamiento y deficiencia en los sistemas de traslado de personas.

El problema de la transportación se traducía en reivindicaciones populares surgidas de organizaciones gremiales y de base territorial.

En 1958, la constructora Ingenieros Civiles Asociados (ICA) inicia sus estudios sobre transporte de pasajeros, con el título denominado: *Estudio de vías rápidas para la Ciudad de México*, ese es el principal proyecto que da origen a la construcción del Metro. Sin embargo no es más que la recopilación de 33 países acerca de la transportación masiva de personas.

Así, ICA desarrolló un diagnóstico del transporte, publicado hasta después de iniciada la construcción del Metro. Caracterizó la situación del transporte de la siguiente manera:<sup>20</sup>

1. Una demanda excesiva, consecuencia de la falta de zonificación.
2. La operación de numerosas líneas de autobús y transportes eléctricos sin ninguna coordinación.
3. La escasa planeación que provocaba que más del 75 por ciento de las líneas llegaran al primer cuadro de la Ciudad, ocasionando serios congestionamientos.
4. La falta de terminales adecuadas para los servicios de transporte urbano, suburbano y foráneo.
5. Los equipos existentes anticuados o excesivamente usados, de operación lenta, deficiente e incómoda.
6. La traza urbana y la ausencia de continuidad en algunas avenidas y calles importantes.
7. La velocidad de los autobuses y trolebuses en el centro de la ciudad menor incluso a la de una persona caminando.
8. La "inversión" de cuatro millones de horas-hombre por día en transporte.
9. La ubicación de gran número de terminales de autobuses en el centro de la ciudad.

Por las condiciones anteriores se propuso el tren metropolitano subterráneo. La composición del suelo representaba uno de los grandes retos técnicos, ya que el subsuelo con altos contenidos de agua, determinaría las inversiones y capacidad de pago de los usuarios.

Para su construcción, ICA tomó en cuenta consideraciones tales como: la factibilidad económica y financiera; el análisis de las líneas y el volumen de

---

<sup>20</sup> Primera Memoria: Historia del Metro, Depto. De Prensa y Relaciones Públicas del S.T.C. Metro, México, 1995. pp. 22-26.

vehículos y el desplazamiento de los pasajeros y el hundimiento general del Valle de México.

Antes de ser autorizado, ICA adaptó las necesidades al espacio productivo y los necesarios consensos del Gobierno Mexicano para su construcción:

- 1.- Corresponder con las corrientes establecidas de mayores volúmenes de pasajeros y cubrir las zonas de mayor densidad demográfica.
- 2.- Dar servicio a las zonas más congestionadas, eliminando en gran parte los medios de transporte de superficie.
- 3.- Abarcar los centros de actividades principalmente de la metrópoli.
- 4.- Ahorro de tiempo por medio de líneas lo más rectas posibles e interconexiones múltiples.
- 5.- Preservación del centro monumental e histórico de la capital.
- 6.- El trazo de las líneas no podría perjudicar o anular vías de transportación existentes.
- 7.- Evitar el ingreso de los autobuses suburbanos y foráneos al centro de la capital.
- 8.- Eliminar las líneas de tranvías que penetraban a la zona céntrica, destinando las unidades de estas rutas a reforzar el servicio de las líneas que se conservarían.
- 9.- Irrigar al máximo la zona central con la red de trenes rápidos, de manera que la mayor parte del público de dicha zona tuviera acceso a una estación del Metro con un corto recorrido a pie.

La primera propuesta para el sistema se planteo en forma de "cruz" e incluyó el trazado de dos líneas: una en el sentido norte-sur y otra en el sentido oriente-poniente. Su cruce se encontraba en algún punto dentro de una zona céntrica bastante amplia. Se presentaron a consideración diversas opciones para cada uno de los cuatro ramales.

Esta indefinición no fue sino la expresión de que en esta etapa se estaba ajustando ICA, en cuanto a trazo, a las conveniencias -poco claras- de los demás funcionarios públicos del que entonces era el Departamento del Distrito Federal (D.D.F.) y del Presidente en turno, Lic. Gustavo Díaz Ordaz.

Se decidió que la construcción del Metro acompañaría a la solución del transporte en el primer cuadro de la Ciudad de México.

Por lo tanto, las líneas del Metro deberían de cubrir la mayor parte del centro, constituirse en ejes troncales del sistema general de transportación de pasajeros y sentar las bases para la reestructuración vial de la zona.

Se presentó también una segunda propuesta, denominada "solución anillo" en la que se plantearon tres líneas interconectadas al formar alrededor del centro un círculo y que incorporaban líneas de penetración a la periferia en seis direcciones en vez de cuatro como en la anterior propuesta.

Este fue el esquema aprobado finalmente y se construyó con dos modificaciones: las ampliaciones de la línea 1 y 2 hacia oriente y sur, respectivamente, para garantizar la captación y el servicio a las zonas populosas ubicadas en estos puntos cardinales y que representaban zonas habitacionales de trabajadores cuyo problema de transporte podría volcarse en lo inmediato en un problema social importante para el D.D.F.

Así, la construcción del Metro llevó consigo intereses económicos y políticos, a través de la gestión de los funcionarios en turno.

El Metro de la Ciudad de México surge entonces como una forma de satisfacer las necesidades de proporcionar un mejor servicio a los habitantes de esta ciudad, debido al constante crecimiento de esta entidad.

“En los años sesenta la población se comportaba de la siguiente manera, asentados fuera del Distrito Federal 1,922,800 habitantes, 30 % de la población citadina habitaba en 1950 en la periferia, mientras que para 1960 ya reunía el 45.4% de la población, básicamente en las delegaciones que se han caracterizado por ser asiento de los sectores populares.”<sup>21</sup> Mientras que “los municipios invadidos por la zona metropolitana, de tener 308 mil habitantes en 1960, pasaron a concentrar cerca de dos millones en 1970”<sup>22</sup>

Casi treinta años más tarde en 1999 la Ciudad de México muestra densidades de 5,587 habitantes por Km<sup>2</sup> y el Estado de México 571 habitantes por Km<sup>2</sup>, concentrándose en estas dos zonas el 22.13 % de la población total de nuestro país.<sup>23</sup>

En el Diario Oficial de la Federación aparece el decreto presidencial para “la creación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, El 29 de abril de 1967”<sup>24</sup>. Su construcción se inicia el 19 de junio del mismo año.

Así, la línea 1 Observatorio-Pantitlán entra en operación el 5 de septiembre de 1969, con sólo 16 de sus 19 estaciones, en su tramo Zaragoza-Chapultepec, con 11.5 de sus 15.2 km de extensión.<sup>25</sup>

En los ámbitos técnicos de la planeación del transporte en México se consolidó en los primeros años de la década de los setenta la tecnología propia de esta área como una mera copia de la correspondiente a los países centrales.

La recopilación de la información sistematizada como base de la planeación del transporte fue adquiriendo consenso entre los ingenieros dedicados a esta rama, a pesar de que en la práctica dicha información no fue recabada sino hasta entrados los años setenta.

---

<sup>21</sup> Departamento del Distrito Federal, Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal, México, 1975.

<sup>22</sup> Moreno Toscano, Alejandra., *La crisis de la Ciudad, México*, México Hoy, 1980, p. 163.

<sup>23</sup> INEGI, *Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica*, México, INEGI, 1997, p. 1.

<sup>24</sup> Primera Memoria; *Historia del Metro*, Depto. de Prensa y Relaciones Públicas del S.T.C. Metro, México, 1995, p. 17.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 17.

Asimismo, la modernización del comportamiento de los viajes (demanda), de los medios de transporte (oferta) y de su resolución, cobró adeptos entre profesionales de diversa formación, aunque su utilización, muy restringida, comenzó realmente a finales de los años sesenta.

Dentro de esta corriente de dependencia tecnológica, la planeación del transporte destacó en la primera mitad de los años setenta la idea generalizada entre los técnicos en planeación de que las ciudades modifican sus requerimientos de traslado como una contraparte mecánicamente desprendida del crecimiento poblacional y de su correlación con el crecimiento de la mancha urbana.

En el año de 1970 surge la línea 3 del Metro, que une al norte con el sur de la ciudad. Fue creada en seis etapas hasta consolidarse en la forma en la que hoy la conocemos y que se muestra a continuación:

- ❖ 20 de Noviembre de 1970 se inaugura el tramo Tlatelolco-Hospital General.
- ❖ 25 de Agosto de 1978 se inaugura el tramo Tlatelolco-La Raza.
- ❖ 1 de Diciembre de 1979 se inaugura el tramo La Raza-Indios Verdes.
- ❖ 7 de Junio de 1980 se inaugura el tramo Hospital General-Centro Médico.
- ❖ 25 de Agosto de 1980 se inaugura el tramo Centro Médico-Zapata.
- ❖ 30 de Agosto de 1983 se inaugura el tramo Zapata-Universidad.

La construcción, operación y explotación de un tren que disminuya los tiempos de traslado, con recorrido subterráneo, superficial y elevado, para un transporte colectivo rápido, eficaz y seguro en el Distrito Federal es el objetivo principal del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.

Pero no sólo de transportar gente, además el Metro cuenta con un objetivo de carácter social que se ve reflejado en su costo por viaje; ya que desde sus inicios se encuentra entre los transportes subterráneos más baratos del mundo: el precio actual del boleto unitario es de 1.50 pesos. "El costo

verdadero -sin ninguna utilidad- para transportar a un usuario es de \$ 2.51 pesos." <sup>26</sup>

En 1969, al ponerse en operación, el precio del boleto era de un peso; desde entonces, su tarifa ha aumentado ocho veces. Por primera vez, después de 17 años de servicio, cambió el 1° de agosto de 1986 a 20 pesos; posteriormente, el 16 de mayo de 1987 se incrementó a 50 pesos; el 21 de diciembre 1987 a 100 pesos; el 27 de noviembre de 1989 a 300 pesos; el 8 de noviembre de 1991 alcanzó 40 centavos de Nuevos Pesos. En diciembre de 1995 subió a un peso; el 30 de noviembre de 1996 se fijó en 1.30 pesos y a partir del 21 de diciembre de 1997 tiene su precio actual.

Actualmente, las personas con alguna discapacidad tienen acceso gratuito al Metro; también debido a que 1999 fue declarado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el Año Internacional del Adulto Mayor, las personas mayores de 65 años viajan gratis, presentando su credencial del Instituto Nacional de la Senectud (INSEN) o bien de elector, todo lo anterior como una acción de la Gerencia de Desarrollo Social del S.T.C. Metro, y de la actual administración con deseos de apoyar y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de dos grupos vulnerables; ancianos y discapacitados.

Es así como la línea 3 (la más grande de toda la red) del Sistema de Transporte Colectivo Metro, organismo público descentralizado tiene 22.594 km. de longitud de operación.

No cuenta con tramos elevados, presenta un tramo superficial de 4.449 km., un tramo subterráneo de 18.145 km. y 6 estaciones de correspondencia o transborde que unen a la red: la estación Deportivo 18 de Marzo conecta con la con la línea 6; la estación La Raza, conecta con la línea 5; la estación Guerrero conecta con la línea B, la estación Hidalgo, con la con la línea 2; la estación Balderas con la línea 1 y la estación Centro Medico, con la línea 9;

---

<sup>26</sup> Cápsulas Informativas del Sistema de Transporte Colectivo Metro, México, S.T.C. Metro, 1987, p. 3.

## Capítulo 2. El Sistema de Transporte Colectivo Metro

presenta además 4 estaciones superficiales, 17 estaciones subterráneas, sumando un total de 21 estaciones de servicio.

La longitud media de interestación es de 1.063 km., la longitud máxima de interestación 1.595 km., su pendiente máxima es de 4.0 metros y se encuentra en los tramos de Copilco Universidad, y entre Potrero y La Raza, su extensión de línea es de 23.609 Km., cuenta con 183 torniquetes por donde diariamente ingresan 950,000 viajeros.

En una investigación realizada a 1000 capitalinos en la Plaza del Zócalo, por la Zermat para el Gobierno del D.F., los resultados dicen que el Metro es el medio de transporte más seguro de la Ciudad de México, en comparación con otros medios de transporte público.<sup>27</sup>

Existen 3,180,053 vehículos en el Distrito Federal tal y como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. NÚMERO DE VEHÍCULOS EN EL D.F. PARA JUNIO DE 1999		
MODALIDAD	No. DE VEH.	%
Automóvil Particular	2,781,523	87.47%
Camión Materialista	1,310	0.04%
Carga Mercantil	189,868	5.97%
Camión Urbano de Pasajero	9,236	0.29%
Diplomático	1,730	0.05%
Omnibus Particular	4,589	0.14%
Remolque	7,454	0.23%
Motocicleta	61,530	1.93%
Carga General	5,001	0.16%
Demostradoras	844	0.03%
Autos Antiguos	243	0.01%
Servicio Público	116,725	3.67%
<b>TOTAL</b>	<b>3,180,053</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Clasificación y Distribución del Transporte Público, Dirección de Transporte Público del D.F.

<sup>27</sup> La Jornada, 22 abril de 1999.

El transporte público de la Ciudad de México se distribuye de la siguiente manera: *el libre* es aquel que brinda sus servicios de manera particular en vehículos llamados taxi; *el de sitio* son los vehículos de particulares que ofrecen sus servicios en determinados lugares y zonas, lugares específicos donde abordan los pasajeros sea cual sea su destino, y *el de ruta* incluye a combis, minibuses, microbuses, camiones y taxis, que recorren una ruta específica registrada ante la Dirección General de Transporte Público, cuenta con una tarifa establecida y no puede salir de ese recorrido, pues en su caso se haría acreedor a una sanción.<sup>28</sup>

Se muestra en el siguiente cuadro la distribución del servicio de transporte público por modalidad para el Distrito Federal en 1999.

<i>Modalidad</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Porcentaje</i>
Libre	79,293	67.93%
Sitio	9,943	8.52%
Ruta	27,489	23.55%
<b>TOTAL</b>	<b>116,725</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Clasificación y Distribución del Transporte Público, Dirección de Transporte Público del D.F., Junio de 1999.

Sólo el 3.67% de todo el parque vehicular que circula en el D.F. es de transporte público, además si a esta lista le sumamos los autos que a diario entran y salen a los estados de México, Morelos, Puebla, etc., provoca grandes congestionamientos, períodos largos de traslado en los grandes ejes viales y las vías "rápidas" además de accidentes y la contaminación. Por ello, el constante y permanente crecimiento, ampliación, construcción y remodelación del Sistema de Transporte Colectivo Metro permite satisfacer las necesidades de un gran número de usuarios.

<sup>28</sup> Clasificación y Distribución del Servicio de Transporte Público, de la Dirección General de Transporte Público del D.F., México, junio de 1999, p. 1.

El Metro además de transportar con seguridad, rapidez y eficiencia permite poner en contacto al pasajero con aspectos de nuestra civilización no sólo en la transportación de norte a sur de la Ciudad, de zonas rurales a zonas urbanas, comerciales, escolares, de diversión y recreación, además, es un espacio para la cultura por medio de la exhibición de teatro, pinturas, esculturas, fotografías, grabados, libros, juguetes mexicanos, indumentarias indígenas y folklore mexicano, entre otras expresiones artísticas.

## 2.2. El Metro, espacio de violencia

Los datos proporcionados por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF) no son aptos para su análisis ya que en el rubro de "otras denuncias", incluye los delitos que analizamos en esta investigación. Se presentaron 74,194 denuncias para 1998 del D.F., estos datos sólo representan los actos delictivos que se denuncian ante el Ministerio Público pero no incluyen "la cifra negra", cifra que no es denunciada.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México transporta a cinco millones de pasajeros diariamente a lo largo y ancho de toda la ciudad, en sus 9 líneas y sus líneas A y B foráneas. Con esa cantidad de personas es muy factible que los problemas de hacinamiento en los vagones, andadores y pasillos, sin contar las entradas y salidas, produzcan efectos que generan violencia.

En las "horas pico" u "horas punta",<sup>29</sup> para evitar aglomeraciones, en las estaciones de mayor demanda se practica la "dosificación de usuarios"<sup>30</sup>:

---

<sup>29</sup> En cada vagón del Metro llegan a viajar 170 personas, mientras que en un sólo andén pueden concentrarse hasta poco más de 1,500 personas. Cápsulas Informativas del Metro, Op. cit., p. 5.

<sup>30</sup> Las maniobras de "dosificación de usuarios" retardan al pasajero un máximo de 15 minutos hasta llegar al andén. Esta operación se realiza de las 5 a las 10 de la mañana en las estaciones de Indios Verdes, Deportivo 18 de Marzo, Potrero, La Raza, Tlatelolco, Guerrero, Hidalgo, Juárez y Balderas. Por las tardes, las maniobras se realizan, de las 17:00 a las 21:00 horas, en Hospital General, Niños Héroes, Balderas, Juárez e Hidalgo. Ibid., p.5.

mediante puertas corredizas en los pasillos y barandales en zig-zag, los vigilantes del Metro van limitando el número de personas que ingresan en los andenes y, para mayor seguridad, también se separan en los primeros vagones a las mujeres y los niños y en el resto de los vagones a los hombres.

Este transporte no está lejos ni fuera de la violencia social generalizada para el D.F., pues a diario se cometen delitos dentro y fuera de las instalaciones de este transporte. Cuenta con una Gerencia de Vigilancia para salvaguardar la seguridad dentro del sistema y labora las 24 horas del día los 365 días del año.

Dicha Gerencia cuenta con un número de vigilantes por estación no especificado, que por razones de seguridad no es posible proporcionar en datos precisos.<sup>31</sup>

Además el Metro dispone de equipo técnico computarizado; este se integra por "sistemas de monitores en los andenes de las principales estaciones de transbordo para resguardar al pasajero, pues cuenta con monitores que vigilan en todo momento que los usuarios del Metro estén seguros."<sup>32</sup>

Sin embargo, estos recursos parecen insuficientes, ya que se siguen cometiendo los delitos sin que los vigilantes se den cuenta a tiempo e intervengan para atender a la(s) víctima(s) y detener al(los) transgresor(es).

Enseguida se muestra el número de delitos registrados en 1998 dentro de las instalaciones de este transporte. Estos datos sólo informan los hechos denunciados pero no la "cifra negra", la que no denuncia y viaja impune por el Metro todos los días.

---

<sup>31</sup> Lic. Arnulfo Domínguez Cordero, Jefe del Departamento de Prensa y Relaciones Públicas del S.T.C. Metro, comunicado, p. 1.

<sup>32</sup> Informe Anual, Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro, México, 1998, p. 4.

El año de 1998 significó en cifras de violencia para el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México una cantidad de "13,143 denuncias por cometer alguna infracción cívica, delito tanto menor como mayor o bien por algún acto de violencia cometido dentro de las instalaciones de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México y que representa la suma acumulada de las diferentes líneas que integran dicha red, todos éstos son datos reportados en el informe anual de la Gerencia de Vigilancia para el año de 1998." <sup>33</sup>

La Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal cuenta con una Dirección General de Política y Estadística Criminal que clasifica los delitos de la manera siguiente:

- Homicidio doloso.
- Violación.
- Robo con violencia a casa habitación.
- Robo sin violencia a casa habitación.
- Robo con violencia a negocio.
- Robo sin violencia a negocio.
- Robo a banco.
- Robo a transeúnte.
- Robo a transporte.
- Robo con violencia a vehículo.
- Robo sin violencia a vehículo.
- Lesiones dolosas.
- Despojos.
- Otras denuncias.

Podemos observar que, de las 14 anteriores clasificaciones, nueve de ellas corresponden al delito de robo, tres de los delitos son tipificados contra las personas en su patrimonio, y uno corresponde al despojo de cosas inmuebles o de aguas (136,939 denuncias).

Por la forma en que se clasifican y se enumeran los delitos por parte de la PGJDF no es posible hacer un análisis más profundo de los diversos tipos de

---

<sup>33</sup> Ibid. p. 230.

delitos que tipifican tanto el Código Penal como la Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro de la Ciudad de México.

Por último, ni siquiera se cuenta con el número total de delitos por año, mucho menos por quinquenio o decenio. Las clasificaciones son distintas para cada institución (Metro, PGJDF o el Código), de ahí la dificultad para poder hacer un análisis más profundo del comportamiento de estos seis delitos que se cometen dentro del Metro comparados con los que se cometen en el Distrito Federal.

### **2.2.1. Violencia en el S.T.C. Metro (análisis estadístico)**

**D**urante 1998 se pusieron a disposición del Ministerio Público (M.P.) 13,143 individuos que cometieron un delito dentro de las instalaciones del Metro, número que fue denunciado y presentado por las víctimas, de los cuales el personal de la Gerencia de Vigilancia detuvo a 11,032 presuntos responsables dentro de las instalaciones y el resto fue puesto a disposición del M.P. por otro cuerpo de seguridad del Distrito Federal.<sup>34</sup>

Fueron remitidos principalmente por los delitos de: por agresión verbal (231), por agresión física (451), por acoso sexual (516), por riñas (581), y por robo (621 incluye a los carteristas). Y otros con menor número de casos pero igual de importantes; fueron el asalto con 22 casos, abandono de infante 12, intento de secuestro 10, homicidio 2, 6 casos de intento de violación y 6 casos de violación consumada, 459 personas por inhalar sustancias tóxicas, 74 por la portación de estupefacientes y 35 por actos cometidos por homosexuales, violando sus derechos civiles y humanos.

---

<sup>34</sup> Por algún policía Auxiliar, Militar o Judicial.

Para el caso de esta investigación se tomaron los seis delitos que cotidianamente se presentan en las instalaciones (agresión física y verbal, riñas, abuso y acoso sexual, y robo). También se incorporó el suicidio, no como un delito sino como un acto violento dentro de las instalaciones del Metro.

Se muestra el cuadro de frecuencias de los delitos cometidos dentro de las instalaciones del S.T.C. Metro, para las Gerencias de las zonas A, B y C, de enero a diciembre de 1998.<sup>35</sup>

**Cuadro 3. Delitos Cometidos en el Metro de Enero a Diciembre de 1998.**

	E	%	F	%	M	%	A	%	M	%	J	%	J	%	A	%	S	%	O	%	N	%	D	%	T	%
<b>INTENTO DE ROBO</b>	9	7	10	7	11	8	12	9	13	10	14	10	15	11	16	12	17	13	18	13	19	14	20	15	135	100
<b>ROBO</b>	18	5	21	6	32	9	19	5	25	7	23	6	25	7	37	10	42	12	27	8	47	13	43	12	359	100
<b>CARTERISTA</b>	21	17	15	12	21	17	20	16	13	10	9	7	3	2	2	2	4	3	3	2	13	10	3	2	127	100
<b>RIÑA</b>	35	6	69	12	63	11	71	12	41	7	63	11	59	10	39	7	40	7	35	6	41	7	25	4	581	100
<b>AGRESION FISICA</b>	36	8	42	9	28	6	41	9	28	6	34	8	43	10	37	8	38	8	48	11	36	8	40	9	451	100
<b>AGRESION VERBAL</b>	15	6	26	11	16	7	28	12	20	9	23	10	25	11	12	5	21	9	4	2	17	7	24	10	231	100
<b>ACOSO SEXUAL</b>	33	6	42	8	44	9	54	10	77	15	68	13	43	8	27	5	36	7	35	7	39	8	18	3	516	100
																							<b>2400</b>	<b>100</b>		

FUENTE: Estadísticas de Delitos Cometidos en las Instalaciones del Metro durante 1998, Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro.

Aparecen al frente del cuadro las iniciales de cada mes que representan desde E: correspondiente al mes de enero pasando por el resto de los meses hasta el D: correspondiente al mes de diciembre.

<sup>35</sup> Informe Anual, Estadísticas de delitos cometidos en las Instalaciones del Metro durante 1998, Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro, México, 1998, pp. 230.

### 2.2.1.1. Suicidios

El suicidio no se encuentra tipificado en el Código Penal por no ser un delito, pero es un acto violento que se presenta en este transporte. Desde el punto de vista de los derechos humanos el sujeto tiene derecho a la vida y como sólo establece el derecho a la muerte en los casos de enfermedades terminales, se deduce entonces que es un derecho del ser humano quitarse la vida.

Por lo tanto el suicidio como tal, no tiene implicaciones penales pues no se puede detener a alguien que se suicida, pero comete delito aquél que ayude o induzca a una persona a suicidarse. Sólo muestra las penas que recibe la persona que provoca o induce al suicidio, tal como dice su Título Decimonoveno, "De los delitos contra la vida y la integridad corporal", Capítulo III "De las reglas comunes para lesiones y homicidio", en su:

**Artículo 312.** "El que prestare auxilio o indujera a otro para que se suicide, será castigado con la pena de uno a cinco años de prisión; si se lo prestare hasta el punto de ejecutar él mismo la muerte, la prisión será de cuatro a doce años." <sup>36</sup>

**Artículo 313.** "Si el occiso o suicida fuere menor de edad o padece alguna de las formas de enajenación mental, se aplicarán al homicida o instigador las sanciones señaladas al homicidio calificado o a las lesiones calificadas." <sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Código Penal para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la república en materia federal, México, Macgraw-Hill, 1996, p. 158.

<sup>37</sup> Op. cit. p. 159.

**Capítulo 2. El Sistema de Transporte Colectivo Metro**

El siguiente cuadro nos muestra los casos de suicidio en la red del S.T.C. Metro para 1998.

**Cuadro 4. CASOS DE SUICIDIO EN 1998**

<b>SUICIDA</b>	<b>E</b>	<b>%</b>	<b>F</b>	<b>%</b>	<b>M</b>	<b>%</b>	<b>A</b>	<b>%</b>	<b>M</b>	<b>%</b>	<b>J</b>	<b>%</b>	<b>J</b>	<b>%</b>	<b>A</b>	<b>%</b>	<b>S</b>	<b>%</b>	<b>O</b>	<b>%</b>	<b>N</b>	<b>%</b>	<b>D</b>	<b>%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
<b>VIVO</b>	0	0	0	0	1	9.1	1	9.1	2	18	2	18	0	0	0	0	1	9.1	1	9	0	0	3	27	11	25
<b>MUERTO</b>	2	6.1	3	9	3	9.1	1	3	5	15	4	12	7	21	2	6.1	1	3	2	6	2	6.1	1	3	33	75
<b>TOTAL</b>	2	4.5	3	7	4	9.1	2	4.5	7	16	6	14	7	16	2	4.5	2	4.5	3	7	2	4.5	4	9.1	44	100

FUENTE: Estadísticas de Suicidios acontecidos en las Instalaciones del Metro durante 1998.  
Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro.

Tres cuartas partes de los suicidas lograron su cometido, mientras que una cuarta parte se quedó sólo en el intento fallido. Los meses en los que se comete mayormente el suicidio es en la época de primavera y verano (temporada que va de mayo a julio). Existen muchas razones por las cuales los seres humanos se suicidan, pero en esta investigación no veremos esas razones.

Si bien el suicidio no es un delito, es una manifestación de la violencia dentro del Metro, cuando un individuo cae a las vías con el objeto de quitarse la vida y lo logra, provoca un gran caos en la vialidad del Metro, todos los viajeros son evacuados. Para resolver ese problema se pone a su disposición camiones de transporte público para desahogar el tránsito de los pasajeros. Algunos de los efectos que provoca esta situación es el caos vial en la zona afectada, la molestia por parte de los usuarios, las pérdidas económicas en la línea del incidente y retraso en los recorridos de las estaciones de transbordo con esa línea, esta afección es directa en toda la red del Metro.

### 2.2.1.2. Agresión Verbal

La agresión verbal no se encuentra tipificada en el Código Penal para el Distrito Federal; de hecho muchas profesiones ni siquiera la definen, así que citaremos a un autor que menciona un esbozo de lo que significa la agresión apoyada del lenguaje verbal:

“Gran parte de lo mejor que conocemos del hombre (...) ha sido relacionado con el milagro del habla. Hasta ahora la humanidad y ese milagro son, o han sido, indivisibles. Si el lenguaje perdiera una medida considerable de su dinamismo, el hombre sería, de modo radical, menos hombre(...). Antes de la llegada del hombre existió un ruidoso mundo inorgánico y animal, un mundo repleto de mensajes no humanos. Y ese mundo puede volver a existir después de la desaparición del hombre.”<sup>38</sup>

La cortesía, el ceremonialismo y el protocolo, configuran relaciones tardías, distantes y frías entre las personas, la informalidad, en cambio, configura relaciones directas, cercanas y cálidas, ¿o calientes?

Sobre todo cuando se disputan intereses en común, donde uno se impone sobre el otro por la gran capacidad del habla.

Existen expresiones y palabras en el lenguaje que manifiestan no precisamente agrado por el resto de las personas.

Este tipo de relaciones está caracterizado por los hechos, el lenguaje es una cosa que se convierte en fuerza, y la fuerza es por excelencia, la forma de actuar sobre las cosas y las personas y esta se convierte en violencia. El poder esta en como una posibilidad en todas las relaciones humanas.

Se presentaron 231 casos de agresión verbal en las instalaciones del Metro durante el año de 1998.

---

<sup>38</sup> George, Steiner, *Lenguaje y silencio: Ensayos sobre la literatura, el lenguaje y lo inhumano*. España, Gedisa, 1990, p. 34-62, Y *El lenguaje animal*. Op. cit. p. 79-128.

### 2.2.1.3. Agresión Física

**E**n el mismo código en su Título Decimonoveno, “De los Delitos contra la vida y la integridad corporal”, Capítulo I, “Lesiones”:

**Artículo 288.** “se comprende cómo lesiones (agresión física) no solamente las excoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración de la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por causa externa.” <sup>39</sup>

**Artículo 289.** “Al que infiera una lesión que no ponga en peligro la vida del ofendido y tarde en sanar menos de 15 días, se le impondrán de tres días a cuatro meses de prisión o de 10 a 30 días de multa. Si tardara en sanar más de quince días se le impondrán de cuatro meses a dos años de prisión o de 60 a 270 días de multa.

Los delitos previstos en este artículo se perseguirán por querrela.” <sup>40</sup>

**Artículo 290.** “Se impondrán de dos a cinco años de prisión y multa de cien a trescientos pesos, al que infiera una lesión que deje al ofendido cicatriz en la cara, perpetuamente notable.” <sup>41</sup>

**Artículo 291.** “Se impondrá de tres a cinco años de prisión y multa de trescientos a quinientos pesos, al que infiera una lesión que perturbe para siempre la vista, o disminuya la facultad de oír, entorpezca o debilite permanentemente una mano, un pie, un brazo, una pierna, o cualquier otro órgano, el uso de la palabra o alguna de las facultades mentales.” <sup>42</sup>

Para el período de referencia se tienen 451 casos registrados dentro del Metro, por diversas acciones ejecutadas por comerciantes ambulantes, personal de limpieza, o de seguridad, y algunos viajeros, contra los usuarios del transporte.

---

<sup>39</sup> Código Penal, Op. cit., p. 154.

<sup>40</sup> Ibid. p. 154.

<sup>41</sup> Ibídem, p. 154.

<sup>42</sup> Ibid, p. 155.

### 2.2.1.4. Abuso Sexual

**E**stablece en su Título Decimoquinto, “De los delitos contra la libertad y el normal desarrollo psicosexual”, Capítulo I, “Abuso sexual”;

*Artículo 260.* “Al que sin consentimiento de una persona y sin el propósito de llegar a la cópula, ejecute en ella un acto sexual o la obligue a ejecutarlo, se le impondrá pena de tres meses a dos años de prisión.

Si se hiciere uso de la violencia física o moral, el mínimo y el máximo de la pena se aumentarán hasta en una mitad. “<sup>43</sup>

La gerencia de vigilancia del Metro no hace ninguna diferenciación entre el abuso y el acoso sexual, pues suponen que en el peor de los casos una persona es acosada tal vez a diario, pero no siempre por el mismo victimario como para considerarlo acoso que se deriva de la reiterada acción en contra de su persona física por su condición, que si bien es cierto no tienen jerarquías ni *status* de carácter laboral dentro del Metro, las condiciones físicas lo propician.

---

<sup>43</sup> Ibid, p. 144.

### 2.2.1.5. Acoso Sexual

**M**uestra la misma fuente en su Título Decimoquinto, "De los delitos contra la libertad y el normal desarrollo psicosexual", Capítulo I, "Hostigamiento Sexual, Abuso sexual, Estupro y Violación", del;

**Artículo 259. Bis** "la persona que con fines lascivos asedie reiteradamente a una persona de cualquier sexo, valiéndose de su posición jerarquía derivada de sus relaciones laborales, docentes, domésticas o cualquier otra que implique subordinación, se le impondrá sanción hasta de cuarenta días de multa. Si el hostigador fuese servidor público y utilizare los medios o circunstancias que el cargo le proporcione, se le destituirá de su cargo.

Solamente será punible el hostigamiento sexual, cuando se cause un perjuicio o daño.

Sólo se procederá contra el hostigador, a petición de parte ofendida."<sup>44</sup>

Resulta interesante observar la diferencia entre abuso sexual y acoso sexual, pero para caso el del Metro las incluye como similares, pues al codificarlas no se hace ninguna diferencia entre ellas.<sup>45</sup>

Dentro del mismo período se denunciaron 516 casos entre abuso y acoso sexual, sólo entre los pasajeros, no incluye los cometidos entre jefes de estación y sus subordinados, por pertenecer a problemas de carácter laboral.

---

<sup>44</sup> Ibidem, p. 144.

<sup>45</sup> Estadísticas de los Delitos Cometidos en las Instalaciones del Metro durante 1998, Op. cit. p. 72.

### 2.2.1.6. Riñas

**D**e acuerdo con el Código Penal en el Título Decimonoveno, "De los delitos contra la vida y la integridad corporal", Capítulo III "De las reglas comunes para lesiones y homicidio", en su:

**Artículo 314.** "Por riña se entiende para todos los efectos penales: la contienda de obra y no de palabra, entre dos o más personas".<sup>46</sup>

**Artículo 315.** "Se entiende que las lesiones y el homicidio son calificados, cuando se cometen con premeditación, con ventaja, con alevosía o a traición. Hay premeditación: siempre que el reo cause intencionalmente una lesión, después de haber reflexionado del delito que va a cometer.

Se presumirá que existe premeditación cuando las lesiones o el homicidio se cometan por inundación, incendio, minas, bombas o explosivos; por medio de venenos o cualquiera otra sustancia nociva a la salud, contagio venéreo, asfixia o enervantes, o por retribución dada o prometida; por tormento, motivos depravados o brutal ferocidad."<sup>47</sup>

El cuerpo puede ser visto como el mediador de la relación entre la identidad y la violencia, es decir, el cuerpo es el lugar donde se plasma y corporaliza la experiencia de la violencia.

El Metro de la Ciudad de México registró 581 casos de riñas durante 1998, entre usuarios y comerciantes de este transporte.

---

<sup>46</sup> Ibid, p. 159.

<sup>47</sup> Ibidem, p. 159.

## 2.2.1.7. Robo

**E**n el código en su Título Vigésimosegundo, “De los delitos en contra de las personas en su patrimonio”, del;

**Artículo 367.** “Comete el delito de robo (...) “el que se apodera de una cosa ajena mueble, sin derecho y sin consentimiento de la persona que puede disponer de ella con arreglo a la ley”.<sup>48</sup>

**Artículo 368.** “Se equiparan al robo y se castigaran como tal:

- I. El apoderamiento o destrucción dolosa de una cosa propia mueble, si ésta se halla por cualquier título legítimo en poder de otra persona y no medie consentimiento, y
- II. El aprovechamiento de energía eléctrica o de cualquier otro fluido, ejecutado sin derecho y sin consentimiento de la persona que legalmente pueda disponer de él.”<sup>49</sup>

**Artículo 369.** “Para la aplicación de la sanción, se dará por consumado el robo desde el momento en que el ladrón tiene en su poder la cosa robada; aún cuando la abandone o se desapodere de ella. En cuanto a la fijación del valor de lo robado, así como la multa impuesta, se tomará en consideración el salario en el momento de la ejecución del delito.”<sup>50</sup>

**Artículo 369-bis.** “Para establecer la cuantía que corresponda a los delitos previstos en este Título, se tomará en consideración el salario mínimo general vigente en el momento y en el lugar en que se cometió el delito.”<sup>51</sup>

**Artículo 370.** “Cuando el valor de lo robado no exceda de cien veces el salario, se impondrá hasta dos años de prisión y multa hasta de cien veces el salario.

---

<sup>48</sup> Ibid, p. 175.

<sup>49</sup> Ibidem, p. 175.

<sup>50</sup> Ibidem, p. 175.

<sup>51</sup> Ibidem, p. 175.

Cuando exceda de cien veces el salario, pero no de quinientas, la sanción será de dos a cuatro años de prisión y multa de cien hasta ciento ochenta veces el salario.

Cuando exceda de quinientas veces el salario, la sanción será de cuatro a diez años de prisión y multa de ciento ochenta hasta quinientas veces el salario.”<sup>52</sup>

**Artículo 371.** “Para estimar la cuantía del robo se atenderá únicamente al valor intrínseco del objeto de apoderamiento, pero si por alguna circunstancia no fuera estimable en dinero o si por su naturaleza no fuere posible fijar su valor, se aplicara prisión de tres días hasta cinco años.

En los casos de tentativa de robo, cuando no fuere posible determinar su monto, se aplicaran de tres días a dos años de prisión.”<sup>53</sup>

**Artículo 372.** “Si el robo se ejecutare con violencia, a la pena que corresponda por el robo simple se agregaran de seis meses a cinco años de prisión. Si la violencia constituye otro delito, se aplicarán las reglas de la acumulación.”<sup>54</sup>

**Artículo 373.** “La violencia a las personas se distingue en física y moral.

Se entiende por violencia física en el robo: la fuerza material que para cometerlo se hace a una persona.

Hay violencia moral: cuando el ladrón amaga o amenaza a una persona, con un mal grave, presente o inmediato, capaz de intimidarlo.”<sup>55</sup>

---

<sup>52</sup> Ibid, p. 176.

<sup>53</sup> Ibidem, p. 176.

<sup>54</sup> Ibidem, p. 176.

<sup>55</sup> Ibidem, p. 176.

**Artículo 374.** "Para la imposición de la sanción. Se tendrá también el robo como hecho con violencia:

I. Cuando ésta se haga a una persona distinta a la robada, que se halle en compañía de ella, y

II. Cuando el ladrón la ejercite después de consumado el robo, para proporcionarse la fuga o defender lo robado." <sup>56</sup>

**Artículo 375.** "Cuando el valor de lo robado no pase de diez veces el salario, sea restituido por el infractor espontáneamente y pagué éste todos daños y perjuicios, antes de que la autoridad tome conocimiento del delito, no se impondrá sanción alguna, si no se ha ejecutado el robo por medio de violencia." <sup>57</sup>

**Artículo 376.** "En todo caso de robo, si el juez lo creyere justo, podrá suspender al delincuente de un mes a seis años, en los derechos de patria potestad, tutela, curatela, perito, depositario o interventor judicial, síndico o interventor en concursos o quiebras, asesor y representante de ausentes, y en el ejercicio de cualquier profesión de las que exijan título." <sup>58</sup>

**Artículo 379.** "No se castigará al que, sin emplear engaño ni medios violentos, se apodera de una sola vez de los objetos estrictamente indispensables para satisfacer sus necesidades personales o familiares del momento." <sup>59</sup>

**Artículo 380.** "Al que se le imputare el hecho de haber tomado una cosa ajena sin consentimiento del dueño o legítimo poseedor y acredite haberla tomado con carácter temporal y no para apropiársela o venderla, se le aplicarán de uno a seis meses de prisión o de 30 a 90 días de multa, siempre que justifique no haberse negado a devolverla, si se le requirió a ello. Además,

---

<sup>56</sup> Ibid, p. 177.

<sup>57</sup> Ibidem, p. 177.

<sup>58</sup> Ibidem, p. 177.

<sup>59</sup> Ibidem, p. 177.

pagará al ofendido, como reparación del daño, el doble del alquiler, arrendamiento o intereses de la cosa usada.”<sup>60</sup>

**Artículo 381.** “Además de la pena que le corresponda conforme a los artículos 370 y 371, se aplicarán al delincuente hasta cinco años de prisión, en los casos siguientes”:<sup>61</sup>

I. Cuando se cometa el delito en un lugar cerrado(...)

VII. Cuando se cometa estando la víctima en un vehículo particular o de transporte público;

VIII. Cuando se cometa aprovechando las condiciones de confusión que se produzcan por catástrofe o desorden público;

IX. Cuando se cometa por una o varias personas armadas, o que utilicen o porten otros objetos peligrosos;

XIII. Cuando se comete sobre equipaje o valores de viajeros en cualquier lugar durante el transcurso del viaje.”<sup>62</sup>

<sup>60</sup> *Ibidem*, p. 177.

<sup>61</sup> *Ibid.*, p. 178.

<sup>62</sup> Estas cláusulas pertenecen al Artículo 381, y no son aplicables para la condición de viajeros en el Metro:

II. Cuando lo cometa un dependiente o un doméstico contra su patrón o alguno de la familia de éste, en cualquier parte que lo cometa.

Por doméstico se entiende: el individuo que por un salario, por la sola comida o estipendio o servicio, gajes o emolumentos sirve a otro, aún cuando no viva en la casa de éste;

III. Cuando un huésped o comensal o alguno de su familia o de los criados que lo acompañen, lo cometa en la casa donde recibe hospitalidad, obsequio o agasajo;

IV. Cuando lo cometa el dueño o alguno de su familia en la casa del primero, contra sus dependientes o domésticos o contra cualquiera otra persona;

V. Cuando lo cometan los dueños, dependientes, encargados o criados de empresas o establecimientos comerciales, en los lugares en que presten sus servicios al público, y en los bienes de los huéspedes o clientes;

VI. Cuando se cometa por los obreros, artesanos, aprendices o discípulos, en la casa, taller o escuela en que habitualmente trabajen o aprendan o en la habitación, oficina, bodega u otro lugar al que tengan libre entrada por el carácter indicado;

X. Cuando se cometa en contra de una oficina bancaria, recaudatoria u otra en que se conserven caudales, contra personas que las custodien o transporten aquéllos;

XI. Cuando se trate de partes de vehículos estacionados en la vía pública o en otro lugar destinado a su guarda o reparación;

XII. Cuando se realicen sobre embarcaciones o cosas que se encuentren en ellas;

XIV. Cuando se trate de expedientes o documentos de protocolo, oficina o archivos públicos, de documentos que conengan obligación, liberación o transmisión de deberes que obren en expediente judicial, con afectación de alguna función pública. Si el delito lo comete el servidor público de la oficina en que se encuentre el expediente o documento, se le impondrá además, destitución e inhabilitación para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos, de seis meses a tres años, y

XV. Cuando el agente se valga de identificaciones falsas o supuestas órdenes de alguna autoridad.”

Continuando con las estadísticas oficiales se presentaron 359 robos durante el año de 1998, en donde además se incluyen 127 carteristas que se suman a actos de robo dentro de las instalaciones del S.T.C. del Metro.

# 3

## PERFIL SOCIODEMOGRAFICO DEL PASAJERO DE LA LINEA 3 DEL METRO

**E**n este apartado se hablará de la muestra y la metodología utilizada para el levantamiento de la información. Presenta el perfil sociodemográfico del pasajero de la línea 3, el planteamiento del problema, el objetivo principal de la investigación, la metodología que, de acuerdo con el Trabajo Social debe ser utilizada para una investigación de tipo cualitativo en un nivel descriptivo para una investigación de campo.

Incluye las características de los instrumentos, técnicas, métodos y teorías utilizados.

Comienza caracterizando al pasaje por sexo (femenino y masculino) y por grupo de edad (12 a 29 años, 30 a 49 y 50 y más), seguido de su ocupación. Haciendo un desglose de las personas que fueron víctimas y No víctimas de algún acto violento dentro de las instalaciones de la línea 3 del Metro.

Para poder estudiar mejor el tema de la violencia en este medio, se incluyen los espacios físicos donde se cometen todos y cada uno de los actos violentos presentados en el anterior capítulo.

Se hace una descripción de cada delito, el lugar, la estación y el mes del año en que se comete el acto violento.

Un aspecto importante para determinar el nivel de violencia en el Metro es la reacción de las víctimas; cuya principal razón es la NO denuncia, la cual imposibilita conocer a fondo y en números reales la cantidad exacta de actos

violentos dentro del Metro, se incluyen los motivos principales por los que, tanto mujeres como varones no presentan su denuncia.

### 3.1. Encuesta

**D**e acuerdo con la metodología de trabajo social los medios con los que se realizó esta investigación son los siguientes; ésta investigación tiene por objetivo describir el tipo de violencia que se ejerce en la línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.

La presente se encuentra en un nivel descriptivo de manera cualitativa más que cuantitativa, por ello el lector no observará ninguna gráfica en el desarrollo de la presentación de los resultados.

Inicialmente la violencia social es un problema generalizado, nada ni nadie o casi nadie está lejos de ella, es una acto que cada día se convierte en una cotidianidad, ningún espacio esta exento de ella.

Por ello, en está investigación se hicieron tres preguntan principales para dar respuesta al tipo de violencia que se comete dentro de las instalaciones de la línea 3 del S.T.C. Metro.

Para responder a estas preguntas de diseñaron siete hipótesis, la principal se diseño en base al espacio vital y es: A menor hacinamiento en los vagones, menor será la violencia entre los pasajeros de este servicio de transporte público.

Como principal indicador se encuentra el espacio vital, seguido de factores económicos; como el desempleo, la crisis económica y el bajo poder adquisitivo de las personas, y culturales; la falta de respeto entre viajeros y la poca tolerancia de los usuarios en momentos de hacinamiento dentro de los vagones del Metro.

A partir de la información presentada en los capítulos 1 y 2, tres preguntas motivaron el interés por profundizar en la violencia cotidiana a que se ven sometidas las personas que utilizan los servicios de la línea 3 del S.T.C. Metro.

- ¿Qué tipo de violencia se ejerce entre los usuarios de la línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México?
- ¿Qué delitos se cometen dentro de las instalaciones de la línea 3 del Metro?.
- ¿Quién es más violentado en las instalaciones del Metro, las mujeres o los hombres?.

Para responderlas se diseñó una investigación que incluyó la observación y una encuesta (se anexa copia al final del trabajo).

En cuanto a la encuesta en la línea 3, consistió en una muestra aplicada a 244 personas que utilizan el Metro como principal medio de transporte.

Esta cantidad representa el 10.0% de las denuncias presentadas ante los jefes de estación por presuntos ilícitos cometidos dentro de las instalaciones del S.T.C. Metro, en los seis delitos que hemos hablado a lo largo de esta investigación.

No fue posible sacar una muestra de todos los pasajeros, porque no existe un marco muestral en el cual se encuentren identificados todos y cada uno de los usuarios de esta línea. Para seleccionar y entrevistar a los sorteados, se procedió a fijar cuotas por sexo y edad, tal y como se explica en el siguiente apartado de la caracterización del pasaje.

Entrevistar al 10% de los 950 mil pasajeros de la línea 3 resultaría casi imposible, dado que los recursos humanos, técnicos, financieros y el tiempo, son limitados.

Entre los instrumentos para recabar la información se elaboró un cuestionario que incluyó 10 preguntas clave de las que derivaron las características de las víctimas, el entorno del delito, las víctimas y los delitos,

reacción de las víctimas, explicaciones de la violencia, percepciones y opiniones de seguridad e inseguridad en el Metro.

La aplicación de los instrumentos de medición se llevó a cabo entre las 6:30 y las 22:00 horas de manera equitativa para cada una de las estaciones que componen esta línea, durante 30 días continuos, incluyendo los fines de semana.

Cabe aclarar que se negaron a ser entrevistados personal de servicio doméstico que se les intentó entrevistar los días domingos, en su día de descanso; tampoco respondió el personal militar y de la policía auxiliar de seguridad pública.<sup>63</sup>

Estos dos últimos se encontraban francos el día de la aplicación de la encuesta, sin que el hecho de contestarla pudiera interferir o distraerlos de sus funciones, simplemente se negaron a contestar .

No fue una exclusión propia del investigador para estos tres grupos sociales.

---

<sup>63</sup> Sólo respondieron la actividad a la que se dedican.

### 3.2. Caracterización del pasaje

**E**n la muestra de 244 pasajeros, por cada mujer se encuestó a un hombre, distribuido en tres grupos de edad, logrando un equilibrio entre los grupos. La edad mínima fue de 12 años y la edad máxima de 77 años; la moda se encuentra en 22 años, y el promedio de edad es de 40 años.

Se decidió tomar la edad de 12 años como principal filtro ya que los delitos de carácter sexual se comienzan a cometer en adolescentes de 12 años de edad según la Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro. Para el caso de las personas adultas no se fijó una edad límite ya que la misma Gerencia desconoce la probabilidad de comisión de delito por grupos de edad.

<b>Cuadro 5. ENTREVISTADOS SEGUN EDAD Y SEXO</b>			
<b>EDAD</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>12 A 29 AÑOS</b>	41 (33.6%) [50.0%]	41 (33.6%) [ 50.0%]	82 (33.6%) [100%]
<b>30 A 49 AÑOS</b>	41 (33.6%) [50.0%]	41 (33.6%) [ 50.0%]	82 (33.6%) [100%]
<b>50 Y + AÑOS</b>	40 (32.8%) [50.0%]	40 (32.8%) [50.0%]	80 (32.8%) [100%]
<b>TOTAL</b>	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

En cambio, para la variable de ocupación no se fijaron cuotas y se dejó la distribución al azar. El resultado fue el siguiente:

**Cuadro 6: USUARIOS POR SEXO Y OCUPACION**

OCUPACION	FEMENINO	MASCULINO	TOTAL
ESTUDIA	25 (20.5%) [52.0]	23 (18.8%) [48.0]	48 (19.7%) [100%]
AMA DE CASA	52 (42.6%) [100%]	0 (0%) [0%]	52 (21.3%) [100%]
EMPLEADO PRIVADO	27 (22.1%) [47.4%]	30 (24.6%) [52.6%]	57 (23.4%) [100%]
EMPLEADO PUBLICO	8 (6.6%) [38.1%]	13 (10.7%) [61.9%]	21 (8.6%) [100%]
OPERATIVOS	5 (4.1%) [14.3%]	30 (24.6%) [87.5%]	35 (14.3%) [100%]
OTROS*	5 (4.1%) [16.1%]	26 (21.3%) [83.9%]	31 (12.7%) [100%]
TOTAL	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

\*Otros.- Incluye pensionados y jubilados, comerciantes por su cuenta y oficios varios.

Entre las mujeres las tres primeras ocupaciones representan los dos tercios de la población (estudiantes, amas de casa y empleadas privadas), entre los hombres destacan los empleados, operativos y el rubro de otros.

El 46.3% (113 casos) pertenece a la población económicamente activa, y sólo el 12.8% ( 31 casos) tendría percepciones económicas por su condición, pero no trabajan.

La categoría amas de casa está constituida sólo por mujeres, no existen hombres que realicen actividades domésticas; dos de cada cinco personas de la muestra es un grupo que no recibe remuneración económica por su esfuerzo

o trabajo físico, entre ellos se encuentran tanto las amas de casa como los estudiantes sumando un 41.0% (100 casos).

Parecería que las principales actividades para las cuales se utiliza el Metro es para transportarse a los centros de trabajo de los sectores público, privado y social, y para actividades comerciales de abastecimiento de bienes y servicios.

En el cuadro 7 se presentan los usuarios según su condición de víctimas dentro de las instalaciones del Metro, durante 1998.

<b>Cuadro 7. VICTIMAS DE DELITOS ENTRE USUARIOS DE LA LINEA 3</b>			
<b>VICTIMAS</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>SI</b>	<b>61</b> (50.0%) [39.9%]	<b>92</b> (75.4%) [60.1%]	<b>153</b> (62.7%) [100%]
<b>NO</b>	<b>61</b> (50.0%) [67.0%]	<b>30</b> (24.6%) [33.0%]	<b>91</b> (37.3%) [100%]
<b>TOTAL</b>	<b>122</b> (100%) [50.0%]	<b>122</b> (100%) [50.0%]	<b>244</b> (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Los viajeros del Metro están expuestos a que se les cometa al menos un tipo de delito viajando en el Metro, puesto que 62.7% (153) se declaran víctimas. Tres de cada cinco pasajeros han sido violentados en el Metro; tres cuartas partes de los varones han sido violentados, la mitad de las mujeres usuarias del Metro han sido víctimas de al menos un tipo de delito. Entonces podríamos decir que la línea 3 es "peligrosa" y son los varones los más vulnerables pues los delitos de robo son mayores para ellos que para las mujeres no así para el caso de los delitos de carácter sexual como veremos más adelante.

A continuación se observan las características por sexo y grupo de edad de acuerdo con el cuadro anterior de los usuarios no víctimas.

**Cuadro 8. CARACTERÍSTICAS DE LAS NO VÍCTIMAS EN LA LÍNEA 3**

EDAD	FEMENINO	MASCULINO	TOTAL
12 A 29 AÑOS	17 (27.9%) [56.7%]	13 (43.4%) [43.3%]	30 (33.0%) [100%]
30 A 49 AÑOS	15 (24.6%) [68.2%]	7 (23.3%) [31.8%]	22 (24.2%) [100%]
50 Y + AÑOS	29 (47.5%) [74.4%]	10 (33.3%) [25.6%]	39 (42.8%) [100%]
<b>TOTAL</b>	<b>61</b> (100%) [67.0%]	<b>30</b> (100%) [33.0%]	<b>91</b> (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

En términos generales, las mujeres y las personas de más de 50 años son las menos violentadas, es el tercer grupo de edad que mayor seguridad tiene al viajar en el Metro. Las personas jóvenes, tanto varones como mujeres, son más propensas a ser violentadas, tal como veremos en los siguientes cuadros donde se presentan las personas que han sido víctimas de algún delito.

### 3.3. Entorno del delito

Ahora nos centraremos en las 153 personas víctimas del delito. En función de la simplicidad del análisis y para no perder información, las víctimas se consideraran de aquí en adelante en tanto han sufrido alguno de los seis delitos o la combinación de ellos; dos, tres y hasta los cinco delitos, ya que en promedio han sido víctimas de 1.5 número de tipos de delito.

En consecuencia, las 153 personas que han sido víctimas dentro de la línea 3 se transforman en 225 víctimas. Es así como de nuestras 225 víctimas, un 41.8% han sufrido un tipo de delito, el 32.0% dos tipos de delitos, y el 26.2% han estado expuestos a tres, cuatro o cinco tipos de delitos mencionados en esta investigación, aclaramos también que los espacios temporales de comisión entre un delito, y por la tarde otro propinado a la misma persona por diferente victimario con una diferencia de tan sólo algunas horas, por ello el título de cotidiano, pues un día se les puede cometer un tipo de delito y al día siguiente otro delito diferente, pero lo que es importante mencionar es que a diario se cometen los delitos, de ahí parte del título "la violencia Cotidiana".

<b>Cuadro 9. LUGAR DONDE SE COMETIO EL DELITO</b>			
<b>DELITO</b>	<b>VAGON</b>	<b>ANDEN</b>	<b>TOTAL</b>
<b>AGRESION VERBAL</b>	21 (9.7%) [87.5%]	3 (33.3%) [12.5%]	24 (10.6%) [100%]
<b>AGRESION FISICA</b>	42 (19.4%) [100%]	0 (0%) [0%]	42 (18.6%) [100%]
<b>ABUSO SEXUAL</b>	29 (13.4%) [100%]	0 (0%) [0%]	29 (12.9%) [100%]
<b>ACOSO SEXUAL</b>	31 (14.4%) [96.9%]	1 (11.1%) [3.1%]	32 (14.2%) [100%]
<b>RIÑA</b>	9 (4.2%) [100%]	0 (0%) [0%]	9 (4.0%) [100%]
<b>ROBO</b>	84 (38.9%) [94.4%]	5 (55.6%) [5.6%]	89 (39.7%) [100%]
<b>TOTAL</b>	216 (100%) [96.4%]	9 (100%) [3.6%]	224 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

96 de cada cien de los delitos son cometidos dentro del vagón del Metro; sólo un 3.6% de los delitos se cometen cerca del vagón (anden).

En el vagón tiene lugar el 100% de la agresión física, del abuso sexual y de la riña, 96.8% del acoso sexual, 94.4% de los robos y 87.5% de la agresión verbal.

El mayor delito que se presenta en las instalaciones del Metro es el Robo en todas sus modalidades (carterista, "navajazo" y abertura de mochila), le siguen las agresiones con 33.2% (agresión verbal, física y riña), y 27.1% de delitos sexuales.

Entre las estaciones donde más delitos se cometen se encuentran las de transbordo que une a la línea 3 en red con otras líneas del sistema.

El 61.2% de los delitos que suceden en las estaciones de transbordo son cometidos en la estación Hidalgo donde se presentan todos los delitos, seguido de un 8.2% de la estación La Raza e igual cantidad para la estación Centro Médico; y las estaciones Balderas y Deportivo 18 de Marzo presentan un 2.0% para ambas estaciones, Guerrero no presentó violencia porque se incorporó después al servicio de la línea 3.

Las estaciones de la línea 3 con mayor incidencia son las de transbordo, principalmente las líneas que desembocan en el Estado de México y la periferia de la Ciudad, como es el caso de la estación Hidalgo (línea 2 que va de Cuatro Caminos a Taxqueña), La Raza (la 5 de Politécnico a Pantitlán) y Centro Médico (la 9 de Tacubaya a Pantitlán).

Las víctimas no identifican el 73.3% de las estaciones de la comisión del delito, principalmente por que éstos se cometen durante el recorrido. Aquel porcentaje se desglosa de la siguiente manera; la riña 100%, la agresión física 80.9%, el acoso sexual 75.0%, el robo 70.7%, el abuso sexual 65.5% y para la agresión verbal 54.1%.

Durante diciembre, enero, febrero y marzo se cometen el mayor número de robos, mientras que en marzo y abril destacan los delitos sexuales, aunque están presentes a lo largo de todo el año.

### 3.4. El Metro y los delitos

**A** lo largo de esta investigación hemos hablado de seis delitos, cada uno de ellos ha sido enumerado del uno al seis por la frecuencia con la que se presenta, tal vez el lector no los encuentre como se presentaron en el sustento jurídico o como en el capítulo anterior, pero hacemos la aclaración que el orden de importancia sólo será ocupado en este capítulo.

En primer lugar encontramos el robo entre y a los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro destacan: Por cada mujer cuatro varones son robados dentro del Metro, este delito ocupa el 39.6% de los seis delitos que se cometen principalmente en el Metro, ocupando con ello dos quintas partes del total de la comisión de los delitos.

En un segundo plano encontramos a la agresión física; por cada mujer que sufre agresión física la sufren dos hombres y ocupa el 18.6% de los seis delitos de nuestra muestra.

El tercer lugar lo ocupa el acoso sexual; por cada hombre joven que es acosado son acosadas más de dos mujeres y ocupa el 14.2% de los delitos.

En el cuarto encontramos al abuso sexual, que se comete cuando hay más gente dentro del vagón; por cada hombre joven que es abusado sufren abuso casi tres mujeres.

Para la quinta posición tenemos a la agresión verbal; por cada mujer que es agredida verbalmente son agredidos dos hombres. Y representa el 10.7% de los delitos cometidos.

Y en la última posición encontramos a la riña; por cada mujer que se pelea en el Metro, se agreden 8 hombres indicando (el 4.0% de los delitos de nuestra muestra).

En todos los delitos, el espacio juega un papel importante para que se dé la comisión de éste; el hacinamiento de personas determina la vulnerabilidad de cada sexo para que le sea cometido algún tipo de delito.

Podríamos decir que en la medida en que el espacio es menor entre las personas mayor es la posibilidad de que se cometa algún delito cuando se viaja en el Metro, principalmente en las horas "pico", y de lunes a viernes más que en los fines de semana.

El tipo de víctimas varía según la edad y el sexo de cada una de ellas; por ejemplo, para el caso del robo, las personas más afectadas corresponden al primer grupo de edad de 12 a 29; por cada mujer que es violentada más de dos hombres reciben el mismo delito. Del segundo grupo de edad que va de los 30 a los 49 años, por cada mujer son cuatro varones de este grupo de edad, y para el tercer grupo de los 50 y hasta los 77 años, por cada mujer más de seis hombres son afectados por este delito.

Para el caso de la agresión física, por cada mujer de 12 a 29 años es violentado un varón de la misma edad; por cada dama de los 30 a los 49 dos hombres son violentados; y para el tercer grupo de edad de 50 y más no se encuentran las mujeres pero sí seis hombres.

El abuso sexual se presenta de la siguiente manera: para el caso del primer grupo de edad de 12 a 29 años, por cada mujer es violentado un hombre; para el segundo de 30 a 49 años se violentan 12 mujeres mientras que no existe este delito para los hombres maduros; y para el tercer grupo de 50 y más el delito de abuso desaparece para los dos sexos.

En el caso de la agresión verbal, para el primer grupo de edad de 12 a 29 por cada mujer más de dos hombres; en el segundo grupo de edad de 30 a 49 años por cada mujer se agreden siete hombres; y para el tercer grupo de 50 y más es solo un hombre sin que las mujeres adultas estén presentes en este tipo de delito.

Para el caso de la riña, en el primero y segundo grupo de 12 a 29 años encontramos que no se presenta en mujeres, mientras que para el primer grupo son tres de cada diez hombres; para el segundo grupo de edad es de cuatro de cada diez hombres; y para el tercer grupo de 50 años y más por cada hombre una mujer recibe riña.

ESTE TEXTO NO DEBE  
 SER REPRODUCIDO  
 SIN LA AUTORIZACIÓN  
 DE LA COMISIÓN

### 3.5. Las víctimas y los delitos

A partir de este momento, centraremos nuestro análisis exclusivamente en las personas que fueron víctimas de algún tipo de delito dentro de las instalaciones de la Línea 3 del S.T.C. Metro, es decir en 153 víctimas (225 delitos).

Cuadro. 10. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍCTIMAS POR SEXO Y EDAD			
EDAD	FEMENINO	MASCULINO	TOTAL
12 A 29 AÑOS	27 (44.3%) [46.6%]	31 (33.7%) [53.4%]	58 (37.9%) [100%]
30 A 49 AÑOS	29 (47.5%) [43.9%]	37 (40.2%) [56.1%]	66 (43.1%) [100%]
50 Y + AÑOS	5 (8.2%) [17.2%]	24 (26.1%) [82.8%]	29 (19.0%) [100%]
TOTAL	61 (100%) [39.9%]	92 (100%) [60.1%]	153 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

- a) 81.0% de las víctimas tienen menos de 50 años, el tramo de 30 a 49 años encuentra la mayor vulnerabilidad.
- b) A pesar de que las mujeres son sólo el 39.9% de las víctimas, hasta antes de los 50 años son más vulnerables que los varones. 91.8% frente a 73.9%.
- c) La reducción del porcentaje de víctimas en el tercer grupo de edad es más pronunciado en las mujeres (8.2%) que en los hombres (26.1%).

En otras palabras, mientras que los varones son víctimas de delito en todas las edades, las mujeres a partir de los 50 años reducen considerablemente sus probabilidades de serlo.

Cuadro 11. DELITOS SEGÚN SEXO Y EDAD DE LA VICTIMA			
DELITO	FEMENINO	MASCULINO	TOTAL
AGRESION VERBAL	6 (7.3%) [26.1%]	17 (12.0%) [73.9%]	23 (10.3%) [100%]
AGRESION FISICA	14 (17.0%) [33.4%]	28 (19.7%) [66.6%]	42 (18.7%) [100%]
ABUSO SEXUAL	21 (25.6%) [72.4%]	8 (19.7%) [27.6%]	29 (13.0%) [100%]
ACOSO SEXUAL	22 (26.8%) [68.7%]	10 (7.1%) [31.3%]	32 (14.3%) [100%]
RIÑA	1 (1.2%) [11.2%]	8 (5.6%) [88.8%]	9 (4.0%) [100%]
ROBO	18 (22.0%) [20.2%]	71 (50.0%) [79.8%]	89 (39.7%) [100%]
TOTAL	82 (100%) [36.6%]	142 (100%) [63.4%]	224 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

El robo ocupa casi la mitad de los delitos que se cometen contra los usuarios del Metro, seguido de las agresiones y el abuso sexual.

Dos terceras partes de las víctimas corresponden al sexo masculino mientras que el tercio restante es del sexo femenino. Para los varones, el robo representa la mitad de los delitos que se cometen contra ellos, para las mujeres una tercera parte se comete en lesiones, otra tercera parte en delitos sexuales y la tercera parte restante al delito de robo. Los delitos de lesiones y robo son característicos de los varones, para las mujeres lo son los delitos de carácter sexual.

<b>Cuadro 12. MUJERES: VICTIMAS, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>DELITO</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>AGRESION VERBAL</b>	5 (13.9%) [83.3%]	1 (2.4%) [16.7%]	0 (0%) [0%]	6 (7.3%) [100%]
<b>AGRESION FISICA</b>	6 (16.6%) [42.9%]	8 (19.5%) [57.1%]	0 (0%) [0%]	14 (17.6%) [100%]
<b>ABUSO SEXUAL</b>	9 (25.0%) [42.9%]	12 (29.3%) [57.1%]	0 (0%) [0%]	21 (25.6%) [100%]
<b>ACOSO SEXUAL</b>	10 (27.8%) [45.5%]	12 (29.3%) [54.5%]	0 (0%) [0%]	22 (26.8%) [100%]
<b>RIÑA</b>	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	1 (20.0%) [100%]	1 (0.7%) [100%]
<b>ROBO</b>	6 (16.7%) [33.3%]	8 (19.5%) [44.4%]	4 (80.0%) [22.3%]	18 (22.0%) [100%]
<b>TOTAL</b>	36 (100%) [43.9%]	41 (100%) [50.0%]	5 (100%) [6.1%]	82 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la Línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Para el grupo más joven son los delitos de acoso y abuso sexual, seguidos en menor medida de las agresiones (física y verbal). Los delitos son sexuales, seguidos de las agresiones y el robo, el primer grupo se comporta de manera similar al segundo grupo; y para el tercer grupo el principal delito es el robo seguido de la riña, sin que para este se presenten delitos sexuales ni agresiones.

**Cuadro 13. VARONES: VÍCTIMAS, SEGÚN TRAMOS DE EDAD**

DELITO	12 A 29 AÑOS	30 A 49 AÑOS	50 Y + AÑOS	TOTAL
AGRESION VERBAL	9 (17.6%) [52.9%]	7 (12.1%) [41.2%]	1 (3.0%) [5.9%]	17 (12.0%) [100%]
AGRESION FISICA	6 (11.8%) [21.5%]	16 (27.6%) [57.0%]	6 (18.2%) [21.5%]	28 (19.7%) [100%]
ABUSO SEXUAL	8 (15.7%) [100%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	8 (19.7%) [100%]
ACOSO SEXUAL	9 (17.6%) [90.0%]	1 (1.7%) [10.0%]	0 (0%) [0%]	10 (7.1%) [100%]
RIÑA	3 (5.9%) [37.5%]	4 (6.9%) [50.0%]	1 (3.0%) [12.5%]	8 (5.6%) [100%]
ROBO	16 (31.4%) [27.5%]	30 (51.7%) [42.3%]	25 (75.8%) [35.2%]	71 (50.0%) [100%]
<b>TOTAL</b>	<b>51</b> (100%) [36.0%]	<b>58</b> (100%) [40.8%]	<b>33</b> (100%) [23.2%]	<b>142</b> (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

El robo es el principal delito que sufren los varones, en segundo término se encuentran las agresiones, mientras que el menor delito que les acontece a ellos es el de carácter sexual.

Para el primero, segundo y tercer grupo el primer lugar lo ocupa el robo. En segundo término para el primer grupo son los delitos de carácter sexual, para el segundo y tercero son las agresiones y para el tercer grupo desaparecen los delitos de carácter sexual.

### 3.6. Reacción de las víctimas

**D**e las 225 víctimas, ninguna de ellas denunció, todo es cifra negra; sin embargo, las víctimas requieren comentar el hecho que les aconteció minutos después de que éste sucedió como una forma de desahogo. Esto por la necesidad de manifestar el momento de inseguridad tan desagradable al que estuvo sujeta y la catarsis en que la víctima se siente desprotegida y que requiere de atención social, psicológica y médica.

La principal reacción de las víctimas de nuestra muestra es la *no denuncia*; este es un hecho que impide que se haga una investigación acerca de los lugares y tipos de delincuentes, acto que también impide conocer a fondo las formas de organización de los delincuentes, los lugares, zonas, horarios y tipos de víctimas de delito en este transporte.

No se percibe el delito dentro del Metro porque socialmente no se denuncia y, en consecuencia, no adquiere carácter público

Por ello, nos dimos a la tarea de preguntarle también a las víctimas el motivo por el cual no denuncian los hechos ante las autoridades y éstas fueron las respuestas:

<b>Cuadro 14. MOTIVOS POR LOS CUALES LAS VÍCTIMAS NO QUISIERON DENUNCIAR EL DELITO QUE LES FUE COMETIDO, SEGÚN SEXO</b>			
<b>MOTIVO</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>TRAMITES TARDADOS</b>	24 (29.3%) [40.0%]	36 (25.4%) [60.0%]	60 (26.8%) [100%]
<b>HECHO INSIGNIFICANTE</b>	13 (15.8%) [41.9%]	18 (12.7%) [58.1%]	31 (13.8%) [100%]
<b>AUTORIDADES NO HACEN NADA</b>	26 (31.7%) [41.3%]	37 (26.0%) [58.7%]	63 (28.1%) [100%]
<b>NO SABIA</b>	1 (1.2%) [50.0%]	1 (0.7%) [50.0%]	2 (0.9%) [100%]
<b>ES COMÚN</b>	8 (9.8%) [19.0%]	34 (24.0%) [81.0%]	42 (18.8%) [100%]
<b>MIEDO A REPRESALIAS</b>	10 (12.2%) [38.5%]	16 (11.2%) [61.5%]	26 (11.6%) [100%]
<b>TOTAL</b>	82 (100%) [36.6%]	142 (100%) [63.4%]	224 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999

Los motivos por los cuales las víctimas no denuncian los delitos en el Metro se deben principalmente a que el tiempo tan reducido que llevan para ingresar a su trabajo no les permite presentar su denuncia y por el trato que reciben por parte de las autoridades (54.9%). Gracias a que las autoridades en su mayoría no hacen nada o están coludidas con los delincuentes. Se impide la detención del delincuente y se fomenta la pérdida de credibilidad en el personal de vigilancia de este transporte colectivo, se sustenta esta afirmación en la tercera fila apartado "autoridades no hacen nada" al que por falta de espacio no se le pudo agregar "y que defienden a los delincuentes, datos

proporcionados por los entrevistados. Esos dos factores son equivalentes para ambos sexos, mientras que el resto de las condiciones son externas o no pueden ser controladas por el pasajero.

Otra causa importante es que la gente considere la comisión de alguno de los seis delitos como algo "común", de ahí la importancia de identificar la cotidianidad de los delitos. En la medida en que se repite se vuelve un hábito común entre los pasajeros, ya a nadie le sorprende que se le comete agresión física, acoso o abuso sexual y de paso algún robo dentro del Metro.

Un elemento que resalta es el miedo que sienten las personas, pues en estos tiempos de aumento de la delincuencia, se prefiere evitar enfrentamientos con los delincuentes por "miedo a represalias".

Otro aspecto que entra en la cotidianidad de la violencia es que la gente la considere insignificante, cuando algo así sucede se evita la prevención del delito y se permite que los delincuentes viajen impunes por la Línea 3.

Cabe agregar como hecho relevante es el que la gente "no sabe" que tiene la posibilidad de quejarse y que de acuerdo a derechos humanos tiene el derecho de viajar seguro, pues "el Metro es considerado como un lugar de máxima seguridad."<sup>64</sup>

Lo anterior nos hace reflexionar sobre la necesidad de informar a los usuarios, que cualquier anomalía por insignificante que parezca debe ser denunciada ante las autoridades para su atención.

"Cada vagón está equipado con ocho puertas, cuatro de ellas en servicio permanente, y con ocho palancas de seguridad para que la gente las accione cuando se presente alguna emergencia en el interior de los vagones."<sup>65</sup>

---

<sup>64</sup> Asamblea de Representantes del Distrito Federal, *Ordenanza de la 11 ARDF para la seguridad en el Metro*, México, 1992, p.1.

<sup>65</sup> Cápsulas Informativas del S.T.C. Metro, Op. cit, p. 6.

Esto por la importancia de identificar los lugares, zonas, personas y formas en que se comete el delito dentro del Metro, lo que permitiría combatir la delincuencia y, con ello, disminuir los actos de violencia que se suscitan en el Metro. De esto hablaremos en el apartado de las propuestas.

<b>Cuadro 15. MUJERES: MOTIVO, POR EL CUAL NO QUISIERON DENUNCIAR EL DELITO QUE LES FUE COMETIDO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>MOTIVO</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>TRAMITES TARDADOS</b>	8 (22.2%) [33.3%]	15 (36.6%) [62.5%]	1 (20.0%) [4.2%]	24 (29.3%) [100%]
<b>HECHO INSIGNIFICANTE</b>	7 (19.4%) [53.8%]	5 (12.2%) [38.5%]	1 (20.0%) [7.7%]	13 (15.8%) [100%]
<b>AUTORIDADES NO HACEN NADA</b>	12 (33.4%) [46.2%]	13 (31.7%) [50.0%]	1 (20.0%) [3.8%]	26 (31.7%) [100%]
<b>NO SABIA</b>	1 (2.8%) [100%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	1 (1.2%) [100%]
<b>ES COMÚN</b>	3 (8.3%) [37.5%]	5 (12.2%) [62.5%]	0 (0%) [0%]	8 (9.8%) [100%]
<b>MIEDO A REPRESALIAS</b>	5 (13.9%) [50.0%]	3 (7.3%) [30.0%]	2 (40.0%) [20.0%]	10 (12.2%) [100%]
<b>TOTAL</b>	36 (100%) [43.9%]	41 (100%) [50.0%]	5 (100%) [6.1%]	82 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Las causas "tramites tardados" y las "autoridades no hacen nada" para los dos primeros grupos de mujeres corresponden a situaciones donde está de por medio un servidor público, ya sea por parte del personal de vigilancia del Metro, o bien de las autoridades del Ministerio Público de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal. Estas suman para el primero (55.6%)

y para el segundo (64.3%), mientras que para el tercer grupo (40.0%), concentrándose así el mayor número de delitos en el segundo grupo.

Y, por último, considerar que "el hecho es insignificante" para la víctima por la comisión del delito, y para el caso del robo porque la cantidad robada fue mínima.

<b>Cuadro 16. VARONES: MOTIVO POR EL CUAL NO QUISIERON DENUNCIAR EL DELITO QUE LES FUE COMETIDO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>MOTIVO</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>TRAMITES TARDADOS</b>	16 (31.4%) [44.4%]	14 (24.1%) [38.9%]	6 (18.2%) [16.7%]	36 (25.4%) [100%]
<b>HECHO INSIGNIFICANTE</b>	11 (21.6%) [61.1%]	7 (12.1%) [38.9%]	0 (0%) [0%]	18 (12.7%) [100%]
<b>AUTORIDADES NO HACEN NADA</b>	8 (15.7%) [21.6%]	16 (27.6%) [43.2%]	13 (39.4%) [35.2%]	37 (26.0%) [100%]
<b>NO SABIA</b>	1 (1.9%) [100%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	1 (0.7%) [100%]
<b>ES COMÚN</b>	11 (21.6%) [32.4%]	18 (31.0%) [52.9%]	5 (15.1%) [14.7%]	34 (24.0%) [100%]
<b>MIEDO A REPRESALIAS</b>	4 (7.8%) [25.0%]	3 (5.2%) [18.7%]	9 (27.3%) [56.3%]	16 (11.2%) [100%]
<b>TOTAL</b>	51 (100%) [35.9%]	58 (100%) [40.8%]	33 (100%) [23.3%]	142 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Las causas "tramites tardados" las "autoridades no hacen nada" presuponen la presencia de alguna autoridad del sistema (51.4%). Para los hombres es más común el tipo de delitos que se comete dentro del Metro (24.0%), principalmente el robo.

Para el primer grupo de edad, la primera condición tiene que ver con las autoridades, principalmente las del Ministerio Público (31.4%), seguido de las condiciones no se basan en la cotidianidad de los delitos considerados como "común" e irrelevante ( 21.6%).

Para el segundo grupo de edad, primeramente el Ministerio Público (24.1%), las autoridades o servidores públicos (27.6%) y la cotidianidad de los delitos (31.0%).

En el tercer grupo, motivo que tiene que ver directamente con los servidores públicos (39.4%), el miedo se deriva del poder y del abuso que hacen los delincuentes en colusión con los servidores públicos para cometer algún ilícito. Es un sentimiento interno que se manifiesta en el exterior de las mismas víctimas de la víctima que prefiere olvidarse del problema para no provocar mayores tragedias a su persona, su familia o sus bienes por el miedo a represalias.

# 4

## ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

**E**l capítulo cuatro muestra la opinión que tienen las mujeres y los varones acerca de la seguridad que les brinda el personal de vigilancia del S.T.C. Metro en la línea 3.

Otro análisis será el de la percepción de los usuarios acerca de las principales razones por las que creen que se cometen los delitos dentro de las instalaciones del Metro, como son las cuestiones físicas, de espacio principalmente, las socioculturales y las económicas.

Se presentan los cuadros de factores físicos que consideran los viajeros como una causal de violencia que comprueba la teoría del espacio vital; como es el hacinamiento de personas.

Adicionalmente y con relación a los pasajeros, se muestran los cuadros del primer y segundo factor social, que, en orden de importancia contribuyen a la generación de la violencia en la línea 3 del Metro.

Otro hecho relevante se refiere a las soluciones que se aporten para la atención del problema de investigación, por ello, son los usuarios los que sugieren interesantes acciones para prevenir y evitar la violencia.

Para concluir la investigación de campo, se muestra la percepción de la violencia dentro del Metro, que con base en el principio de seguridad-inseguridad que sienten los viajeros al utilizar las instalaciones de la línea 3. Además, el medio de transporte público en que los usuarios del Metro se sienten menos inseguros al viajar.

Se hizo un partado para integrar aquellas variables que contribuyen directa o indirectamente a la generación de la violencia en el Metro, las

hipótesis planteadas y los resultados de las suposiciones referidas al inicio de la investigación.

Se cierra este capítulo con las posibles vías de investigación futuras para comprender, atender y prevenir la violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro de la Ciudad de México.

#### 4.1. Opinión de los usuarios sobre el personal de vigilancia del S.T.C. Metro.

Para comprender mejor el tema de la seguridad, la comisión del delito y los factores que generan la violencia se les preguntó a las personas encuestadas su opinión sobre el personal de vigilancia dentro del Metro y esto fue lo que opinaron.

Cuadro 17. OPINION DE LOS USUARIOS ACERCA DEL PERSONAL DE VIGILANCIA DE LA LINEA 3 DEL METRO, SEGÚN SEXO			
OPINION	FEMENINO	MASCULINO	TOTAL
MUY BUENA	9 (7.4%) [53.0%]	8 (6.6%) [47.0%]	17 (7.0%) [100%]
BUENA	5 (4.0%) [20.8%]	19 (15.5%) [79.2%]	24 (9.8%) [100%]
REGULAR	19 (15.6%) [48.7%]	20 (16.4%) [51.3%]	39 (16.0%) [100%]
MALA	89 (73.0%) [54.3%]	75 (61.5%) [45.7%]	164 (67.2%) [100%]
TOTAL	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

En resumen ocho de cada 10 pasajeros tienen una mala impresión del personal de vigilancia del Metro. En las mujeres es mayor (recordemos que son el grupo al que mayores delitos sexuales se les comete y pocas veces se les hace caso, no le ayudan las autoridades a identificar al delincuente, no se le toman declaraciones o la atención que recibe la víctima por parte de las autoridades no es la más adecuada).

Más de cuatro quintas partes de los entrevistados tienen una "mala" opinión del personal de vigilancia, esto porque no vigilan, no hacen caso, se encuentran coludidos con los delincuentes, son insuficientes, viajan en grupos y sólo vigilan por fuera los vagones del centro olvidándose de las orillas donde se cometen los delitos, debido a que se la pasan platicando con las chicas, o bien porque están criticando a las personas que ven pasar.

El 9.8% de los entrevistados dijo que el cuerpo policial es regular pues a veces hacen su trabajo y otras veces lo realizan de manera incorrecta y con deficiencias.

Y 11.4% tienen una buena opinión de ellos pues consideran que son amables con la gente, ayudan a meter a la gente cuando los vagones van llenos, porque ofrecen información para trasladarse a algún centro, o bien por que identifican las calles que se encuentran a las afueras de las estaciones donde el personal de vigilancia brinda su servicio. Cabe mencionar que en este último apartado, las funciones que realiza el personal de vigilancia no son propias de su puesto.

<b>Cuadro 18. MUJERES: OPINION ACERCA DEL PERSONAL DE VIGILANCIA DE LA LINEA 3 DEL METRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>OPINION</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>MUY BUENA</b>	5 (12.2%) [55.6%]	1 (2.4%) [11.1%]	3 (7.9%) [33.3%]	9 (7.4%) [100%]
<b>BUENA</b>	3 (7.3%) [60.0%]	2 (4.8%) [40.0%]	0 (0%) [0%]	5 (4.0%) [100%]
<b>REGULAR</b>	3 (7.3%) [15.7%]	5 (12.3%) [26.3%]	11 (27.1%) [58.0%]	19 (15.6%) [100%]
<b>MALA</b>	30 (73.2%) [33.7%]	33 (80.5%) [37.1%]	26 (65.0%) [29.2%]	89 (73.0%) [100%]
<b>TOTAL</b>	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la Línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Coinciden los tres grupos de edad en que la impresión que tienen del personal de vigilancia del Metro es mala; comparten esta opinión del primer grupo 7 de cada 10 personas, del segundo grupo 8 de cada 10, del tercer grupo 9 de cada 10, pareciere que a medida que aumenta la edad en las personas la credibilidad en los grupos policiales disminuye.

**Cuadro 19. VARONES: OPINION ACERCA DEL PERSONAL DE VIGILANCIA DE LA LINEA 3 DEL METRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD**

OPINION	12 A 29 AÑOS	30 A 49 AÑOS	50 Y + AÑOS	TOTAL
MUY BUENA	3 (7.3%) [37.5%]	2 (4.8%) [25.0%]	3 (7.5%) [37.5%]	8 (6.6%) [100%]
BUENA	12 (29.3%) [63.2%]	3 (7.3%) [15.8%]	4 (10.0%) [21.0%]	19 (15.5%) [100%]
REGULAR	5 (12.2%) [25.0%]	9 (22.0%) [45.0%]	6 (15.0%) [30.0%]	20 (16.4%) [100%]
MALA	21 (51.2%) [28.0%]	27 (65.9%) [36.0%]	27 (67.5%) [36.0%]	75 (61.5%) [100%]
TOTAL	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

La opinión de los hombres es casi similar la de las mujeres porque también la consideran mala; del primer grupo de edad 6 de cada 10 comparten ésta opinión, del segundo grupo 8 de cada 10 y del tercero 9 de cada 10, al igual que con las mujeres a medida que aumenta la edad, menor es la credibilidad en los grupos policiales.

## 4.2. Explicaciones de la violencia en la línea 3

**A**quí volveremos a retomar a las 244 personas de la muestra total que fueron entrevistadas, hayan sido o no víctimas de la comisión de algún delito, donde mostraremos su opinión general acerca de la delincuencia dentro de la línea 3 de la Red del Sistema de Transporte Colectivo Metro; como se ha venido presentando se muestran los cuadros por edad y sexo.

Se incluye principalmente los factores tanto físicos como sociales, que hombres y mujeres consideran son condicionantes para que se cometa el delito; así mismo se incluyen las formas en como se podrían combatir dichos factores y las formas en que se podrían prevenir.

<b>Cuadro 20. RAZONES POR LAS CUALES LOS VIAJEROS CREEN QUE SE COMETE EL DELITO EN EL METRO, SEGÚN SEXO</b>			
<b>RAZONES</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>FALTA DE VIGILANCIA</b>	55 (45.1%) [45.8%]	65 (53.3%) [54.2%]	120 (49.2%) [100%]
<b>HACINAMIENTO DE PERSONAS</b>	38 (31.1%) [55.9%]	30 (24.6%) [44.1%]	68 (27.9%) [100%]
<b>DESEMPLEO</b>	20 (16.4%) [68.9%]	9 (7.4%) [31.1%]	29 (11.9%) [100%]
<b>CRISIS ECONOMICA</b>	3 (2.5%) [30.0%]	7 (5.7%) [70.0%]	10 (4.1%) [100%]
<b>NO SABE</b>	6 (4.9%) [35.3%]	11 (9.0%) [64.7%]	19 (6.9%) [100%]
<b>TOTAL</b>	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

La falta de vigilancia se percibe como la principal causa del delito, seguida del hacinamiento, pero la opinión de los usuarios es de forma ascendente a medida que aumenta la edad entre los usuarios, tal pareciera que entre más adulto se es, más vulnerabilidad al delito se encuentra y mayor inseguridad se siente al transportarse.

El 77.1% de los usuarios apuntan la responsabilidad del personal del Metro para brindar la seguridad a los usuarios del sistema, ya que son condiciones que pueden y deben ser atendidas por el personal de vigilancia del Metro. El resto 22.9%, son condiciones que no pueden ser controladas ni por el pasajero, ni por el personal del Metro encargado de la vigilancia, ya que son condiciones que no dependen de ellos ni está en sus manos poder resolverlas.

**Cuadro 21. MUJERES: RAZONES POR LAS CUALES CREEN QUE SE COMETE EL DELITO EN EL METRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD**

RAZONES	12 A 29 AÑOS	30 A 49 AÑOS	50 Y + AÑOS	TOTAL
FALTA DE VIGILANCIA	18 (44.0%) [32.7%]	17 (41.6%) [30.9%]	20 (50.0%) [36.4%]	55 (45.1%) <sup>00</sup> [100%]
HACINAMIENTO DE PERSONAS	10 (24.4%) [26.3%]	16 (39.0%) [42.1%]	12 (30.0%) [31.6%]	38 (31.1%) <sup>00</sup> [100%]
DESEMPLEO	7 (17.0%) [35.0%]	6 (14.6%) [30.0%]	7 (17.5%) [35.0%]	20 (16.4%) <sup>00</sup> [100%]
CRISIS ECONOMICA	1 (2.4%) [33.3%]	1 (2.4%) [33.3%]	1 (2.5%) [33.4%]	3 (2.5%) <sup>00</sup> [100%]
NO SABE	5 (12.2%) [83.3%]	1 (2.4%) [16.7%]	0 (0%) [0%]	6 (4.9%) <sup>00</sup> [100%]
TOTAL	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) <sup>00</sup> [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Capítulo 4. Análisis e Interpretación de Resultados

La mitad de los pasajeros atribuyen a la falta de vigilancia cuya razón principal para cometer el delito. Una cuarta parte de los pasajeros consideran que es el hacinamiento de personas la que genera la violencia dentro del Metro; la cuarta parte restante lo atribuye a cuestiones económicas externas al personal de vigilancia y al individuo.

El 76.2% (tres cuartas partes) corresponde a condiciones que pueden ser controladas por el personal de vigilancia del Metro y que tienen injerencia directamente en ellas, como el hacinamiento de personas, dosificación, y la carencia de vigilancia en los lugares donde se comete el delito, y el resto (una cuarta parte) son condiciones externas que no pueden ser controladas ni por los usuarios ni por el personal encargado de la vigilancia en el Metro.

<b>Cuadro 22. VARONES: RAZONES POR LAS CUALES CREEN QUE SE COMETE EL DELITO EN EL METRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>RAZONES</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>FALTA DE VIGILANCIA</b>	19 (46.3%) [29.2%]	21 (51.2%) [32.3%]	25 (62.5%) [38.5%]	65 (53.3%) [100%]
<b>HACINAMIENTO DE PERSONAS</b>	12 (29.3%) [40.0%]	10 (24.4%) [33.3%]	8 (20.0%) [26.7%]	30 (24.6%) [100%]
<b>DESEMPLEO</b>	2 (4.9%) [22.2%]	5 (12.2%) [55.6%]	2 (5.0%) [22.2%]	9 (7.4%) [100%]
<b>CRISIS ECONOMICA</b>	1 (2.5%) [14.2%]	3 (7.3%) [42.9%]	3 (7.5%) [42.9%]	7 (5.7%) [100%]
<b>NO SABE</b>	7 (17.0%) [63.6%]	2 (4.9%) [18.2%]	2 (5.0%) [18.2%]	11 (9.0%) [100%]
<b>TOTAL</b>	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

Fuente: Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Conforme aumenta la edad solicitan mayor vigilancia y disminuye el problema del hacinamiento.

Para las dos terceras partes del sexo masculino, las condiciones se deben a factores que pueden ser controlados directamente por el personal de seguridad y vigilancia del S.T.C. Metro; una tercera parte se debe a la aglomeración de personas (77.9%), mientras que el resto (22.1%) no puede ser controlado ni por el pasajero ni por el personal de seguridad por tratarse de condiciones externas a su injerencia.

Haciendo una comparación de géneros, los varones piden mayor vigilancia que las mujeres; para las mujeres, el hacinamiento es más importante que para los varones. La violencia, según algunos teóricos, está determinada por las condiciones físicas, ya sea el calor, la temperatura y la ventilación. Para poner a prueba esta hipótesis se les preguntó a los usuarios que factores físicos eran los que consideraba para la comisión del delito y esto fue lo que dijeron:

<b>Cuadro 23. FACTORES FISICOS QUE CONSIDERAN LOS VIAJEROS COMO CAUSAL DEL DELITO, SEGÚN SEXO</b>			
<b>FACTOR</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>HACINAMIENTO DE PERSONAS</b>	113 (92.6%) [49.1%]	117 (96.0%) [50.9%]	230 (94.3%) [100%]
<b>TEMPERATURA</b>	9 (7.4%) [64.3%]	5 (4.0%) [35.7%]	14 (5.7%) [100%]
<b>TOTAL</b>	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Es la gran cantidad de personas que viajan en el Metro, lo que permite que los delitos se lleven a cabo de manera casi inmediata y que no los perciban, pues sube tanta gente y existe tanto movimiento dentro del Metro, "que no sabes si se acomodan o te están abusando o bien el simple movimiento del Metro hace el resto del trabajo".

Nueve de cada 10 pasajeros que viajan en la línea 3 del Metro consideran que el hacinamiento de personas es el factor principal por el que se cometen delitos dentro del Metro. Nueve de cada 10 viajeras lo atribuyen a la gran cantidad de personas dentro del vagón. Sólo una de cada cinco atribuye la generación de la violencia a las condiciones de temperatura. En otras palabras, la falta de ventilación en el Metro no es causa para que se cometan los delitos en él, pero sí el hacinamiento.

La violencia, como lo mencionamos en los dos primeros capítulos de esta investigación, es multicausal. En el siguiente apartado se hablará de los factores sociales que, según los pasajeros, son motivos para cometer delitos en el Metro.

<b>Cuadro 24. FACTOR QUE CONSIDERAN LOS USUARIOS COMO PRINCIPAL CAUSAL DEL DELITO EN LA LÍNEA 3 DEL METRO, SEGÚN SEXO</b>			
<b>FACTOR</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>PROBLEMAS FAMILIARES</b>	5 (4.1%) [62.5%]	3 (2.5%) [37.5%]	8 (3.3%) [100%]
<b>PROBLEMAS ECONOMICOS</b>	15 (12.3%) [53.6%]	13 (10.6%) [46.4%]	28 (11.5%) [100%]
<b>DESEMPLEO</b>	14 (11.5%) [53.8%]	12 (9.8%) [46.2%]	26 (10.7%) [100%]
<b>STRESS</b>	6 (4.9%) [33.3%]	12 (9.8%) [66.7%]	18 (7.4%) [100%]
<b>AGRESION NATURAL</b>	1 (0.8%) [20.0%]	4 (3.4%) [80.0%]	5 (1.9%) [100%]
<b>FALTA DE RESPETO ENTRE LOS USUARIOS</b>	81 (66.4%) [50.9%]	78 (63.9%) [49.1%]	159 (65.2%) [100%]
<b>TOTAL</b>	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

La agresión natural es uno de los factores que se integraron a esta pregunta con la finalidad de comprobar la hipótesis de que el hombre por naturaleza nace con la agresión; sin embargo, como podemos ver no es significativo, rechazando con ello que las personas son agresivas por naturaleza; la violencia, por el contrario es netamente social.

Dos de cada tres viajeros de la línea 3 del Metro indican que es la falta de respeto entre usuarios el factor social principal para que se genere la violencia dentro del Metro. Dos de cada tres mujeres y dos de cada tres hombres indican que es la falta de respeto entre los usuarios, mientras que una de cada tres mujeres y uno de cada tres hombres coinciden con cuestiones de carácter netamente económico.

<b>Cuadro 25. MUJERES: FACTOR SOCIAL QUE CONSIDERAN COMO PRINCIPAL CAUSAL DEL DELITO EN LA LÍNEA 3 DEL MÉTRO, SEGÚN GRUPOS DE EDAD</b>				
<b>FACTOR</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>PROBLEMAS FAMILIARES</b>	4 (9.8%) [80.0%]	1 (2.4%) [20.0%]	0 (0%) [0%]	5 (4.1%) [100%]
<b>PROBLEMAS ECONOMICOS</b>	9 (22.0%) [60.0%]	3 (7.3%) [20.0%]	3 (7.5%) [20.0%]	15 (12.3%) [100%]
<b>DESEMPLEO</b>	7 (17.0%) [50.0%]	7 (17.1%) [50.0%]	0 (0%) [0%]	14 (11.5%) [100%]
<b>STRESS</b>	5 (12.2%) [83.3%]	1 (2.4%) [16.7%]	0 (0%) [0%]	6 (4.9%) [100%]
<b>AGRESION NATURAL</b>	0 (0%) [0%]	1 (2.4%) [100%]	0 (0%) [0%]	1 (0.8%) [100%]
<b>FALTA DE RESPETO ENTRE LOS USUARIOS</b>	16 (39.0%) [19.7%]	28 (68.4%) [34.6%]	37 (92.5%) [45.7%]	81 (66.4%) [100%]
<b>TOTAL</b>	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Las generaciones más antiguas consideran la falta de respeto como una causa de violencia en el Metro, disminuyendo a las nuevas generaciones, mientras que los problemas económicos y emocionales son más importantes para los jóvenes y disminuyen con la edad.

Las mujeres consideran que el ser humano no es agresivo por naturaleza ni que el *stress* sea un factor que conduzca a los actos violentos en este medio de transporte.

**Cuadro 26. VARONES: FACTOR SOCIAL QUE CONSIDERAN  
COMO PRINCIPAL CAUSAL DEL DELITO  
EN LA LÍNEA 3 DEL METRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD**

FACTOR	12 A 29 AÑOS	30 A 49 AÑOS	50 Y + AÑOS	TOTAL
PROBLEMAS FAMILIARES	1 (2.5%) [33.3%]	2 (4.8%) [66.7%]	0 (0%) [0%]	3 (2.5%) [100%]
PROBLEMAS ECONOMICOS	6 (14.6%) [46.2%]	6 (14.6%) [46.2%]	1 (2.5%) [7.6%]	13 (10.6%) [100%]
DESEMPLEO	6 (14.6%) [50.0%]	5 (12.2%) [41.6%]	1 (2.5%) [8.4%]	12 (9.8%) [100%]
STRESS	7 (17.1%) [58.3%]	4 (9.8%) [33.3%]	1 (2.5%) [8.4%]	12 (9.8%) [100%]
AGRESION NATURAL	3 (7.3%) [75.0%]	1 (2.5%) [25.0%]	0 (0%) [0%]	4 (3.4%) [100%]
FALTA DE RESPETO ENTRE LOS USUARIOS	18 (43.9%) [23.1%]	23 (56.1%) [29.5%]	37 (92.5%) [47.4%]	78 (63.9%) [100%]
TOTAL	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Conforme aumenta la edad se exige mayor respeto, los varones consideran que no son los problemas familiares ni la agresión natural los que generan la violencia en el Metro.

Los más jóvenes perciben el desempleo y el *stress* como factores intermedios que disminuyen conforme aumenta la edad. La falta de respeto es igual de importante (92.5%) para varones y mujeres llegados a los 50 años.

Los siguientes tres cuadros muestran el factor social considerado como segundo causal generador de la violencia dentro del Metro.

<b>Cuadro 27. FACTOR SOCIAL QUE CONSIDERAN LOS USUARIOS COMO SEGUNDO CAUSAL DEL DELITO EN LA LINEA 3 DEL METRO, SEGÚN SEXO</b>			
<b>FACTOR</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>PROBLEMAS FAMILIARES</b>	8 (6.6%) [44.5%]	10 (8.1%) [55.5%]	18 (7.4%) [100%]
<b>PROBLEMAS ECONOMICOS</b>	50 (40.9%) [52.6%]	45 (36.9%) [47.4%]	95 (38.9%) [100%]
<b>DESEMPLEO</b>	27 (22.1%) [60.0%]	18 (14.8%) [40.0%]	45 (18.4%) [100%]
<b>STRESS</b>	9 (7.4%) [47.4%]	10 (8.1%) [52.6%]	19 (7.8%) [100%]
<b>AGRESION NATURAL</b>	10 (8.2%) [47.6%]	11 (9.0%) [52.4%]	21 (8.6%) [100%]
<b>FALTA DE RESPETO ENTRE LOS USUARIOS</b>	8 (6.6%) [47.1%]	9 (7.4%) [52.9%]	17 (7.0%) [100%]
<b>NO CONTESTO</b>	10 (8.2%) [34.5%]	19 (15.6%) [65.5%]	29 (11.9%) [100%]
<b>TOTAL</b>	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Para las mujeres, los problemas de carácter económico son los más importantes, mientras que para los varones lo son los problemas de carácter emocional.

Son seis de cada 10 pasajeros que opinan que son condiciones de carácter económico, por ejemplo; el dinero no alcanza, los salarios son bajos, y el desempleo son algunos de los factores que generan la violencia dentro del Metro. De las opiniones recabadas, 6 de cada 10 mujeres y 5 de cada 10 hombres afirman que son las condiciones de carácter económico las que generan la violencia dentro de las instalaciones del Metro.

Cuadro 28. MUJERES: FACTOR SOCIAL QUE CONSIDERAN COMO SEGUNDO CAUSAL DEL DELITO EN LA LÍNEA 3 DEL METRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD				
FACTOR	12 A 29 AÑOS	30 A 49 AÑOS	50 Y + AÑOS	TOTAL
PROBLEMAS FAMILIARES	3 (7.3%) [37.5%]	3 (7.3%) [37.5%]	2 (5.0%) [25.0%]	8 (6.6%) [100%]
PROBLEMAS ECONOMICOS	8 (19.5%) [16.0%]	21 (51.2%) [42.0%]	21 (52.5%) [42.0%]	50 (40.9%) [100%]
DESEMPLEO	10 (24.3%) [37.0%]	9 (22.0%) [33.3%]	8 (20.0%) [29.7%]	27 (22.1%) [100%]
STRESS	5 (12.2%) [55.6%]	3 (7.3%) [33.3%]	1 (2.5%) [11.1%]	9 (7.4%) [100%]
AGRESION NATURAL	7 (17.1%) [70.0%]	2 (4.9%) [20.0%]	1 (2.5%) [10.0%]	10 (8.2%) [100%]
FALTA DE RESPETO ENTRE LOS USUARIOS	4 (9.8%) [50.0%]	3 (7.3%) [37.5%]	1 (2.5%) [12.5%]	8 (6.6%) [100%]
NO CONTESTO	4 (9.8%) [40.0%]	0 (0%) [0%]	6 (15.0%) [60.0%]	10 (8.6%) [100%]
TOTAL	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

En materia de problemas económicos, éstos son menos importantes para los más jóvenes (43.8%), que para los adultos de 30 a 49 años (73.2%), o que para los mayores de 50 años (72.5%). Conforme aumenta la edad aumentan las posibilidades de que la violencia sea originada por los factores económicos y el resto de los factores disminuye con la edad.

<b>Cuadro 29. VARONES: FACTOR SOCIAL QUE CONSIDERAN CÓMO SEGUNDO CAUSAL DEL DELITO EN LA LÍNEA 3 DEL MÉTRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>FACTOR</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>PROBLEMAS FAMILIARES</b>	3 (7.3%) [30.0%]	4 (9.8%) [40.0%]	3 (7.5%) [30.0%]	10 (8.1%) [100%]
<b>PROBLEMAS ECONOMICOS</b>	8 (19.5%) [17.9%]	13 (31.7%) [28.8%]	24 (60.0%) [53.3%]	45 (36.9%) [100%]
<b>DESEMPLEO</b>	0 (0%) [0%]	12 (29.3%) [66.7%]	6 (15.0%) [33.3%]	18 (14.8%) [100%]
<b>STRESS</b>	8 (19.5%) [80.0%]	2 (4.8%) [20.0%]	0 (0%) [0%]	10 (8.1%) [100%]
<b>AGRESION NATURAL</b>	6 (14.6%) [54.5%]	5 (12.2%) [45.5%]	0 (0%) [0%]	11 (9.0%) [100%]
<b>FALTA DE RESPETO ENTRE LOS USUARIOS</b>	4 (9.8%) [44.5%]	5 (12.2%) [55.5%]	0 (0%) [0%]	9 (7.4%) [100%]
<b>NO CONTESTO</b>	12 (29.3%) [63.1%]	0 (0%) [0%]	7 (17.5%) [36.9%]	19 (15.6%) [100%]
<b>TOTAL</b>	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

En resumen, la mitad de las mujeres las mas jóvenes (43.8%), un 73.2% del grupo de 30 a 49 años y 75.0% del grupo de 50 años y más consideran los diversos problemas como propios del individuo, los más jóvenes no perciben el desempleo, mientras que los grupos de 30 a 49 (29.3%) y los de 50 años y más lo designan con un (15.0%).

Conforme aumenta la edad disminuyen las posibilidades de que la violencia sea causada por el desempleo, el *stress* y la agresión natural del individuo.

El grupo más joven desconoce a ciencia cierta los factores por los que se genera la violencia; el segundo grupo que pertenece a la población económicamente activa indica que el desempleo es el principal factor de la violencia; y para el tercer grupo de edad las cuestiones económicas ocupan un lugar importante para la generación de la violencia dentro del Metro.

Los factores netamente económicos son considerados en 51.7% y no pueden ser controlados por los individuos que viajan en el Metro.

Para ambos, sexos los problemas económicos son los más importantes generadores de la violencia.

<b>Cuadro 30. LAS FORMAS EN QUE LOS USUARIOS CREEN QUE SE PODRIA EVITAR EL DELITO, SEGÚN SEXO</b>			
<b>CAUSA</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>VIGILANCIA EN VAGONES</b>	70 (57.4%) [53.0%]	62 (50.8%) [47.0%]	132 (54.1%) [100%]
<b>POLICIA EFECTIVA</b>	16 (13.1%) [41.0%]	23 (18.9%) [59.0%]	39 (16.0%) [100%]
<b>RAPIDEZ EN LOS CONVOYES</b>	7 (5.7%) [63.6%]	4 (3.2%) [36.4%]	11 (4.5%) [100%]
<b>AUTOCUIDADO</b>	1 (0.8%) [20.0%]	4 (3.2%) [80.0%]	5 (2.1%) [100%]
<b>NO SE PUEDE</b>	20 (16.4%) [45.5%]	24 (19.8%) [54.5%]	44 (18.0%) [100%]
<b>NO SABE</b>	8 (6.6%) [61.5%]	5 (4.1%) [38.5%]	13 (5.3%) [100%]
<b>TOTAL</b>	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

La mitad de los pasajeros precisa que la vigilancia dentro de los vagones es la solución a los problemas de inseguridad en el Metro. En general, siete de cada 10 pasajeros atribuyen los actos de violencia a la incompetencia de los cuerpos policiales dentro del Metro, dos de cada 10 muestran su pesimismo porque indican no se puede evitar el delito y uno de cada 10 designa el autocuidado como medida para evitar el delito.

El 96% de los delitos se cometen en el vagón; por ello, la gente considera que la vigilancia debe estar dentro y no fuera de él.

Debido al alto grado de violencia en nuestros tiempos, decir que no se puede evitar ésta es aceptar que nuestros cuerpos policiales no están preparados para atender el delito, mucho menos para pensar en evitar el mismo.

Mientras que las mujeres solicitan mayor vigilancia en los vagones, los varones solicitan policías efectivos que atiendan los delitos; las mujeres con esa actitud hablan de la prevención del delito mientras que los varones desean la atención de los delitos y no la prevención.

La petición general de los viajeros (16.0%) es que la policía sea efectiva, que haga su trabajo en tiempo y momento y que no se la pasen platicando con las mujeres del Metro, "ligando" o haciendo recovecos de amor.

4.5% indica que la planeación de entradas, salidas y distribución de los convoyes del Metro, deben ser la solución, ya que en la medida en que sean realmente rápidos se evita la conglomeración y hacinamiento de personas en una estación y, por otro lado, se desconoce la forma o estrategia, el motivo claro que se conoce e por el cual sería posible atender el delito.

La mínima parte considera que los delitos deben de ser prevenidos con el autocuidado pues se encuentran solos y no confían en el cuerpo de vigilancia del Metro, ni en el servicio ni en el trato que pudieran recibir por parte de ellos.

**Cuadro 31. MUJERES: FORMAS EN LAS QUE SE PODRÍA EVITAR EL DELITO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD**

CAUSA	12 A 29 AÑOS	30 A 49 AÑOS	50 Y + AÑOS	TOTAL
VIGILANCIA EN VAGONES	12 (29.3%) [17.1%]	25 (61.0%) [35.7%]	33 (82.5%) [47.2%]	70 (57.4%) [100%]
POLICIA EFECTIVA	9 (21.9%) [56.3%]	3 (7.3%) [18.7%]	4 (10.0%) [25.0%]	16 (13.1%) [100%]
RAPIDEZ EN LOS CONVOYES	5 (12.2%) [71.4%]	2 (4.9%) [28.6%]	0 (0%) [0%]	7 (5.7%) [100%]
AUTOCUIDADO	1 (2.5%) [100%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	1 (0.8%) [100%]
NO SE PUEDE	8 (19.5%) [40.0%]	9 (21.9%) [45.0%]	3 (7.5%) [15.0%]	20 (16.4%) [100%]
NO SABE	6 (14.6%) [75.0%]	2 (4.9%) [25.0%]	0 (0%) [0%]	8 (6.6%) [100%]
TOTAL	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Para las mujeres, la policía y los cuerpos de vigilancia representan el principal factor de atención y solución a la violencia, principalmente porque la mayoría de los delitos se cometen dentro del vagón.

Las más jóvenes dan mayor importancia a la rapidez de los convoyes y a la policía efectiva; el segundo grupo solicita la vigilancia y las de 50 años y más son los menos pesimistas (7.5%) pues saben que existe más y mejores posibilidades para evitar el delito. La mitad de las mujeres del primer grupo (cinco de cada 10), siete de cada 10 mujeres del grupo más vulnerable y nueve de cada 10 mujeres del tercer grupo solicitan la presencia efectiva y eficaz de los policías en su área de trabajo, incluyendo los vagones donde principalmente

se cometen los delitos. Y una quinta parte de las mujeres, las menos optimistas, dicen que el problema de la violencia no puede evitarse.

<b>Cuadro 32. VARONES: FORMAS EN LAS QUE SE PODRIA EVITAR EL DELITO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>CAUSA</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>VIGILANCIA EN VAGONES</b>	15 (36.6%) [24.2%]	18 (43.9%) [29.0%]	29 (72.5%) [46.8%]	62 (50.8%) [100%]
<b>POLICIA EFECTIVA</b>	8 (19.5%) [34.8%]	9 (21.9%) [39.1%]	6 (15.0%) [26.1%]	23 (18.9%) [100%]
<b>RAPIDEZ EN LOS CONVOYES</b>	3 (7.3%) [75.0%]	1 (2.5%) [25.0%]	0 (0%) [0%]	4 (3.2%) [100%]
<b>AUTOCUIDADO</b>	0 (0%) [0%]	3 (7.3%) [75.0%]	1 (2.5%) [25.0%]	4 (3.2%) [100%]
<b>NO SE PUEDE</b>	11 (26.8%) [45.8%]	10 (24.4%) [41.7%]	3 (7.5%) [12.5%]	24 (19.8%) [100%]
<b>NO SABE</b>	4 (9.8%) [80.0%]	0 (0%) [0%]	1 (2.5%) [20.0%]	5 (4.1%) [100%]
<b>TOTAL</b>	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

La vigilancia en vagones es solicitada con mayor frecuencia conforme aumenta la edad, mientras que el resto de las causas disminuye conforme aumenta la edad.

Para el caso masculino, los delitos que son cometidos dentro del vagón; tres de cada cinco del primer grupo, cuatro de cada cinco del segundo grupo y siete de cada 10 del tercero indican que la vigilancia en vagones debiese de ser primordial para evitar la violencia, nuevamente haciendo hincapié en la responsabilidad y función principal del personal de vigilancia del Metro.

Dos terceras partes descargan la responsabilidad sobre el personal de vigilancia del Metro. En cuanto a los menos optimistas para evitar el delito se encuentran del primero y segundo grupo 2 de cada 5, del tercer grupo menos de uno de cada 10, al igual que las mujeres.

### 4.3. Percepción de la violencia

**M**uchas veces nos hemos preguntado: ¿Quién es el responsable de la violencia?, ¿Sobre quién cae esta responsabilidad? Y, ¿quién es el que debe disminuir esta violencia? A estas preguntas respondieron los 244 viajeros del Metro que fueron entrevistados. Se muestra así la percepción de la violencia y cómo se manifiesta, principalmente de dos maneras: *la simbólica* que resiente la persona desde que ingresa al Metro, pues sabe que si es hora "pico" aumentarán las posibilidades de que se le cometa algún tipo de delito. Y *la real* donde la persona sabe que se le está cometiendo y que tendrá alguna repercusión directamente en su cuerpo como es el caso de la agresión física, el abuso y el acoso sexual o bien contra sus propiedades como el caso del robo.

La violencia es percibida por la vista directamente dentro de los vagones. Al menos el 90% ha presenciado algún tipo de delitos dentro del vagón, siempre dentro del vagón.

Pero, principalmente, los viajeros indican que la causa principal es la falta de vigilancia efectiva dentro de los vagones.

En el Metro existen cámaras de vídeo que monitorean los pasillos de las estaciones con mayor afluencia de pasajeros, pero sí el 96.% de los delitos se cometen dentro de los vagones, ¿Para qué sirven, entonces, las cámaras de vídeo? El único acto de violencia que se comete en las vías es el suicidio, pero en ese caso no existe persona civil a quien haya que culpar y sentenciar.

Por cierto en enero de este año entraron en función 1200 cámaras de vídeo para la seguridad de los viajeros. ¿Qué tipo de seguridad se pretende

brindarse al usuario con la implantación de este recurso? Y aunque se viera que se está cometiendo el delito, se está preparado para atenderlo. La comunicación de la Gerencia de Vigilancia no es tan rápida como para identificar a un delincuente siquiera por el color de la ropa o por los rasgos físicos, pues las cámaras son en blanco y negro; y aunque fueran a color, ¿cómo se podría indicar a un vigilante que se está cometiendo un delito si no se cuenta con una red de comunicación o circuito cerrado para atender el delito en el momento en que se comete?

<b>Cuadro 33. MEDIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN EL QUE LOS USUARIOS SE SIENTEN MAS SEGUROS AL VIAJAR, SEGÚN SEXO</b>			
<b>MEDIO</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>NINGUNO</b>	82 (67.2%) [51.3%]	78 (64.1%) [48.7%]	160 (65.6%) [100%]
<b>MICROBUS</b>	4 (3.3%) [57.1%]	3 (2.4%) [42.9%]	7 (2.9%) [100%]
<b>METRO</b>	28 (23.0%) [44.5%]	35 (28.7%) [55.5%]	63 (25.8%) [100%]
<b>CAMION</b>	1 (0.8%) [25.0%]	3 (2.4%) [75.0%]	4 (1.7%) [100%]
<b>TAXI</b>	7 (5.7%) [70.0%]	3 (2.4%) [30.0%]	10 (4.0%) [100%]
<b>TOTAL</b>	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la Línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Dos terceras partes de los usuarios expresaron que la seguridad se ha perdido al viajar puesto que ningún medio de transporte es seguro hoy en día. No existe alguno que realmente les brinde la seguridad a que tienen derecho como viajeros.

Una cuarta parte de los usuarios consideran al Metro como un medio seguro para viajar, se coloca en tercer lugar el servicio de taxi pedido por radio o bien de sitio que le asegura al pasajero llegar con bien a su destino, mientras que los camiones y los microbuses son considerados como los medios más inseguros para transportarse. El riesgo a los delitos a los que se está expuesto es de carácter patrimonial y no implica la integridad física para el caso del robo en los varones, mientras que para las mujeres es mayor la exposición a delitos sobre su integridad física hablando de los delitos sexuales.

<b>Cuadro 34. MUJERES: MEDIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN EL QUE SE SIENTEN MÁS SEGURAS AL VIAJAR, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>MEDIO</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>NINGUNO</b>	29 (70.7%) [35.4%]	24 (58.5%) [29.2%]	29 (72.5%) [35.4%]	82 (67.2%) [100%]
<b>MICROBUS</b>	0 (0%) [0%]	4 (9.7%) [100%]	0 (0%) [0%]	4 (3.3%) [100%]
<b>METRO</b>	5 (12.2%) [17.9%]	12 (29.3%) [42.8%]	11 (27.5%) [39.3%]	28 (23.0%) [100%]
<b>CAMION</b>	1 (2.5%) [100%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	1 (0.8%) [100%]
<b>TAXI</b>	6 (14.6%) [85.7%]	1 (2.5%) [14.3%]	0 (0%) [0%]	7 (5.7%) [100%]
<b>TOTAL</b>	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Las mujeres de los tres grupos indican que en ningún medio de transporte público se sienten seguras al viajar; para el caso del segundo grupo, que es el

más violentado es menor la seguridad que sienten a diferencia de los dos grupos restantes.

En segundo termino el medio en que se sienten seguras las del primer grupo es en taxi o radio taxi, mismo que solicitan por teléfono o que son de sitio, por miedo a ser agredidas sexualmente; para el segundo grupo y el más vulnerable, paradójicamente, se siente más segura en el Metro, al igual que el tercer grupo de edad, y los medios más inseguros son los camiones y los microbuses.

<b>Cuadro 35. VARONES: MEDIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN EL QUE SE SIENTEN MAS SEGUROS AL VIAJAR, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>MEDIO</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>NINGUNO</b>	19 (46.3%) [24.4%]	32 (78.0%) [41.0%]	27 (67.5%) [34.6%]	78 (64.1%) [100%]
<b>MICROBUS</b>	3 (7.4%) [100%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	3 (2.4%) [100%]
<b>METRO</b>	14 (34.1%) [40.0%]	8 (19.5%) [22.9%]	13 (32.5%) [37.1%]	35 (28.7%) [100%]
<b>CAMION</b>	3 (7.4%) [100%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	3 (2.4%) [100%]
<b>TAXI</b>	2 (4.8%) [66.7%]	1 (2.5%) [33.3%]	0 (0%) [0%]	3 (2.4%) [100%]
<b>TOTAL</b>	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Al igual que el sexo femenino, dos terceras partes de los caballeros indican que en ningún medio de transporte se sienten seguros al viajar. Como medio de transporte menos inseguro para los tres grupos de edad al viajar es el Metro;

mientras que de todos los medios de transporte público el más inseguro para los tres grupos de edad son los microbuses y los camiones.

En comparación, las mujeres se sienten más seguras al viajar en el Metro que los varones.

Para corroborar la información y los niveles de seguridad que existen en el Metro, se les preguntó a los usuarios que tan seguros se sienten al viajar en este sistema y las respuestas se muestran en los siguientes cuadros.

<b>Cuadro 36. SEGURIDAD QUE SIENTEN LOS USUARIOS AL VIAJAR EN LA LÍNEA 3 DEL METRO, SEGÚN SEXO</b>			
<b>SEGURIDAD</b>	<b>FEMENINO</b>	<b>MASCULINO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>MUY SEGURO</b>	3 (2.5%) [42.9%]	4 (3.3%) [57.1%]	7 (2.8%) [100%]
<b>SEGURO</b>	99 (81.1%) [45.5%]	101 (82.8%) [50.5%]	200 (82.0%) [100%]
<b>INSEGURO</b>	19 (15.6%) [52.8%]	17 (13.9%) [47.2%]	36 (14.8%) [100%]
<b>MUY INSEGURO</b>	1 (0.8%) [100%]	0 (0%) [0%]	1 (0.4%) [100%]
<b>TOTAL</b>	122 (100%) [50.0%]	122 (100%) [50.0%]	244 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Las cuatro quintas partes de los viajeros identificaron al Metro como el medio en el que se sienten más seguros pero no totalmente seguros al viajar por los delitos a los que se exponen. Agregaron que ahí se ejecutan los delitos con menor violencia que en las calles, que en otros medios de transporte, en cajeros automáticos, en bancos o bien en automóvil particular.

Casi una quinta parte lo considera inseguro, y la mínima parte lo identifica en los extremos como muy seguro o muy inseguro.

Cuadro 37. MUJERES: SEGURIDAD QUE SIENTEN AL VIAJAR EN LA LÍNEA 3 DEL METRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD				
SEGURIDAD	12 A 29 AÑOS	30 A 49 AÑOS	50 Y + AÑOS	TOTAL
MUY SEGURO	2 (4.8%) [66.7%]	0 (0%) [0%]	1 (2.5%) [33.3%]	3 (2.5%) [100%]
SEGURO	26 (63.4%) [26.3%]	34 (82.9%) [34.3%]	39 (97.5%) [39.4%]	99 (81.1%) [100%]
INSEGURO	12 (29.3%) [63.2%]	7 (17.1%) [36.8%]	0 (0%) [0%]	19 (15.6%) [100%]
MUY INSEGURO	1 (2.5%) [100%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	1 (0.8%) [100%]
TOTAL	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

Coinciden los tres grupos de edad en que el nivel de seguridad que se siente al viajar en el Metro es "Media" pues se encuentra entre los rubros de inseguro a seguro. Según la edad coinciden ahora las más jóvenes que sienten una gran seguridad al viajar en el Metro; en el grupo de 30 a 49 años son cuatro de cada cinco, y en el de 50 años y más la casi totalidad lo encuentra seguro.

<b>Cuadro 38. VARONES: SEGURIDAD QUE SIENTEN AL VIAJAR EN LA LÍNEA 3 DEL METRO, SEGÚN TRAMOS DE EDAD</b>				
<b>SEGURIDAD</b>	<b>12 A 29 AÑOS</b>	<b>30 A 49 AÑOS</b>	<b>50 Y + AÑOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>MUY SEGURO</b>	2 (2.5%) [50.0%]	0 (0%) [0%]	2 (5.0%) [50.0%]	4 (3.3%) [100%]
<b>SEGURO</b>	29 (70.7%) [28.7%]	35 (85.4%) [34.7%]	37 (92.5%) [36.6%]	101 (82.8%) [100%]
<b>INSEGURO</b>	10 (24.3%) [58.8%]	6 (14.6%) [35.3%]	1 (2.5%) [5.9%]	17 (13.9%) [100%]
<b>MUY INSEGURO</b>	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]	0 (0%) [0%]
<b>TOTAL</b>	41 (100%) [33.6%]	41 (100%) [33.6%]	40 (100%) [32.8%]	122 (100%) [100%]

*Fuente:* Encuesta de Percepción de la Violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro, Agosto de 1999.

En este cuadro podemos ver la dualidad seguridad e inseguridad; partiendo de las personas más jóvenes conforme aumenta la edad se sienten "seguros" y cada vez más seguros al viajar en la línea 3: por otro lado se sienten "inseguros" los más jóvenes en forma descendente hasta los más grandes.

De los más jóvenes, siete de cada 10 se sienten seguros al viajar, del segundo grupo ocho de cada 10 y del tercer grupo nueve de cada 10, conforme aumenta la edad se sienten más seguros al viajar en el Metro.

## 4.4. Factores de la violencia

Las diversas interpretaciones de la causalidad de la violencia social han transitado desde la búsqueda de determinantes químico-biológicos hasta los dictámenes de castigo-divino contra las sociedades humanas pecaminosas.

Sin embargo, los estudios actuales han manifestado la relación causal entre la violencia social y el incremento de otras violencias. Es decir, la causalidad de la violencia social no puede circunscribirse a los mundos de la investigación positivista-empirista o de la teoría sociológica pura ni a ninguna otra alternativa única; sino que el análisis de las determinantes de esta manifestación social debe considerar el carácter multidimensional de la violencia social con un análisis multidisciplinario de este fenómeno.

Por el carácter complejo y multidimensional de la violencia, se afirma que no existe una sola causa que produzca la violencia social y doméstica. Es necesario distinguir entre “los factores que operan en el ámbito individual, del hogar y en el comunitario o de la sociedad, género, edad, factores biológicos o fisiológicos, nivel socio-económico, situación laboral, nivel educacional, uso de drogas o alcohol y el hecho de haber sufrido o sido testigo de abuso físico en la niñez”.<sup>66</sup>

A esta afirmación hay que agregar los valores culturales, el respeto entre los usuarios, el hacinamiento de personas y la reducción de los espacios entre los usuarios (espacio vital), todas ellas causas que en esta investigación arrojaron datos cuantiosos y que vimos en los capítulos anteriores.

Estas no son variables aisladas que operan de la misma manera en todas partes, sino que son variables de un complejo de variables sociales y culturales reconocidamente independientes.

---

<sup>66</sup> Banco Interamericano de Desarrollo, Op. cit p. 72.

Mucho se relaciona la violencia con la crisis económica, el desempleo, el bajo nivel de vida, etc. En fin la pobreza como tal y la consiguiente limitación de oportunidades no bastan para producir una proporción muy alta de conducta delictiva. Aún la notoria pobreza "en medio de la abundancia" no conduce de manera inevitable a ese resultado.

Pero cuando la pobreza y las desventajas que la acompañan se enlazan con la importancia cultural del éxito pecuniario como meta predominante, el resultado normal son altas proporciones de conducta delictuosa.

En diversas investigaciones latinoamericanas se ha encontrado que la edad, los antecedentes escolares y el desempleo, tienen mayor relación con la violencia que la pobreza. Para está investigación sobre la línea 3 del Metro de la Ciudad de México, se incluyen otras variables.

La pobreza urbana en ciudades latinoamericanas, y presentan un nivel socioeconómico bajo es una variable explicativa de gran fuerza, no es en sí la causa directa de la conducta violenta; más bien, la pobreza esta asociada con el estrés adicional que causa la incertidumbre, las precarias condiciones económicas y hacinamiento... (En términos más generales se puede decir) que los factores sociales y comunitarios interactúan con las características individuales y la dinámica del hogar para inducir conductas violentas que se exteriorizan al trabajo y en el traslado de la casa al trabajo se encuentran a los usuarios del Metro.

Dentro de estos resaltan: la desigualdad de ingresos, la violencia en los medios de comunicación y los débiles controles institucionales. Por otra parte, evidencias empíricas indican más que la desigualdad de oportunidades y no la pobreza determina mayores patrones de la violencia social y doméstica.

Es así como la combinación de los factores físicos (hacinamiento/espacio) y los factores sociales (falta de respeto entre los usuarios, el desempleo, la crisis económica, los problemas familiares y el bajo poder adquisitivo de los salarios, son variables de carácter relacionados con la economía y la pobreza, y que, al combinarse producen la violencia que se

ejerce entre los usuarios de la línea 3 del Metro, no así para el caso de que la agresión sea provocada por cuestión de orden natural o genético en el individuo.

Así, una reflexión oportuna nos cuestiona sobre el concepto de pobreza utilizado, pues se puede llegar a afirmar erróneamente que durante los últimos 25 años el número relativo de pobres en México no ha cambiado, ya que en ese período se incrementó significativamente el número de población que dispone de energía eléctrica, drenaje, agua, etc.

Y en consecuencia, al aplicar los criterios "tradicionales" de clasificación, la gente ha dejado de ser pobre; sin embargo, si empleamos el ingreso como criterio de clasificación, lo único que se ha incrementado es la incapacidad para poder adquirir más bienes, inclusive aquellos de primera necesidad.

El encarecimiento de los bienes de la canasta básica en los primeros días de este año también es un criterio de terquedad analítica, o es la verdadera realidad de los mexicanos en las últimas décadas, a pesar de las afirmaciones oficiales. Respecto a las cifras oficiales en el mismo período, nuestro país registra un menor índice de desempleo, situándose por abajo de países europeos y de otros del primer mundo. No cabe duda que la forma de manejar la información identifica las intenciones perversas de una forma de dominación económica.

De los trabajos señalados se puede resumir que los factores que contribuyen a la violencia son: factores que promueven el aprendizaje de la violencia; alcoholismo, uso de drogas; pobreza y desigualdad; y disponibilidad de armas.

Sin embargo, no es posible cerrar los ojos ante dos epidemias sociales que caracterizan a nuestros países globalizados, la amplia impunidad y corrupción que aumenta o disminuye según el país de que se trate, pero que en todos son factores galopantes que afectan el sentido de seguridad de sus poblaciones.

Por último, la falta de una cultura de derechos y el respeto a éstos hace que la violencia se generalice, crezca y se desarrolle sin que se le ponga un tope. Todo el tiempo escuchamos que las autoridades encargadas de la prevención y atención a la seguridad pública, las instituciones encargadas de la procuración e impartición de justicia; así como los candidatos a la presidencia de la república; los políticos y los servidores públicos relacionados directa e indirectamente con la seguridad pública; quieren disminuir y combatir la delincuencia, mejorar las condiciones de seguridad, profesionalizar a los grupos policiales, pero nadie ha hablado nunca de una cultura de prevención, en vez de la pura de atención del delito.

El crecimiento de la violencia en el Metro, la indiferencia por parte de las autoridades, la falta de sensibilidad que tienen los grupos y organizaciones encargadas de brindar e impartir justicia, la vida tan rápida que llevamos los capitalinos, la colusión de los delincuentes con los cuerpos policiales y el gran poder que la misma sociedad le da a los delincuentes al no denunciar, son algunos de los factores que contribuyen significativamente al crecimiento de la violencia social específicamente en el Metro.

#### **4.5. Comprobación o rechazo de las hipótesis**

Las hipótesis que se plantearon al inicio de esta investigación se presentan en forma de aprobación o rechazo, según los datos arrojados por la encuesta de percepción de la violencia en el Metro.

Las siguientes hipótesis se presentan como una comprobación por hecho, esto es, comprobación por información de los viajeros en campo y por observación directa en el Metro.

- Las mujeres son más susceptibles en todos los aspectos de ser violentadas dentro de las instalaciones del Metro que los hombres.

No, comprobada por hecho, las mujeres no son más violentadas que los hombres en términos generales, pero son más violentadas que el otro sexo principalmente en los delitos de carácter sexual.

- Las mujeres son más vulnerables ante la violencia física, verbal y sexual que los hombres.

No, las mujeres sí son más violentadas en los delitos sexuales, aunque cabe aclarar que el cuerpo de los hombres jóvenes también es considerado objeto sexual, pero no así en las agresiones de ningún tipo, es el hombre el que se lleva las palmas para los casos de lesiones y agresiones.

- Las mujeres sufren mayores intentos de robo y robo consumado que los hombres.

Rechazada, son los hombres los que son más susceptibles de que se les cometa cualquier tipo de robo, principalmente si se tiene un trabajo que les dé ingresos; los estudiantes son menos vulnerados por su apariencia que los que trabajan, será porque los primeros no tienen mucho capital que se les pueda hurtar y los hombres mayores son los más violentados que los más jóvenes.

- El hombre es más vulnerable ante la violencia física que la mujer.

Aceptada, los hombres en un mayor porcentaje son más dados a dar con los puños, a agredir a sus compañeros de viaje, mientras que en las mujeres siempre está presente la tolerancia para con viajeros de ambos sexos, viajen en el vagón que viajen.

**Comprobadas por percepción.**

- A menor hacinamiento en los vagones del Metro, menor será la violencia entre los pasajeros de este servicio público.

Verdadera, el hacinamiento de personas es el que determina por parte de los factores físicos el hecho de que la cercanía de los cuerpos facilita la comisión de todos los delitos dentro de los vagones del Metro.

- La violencia ejercida en las instalaciones de la línea 3 del Metro es percibida por los factores; económicos, políticos, sociales y culturales del individuo y no por su naturaleza violenta.

En la encuesta vimos como sólo un factor físico es el que contribuye a la generación de la violencia: el hacinamiento de personas; por su parte, los factores sociales se atribuyen directamente a los valores culturales entre los individuos y las cuestiones de carácter económico, como el desempleo y la crisis económica que sufre el país, son entonces explicaciones sociales del problema y no físicas o genéticas.

- El ambiente físico de los vagones condiciona los factores que generan la violencia entre los usuarios del Metro.

Aceptada en cuanto el espacio entre pasajeros como factor físico en combinación con los factores sociales contribuyen directamente a que se genere la violencia dentro de los vagones del Metro en gran medida dadas las circunstancias en que se viaje, tiempos, horas y cantidades de personas, además la oferta en cuanto a la capacidad del servicio que ofrece el Metro en comparación con la demanda por parte de los usuarios no es satisfecha pues existe un déficit en la oferta comparada con la demanda del servicio.

En cuanto a la ventilación, rechazada, pues, la ventilación como factor físico no se combina con los factores sociales.

Como resultado de la investigación en una percepción de los problemas sociales del Metro, percepción coherente con la seguridad e inseguridad.

La falta de respeto como principal factor de la violencia en el Metro. Y después los factores económicos.

En la primera etapa, el sexo de la persona es muy importante ya que hace la diferencia entre los delitos y las percepciones de la violencia. Las etapas por edad de vida nuestra la dimensión específica de las relaciones sociales.

En términos generales, se confirma la hipótesis de Teresita de Barbieri de que género no es sólo cuestión de sexo y grupo de edad.

## 4.6. Algunas vías de investigación futuras

- Al igual que la línea 3, sacar una muestra para aplicar la misma encuesta en toda la red del Metro, que incluya a sus 9 líneas locales en el Distrito Federal y sus 2 foráneas que llegan al estado de México.
- Investigación más específica del abuso sexual en ambos sexos, de la homosexualidad y de la prostitución en el Metro.
- Ampliar la investigación en el Metro acerca de la violencia que permita por extensión ubicar otros espacios públicos donde existe la violencia, consistente en la comisión de los delitos y la no denuncia.
- Conviene también hacer un conjunto de investigaciones que permita entender la tolerancia frente al abuso y acoso sexual y prácticas sexuales. Pero también las percepciones de los diversos actores que convergen en el Metro tales como: el personal de vigilancia, la gerencia de vigilancia, los conductores de convoyes, las vendedoras de taquilla, los vendedores ambulantes, limosneros, cantantes, etcétera.
- Los sistemas de seguridad en el Metro y la seguridad e inseguridad real que ofrece el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.

# 5

## PLAN INTEGRAL DE ACCION

**E**stá tesis concluye con el presente capítulo, que inicia con el diagnóstico situacional de la violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro.

En este apartado se presenta un plan integral de acción con tres programas generales, el primero; de carácter en intervención profesional integrado por dos proyectos, el segundo; de competencia institucional con dos proyectos, y el tercero; de carácter de población dirigido a los usuarios, también con dos proyectos.

Todos las acciones y/o proyectos tienen por objetivo atender y prevenir la violencia en la línea 3 del S.T.C. Metro de la Ciudad de México.

De una manera conjunta e integral, pues si se aplican los proyectos de manera aislada no tendrían el mismo efecto que se persigue, que si se aplica de manera simultánea y conjunta.

## 5.1. Diagnóstico

La violencia que se presenta en el Metro es un problema multicausal. Por un lado se encuentran los factores físicos, como el hacinamiento de personas, que se deben a que los programas gubernamentales de construcción de la red del Metro están supeditados a las decisiones políticas. No sólo eso, el 75% de la inversión para nuevas líneas la determinan los ingresos que entran por las taquillas del Metro a través de la venta de boletos unitarios para transportarse en él.

Por otro, se encuentran las condiciones sociales, como la falta de respeto entre los usuarios del sistema; y uno más son los problemas externos que ni los pasajeros ni el personal del Metro podrán resolver, como son la pobreza nacional y las condiciones que se derivan de la crisis económica y el desempleo en el Distrito Federal.

Por ello, las soluciones deben de ser integrales y de fondo; por un lado deben atacar las consecuencias, pero, por otro, deben prevenir la comisión del delito. Esto solo es posible con la implantación de un programa integral que incluya, por un lado, la prevención del delito, y por el otro, refuerce la educación social, principalmente los valores de respeto de derechos entre los individuos de una sociedad.

Además es importante llevar a cabo las acciones encaminadas a atender las condiciones que propician la violencia dentro de este medio de transporte.

Todos hemos constatado que la capacitación de los cuerpos policiales no es la solución a los delitos o simplemente prevenir la delincuencia; se necesitan medidas más efectivas y más eficientes.

## 5.2. Presentación del Plan integral de acción

Se presenta un plan integral de acción que incluye tres etapas para la atención del problema de la violencia en el Metro. Como se describe en el siguiente esquema describe mejor la forma de atender y prevenir la violencia en este transporte.

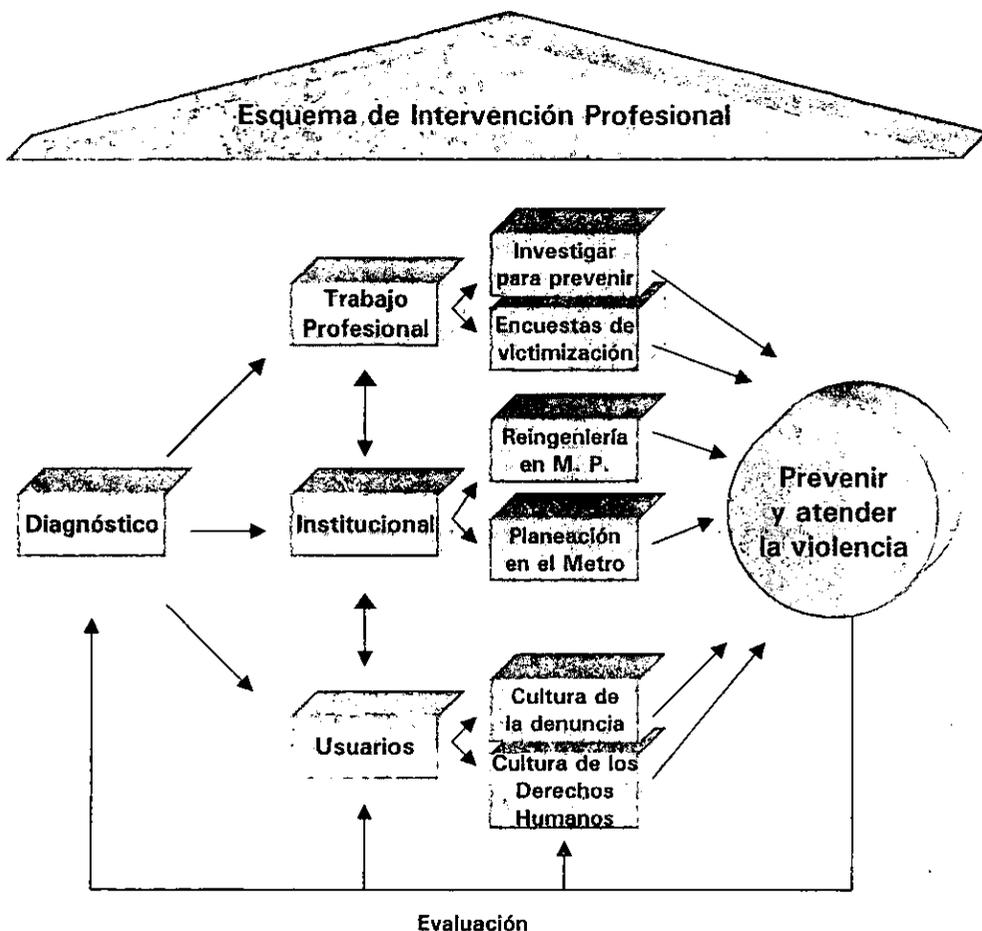
### Presentación

Se define como **PLAN INTEGRAL DE ACCION**, a un conjunto de programas interrelacionados de carácter sociocultural dirigido a los actores que convergen en el S.T.C. Metro.

La finalidad de este plan es la atención directa a los actos de violencia en este transporte, incluye la detección oportuna de los actos de violencia. Dicha atención supone un cambio de actitudes del personal técnico, administrativo y de los propios viajeros del Metro a desarrollarse a través de la educación social.

### Proceso de Intervencion

Es un proceso sociocultural que pretende inculcar el respeto entre los usuarios para lograr un cambio en la actitud de los viajeros, cuyo punto de partida es el autodiagnóstico de la situación que viven los pasajeros. Para estos actores en particular detectar sus principales necesidades mediante las encuestas de victimización y la investigación directa para prevenir la violencia. Lo esquematizamos de la siguiente manera.



Este plan de acción incluye tres etapas; la primera, de carácter de la investigación para atender y prevenir el delito; la segunda, de competencia institucional incluye a los Ministerios Públicos encargados de la procuración e impartición de justicia y personal de vigilancia y seguridad del Metro, y para la tercera etapa; referente a los usuarios del Metro, que incluye la cultura de la denuncia y la cultura de los derechos humanos.

## PRIMERA ETAPA

De investigación:

### ***1.- Investigar para prevenir el delito.***

Todos los cuerpos policiales hablan de la atención y procuración de justicia, lo que no han entendido es que el combate a la delincuencia no es aplicar las leyes escritas, aumentar las penas, construir mayores reclusorios o centros de prevención social (que difícilmente se logra en México); lo que se debe hacer es investigar las causas, factores, razones, lugares, tiempos, horas, puertas, vagones y estaciones de mayor nivel de violencia.

### ***2.- Las encuestas semestrales de victimización en la red del Metro desde el estudio de caso en Trabajo Social.***

Sólo investigando es como lograremos conocer el principal tipo de delito, zonas y áreas de delincuencia, horas, tiempos, lugares, formas, medios, tipos, personas y estilos de comisión del delito.

Con este tipo de investigaciones profundas, se dará mayor cuenta de los lugares y las zonas de alta delincuencia para atenderlas en tiempo, estudiando caso a caso los delitos que se cometen, para después formar los grupos típicos de delitos y posteriormente darle una interpretación tipo "comunidad". La comunidad del Metro que no es más que el conjunto de interrelaciones entre individuos que convergen en este medio de transporte público.

Para ello, es necesario aplicar una encuesta delictiva que permita conocer con mayor exactitud la magnitud del problema de la violencia y sus efectos sociales en los pasajeros y en el transporte como espacio de delito.

Además nos permitirá cuantificar el verdadero volumen de los delitos ocurridos haciendo a un lado la cifra negra, y al mismo tiempo, identificar las características sociales, económicas y demográficas de las personas que han

sido víctimas de algún delito (su edad, sexo, situación socioeconómica, y sus actitudes y conductas respecto al hecho delictivo).

Al hacer esto, las encuestas proporcionan marcos teóricos organizados alrededor de preguntas acerca de los atributos de las víctimas, las actitudes sociales frente al delito, y los efectos del delito en este transporte.

Los delincuentes están muy pendientes de los lugares y las zonas que pueden ser más susceptibles de ser “trabajadas” por ellos, conocen los horarios, los tipos de pasajeros, las víctimas potenciales, las estaciones y los tramos, y por supuesto todas las formas y prácticas de delito dentro del Metro. Y, por supuesto, la identificación del personal de vigilancia y de los lugares que son sitiados y vigilados por este personal.

En la medida en que se investigue a las víctimas que son la fuente de información directa de la violencia en el Metro, llevaremos a cabo las estrategias necesarias para la prevención del delito, su atención y su solución, haciéndolo un alto total a la violencia en este medio de transporte.

## **SEGUNDA ETAPA**

### Institucionales

#### ***3.- Proceso de reingeniería en las agencias del Ministerio Público:***

Haciendo un proceso de reingeniería y simplificando los procesos de levantamiento de denuncias se permitirá ganar la confianza de las víctimas, pero esta condición sólo se puede dar con personal altamente capacitado y preparado para dar ese servicio. Así la víctima tendrá mayor confianza y podrá denunciar.

De atención inmediata y buen trato, con calidez y confianza, tal como se lo merece un ser humano.

**4.- Planeación en los programas internos del Metro.**

En la medida en que el Metro lleve a cabo efectivamente su planeación de recorridos por trenes, mayor será la eficiencia que tenga y disminuirá la conglomeración de las personas en ambientes como el vagón, espacio donde principalmente se cometen los delitos.

El vagón debe ser vigilado para evitar cualquier tipo de infracción, delito o acto de violencia dentro de éste.

Por ello, las cámaras deben de ir dentro y no fuera del vagón, por que es ahí donde se comete principalmente el delito; por otra parte, las partidas presupuestales deben de respetar para el uso y fin al cual van destinadas.

La corrupción por parte de algunos miembros del gobierno es la principal causa por la cual los proyectos de construcción y ampliación del Metro no se han llevado a cabo. Tenemos más de 10 años de retraso en la programación de los proyectos establecidos en gobiernos anteriores. En efecto, porque para este año deberíamos estar ampliando la red hasta la línea 12 del Metro, sin olvidar que, de la línea B trabaja parcialmente, ya que continúa en construcción.

El supuesto básico de las encuestas delictivas es que al entrevistar a la población en general sobre sus experiencias como víctimas de un delito, se obtiene información previamente inaccesible, lo que permite planear el combate a la delincuencia sobre bases más sólidas y sustentadas por la veracidad de los datos que presenta la víctima en la denuncia y también todos aquellos que no denuncian.

## **TERCERA ETAPA**

### **Usuarios**

Para contrarrestar los serios problemas de violencia que se presentan en el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México se presentan las siguientes propuestas;

#### ***5.- La Cultura de la Denuncia.***

La ausencia de la denuncia entre los capitalinos se debe, como ya lo hemos visto, a condiciones de la atención del Ministerio Público, la corrupción, el maltrato por parte de las autoridades, el tiempo tan largo que implica levantar una queja ante el Ministerio Público, el miedo a represalias, entre otras.

La denuncia debe formar parte de nuestra vida cotidiana, porque la denuncia no es una actividad cívica sino una forma de vida, sólo en la medida en la que denunciemos los hechos ilícitos que nos son cometidos en este transporte permitiremos que las autoridades den con los responsables, pues las autoridades dependen del 90% de los datos que proporcionan las víctimas para poder llevar acabo la ubicación, identificación y por ende la detención del delincuente según datos de Samuel del Villar de la PGJDF, y lograr con ello, la procuración e impartición de justicia.

Para ello se proponen carteles informativos para difundirse dentro de los vagones del Metro, y cápsulas informativas en los pasillos y sistemas de comunicación interna del Metro.

**6.- La cultura de los derechos humanos.**

En nuestros tiempos se nos olvida regularmente la importancia que tiene el respetar los derechos del resto de los individuos con los que interactuamos todos los días, no sólo con los miembros de nuestra familia o compañeros de trabajo, pareja o amigos, sino también con las personas que nos ofrecen bienes y servicios a lo largo de todo nuestro día de labores.

Respetar a los demás individuos implica una reeducación social, los valores pierden vigencia; muchos de los valores que para nuestros padres, para nuestros hermanos y para nosotros mismos poco a poco han ido perdiendo vigencia, para dar paso a los que nuestros hijos desarrollen y apliquen en su próxima vida.

En donde seguramente la tolerancia y el respeto al otro serán primordiales para mejorar las relaciones humanas de la sociedad futura.

Respetar los derechos del otro implicaría la no violencia, pues en la medida en que exista respeto entre los individuos ya no habrá tantas cifras de delitos en el Metro, en el Distrito Federal, en México y en el Mundo.

## BIBLIOGRAFÍA

- 📖 **AGUILERA, ALBERTO**, Fundación Mexicana para la Salud, *La Violencia en la Ciudad de México: Análisis de la Magnitud y su Repercusión Económico*, Fundación Mexicana para la Salud, Centro de Economía y Salud, México, Agosto de 1997, 86 pp.
- 📖 **ANDER-EGG, EZEQUIEL**, *Diccionario del Trabajo Social*, 4ª ed, El Cid Editor, Argentina, 1979, 420 pp.
- 📖 **BARRY, BARNES**, *La Naturaleza del Poder*, Trad. de José M. Pomares, Pomares-Corredor, Barcelona, 1990, 254 pp.
- 📖 **BOILS, GUILLERMO**, *México problemas urbano regionales*, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, México, 1987, 387 pp.
- 📖 **CANETTI, ELIAS**, *Masa y poder*, trad. Hoorst Vogel, Alianza, Madrid, 1983, 277 pp.
- 📖 **CARTHY, J.D., et. al**, *Historia Natural de la Agresión*, Compilado por siglo XXI Editores, México, 1979, 163 pp.
- 📖 **CASSIRER, ERNST**, *Antropología filosófica: Introducción a una cultura*; trad. Eugenio Imaz, México, Fondo de Cultura Económica, 1977, 335 pp.
- 📖 **CÓDIGO PENAL**, *para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la república en materia federal*, Mc Graw-Hill, México, 1996, 273 pp.
- 📖 **DART RAYMOND ARTHUR, ET. AL.** *En Aventuras con el Eslabón perdido*. Fondo de Cultura Económica, México, 1962, 382 pp.
- 📖 **DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA**, 21 ed, España, Espasa-Calpe, 1992 1513 pp.
- 📖 **DICCIONARIO MASTER ENCICLOPÉDICO**, Tomo V, VIII, XII, ed. Olimpo, 1993, España. 1320 pp.

- 📖 **DURKHEIM EMILE**, *El suicidio: estudio de la sociología*, Chapiro, Buenos Aires, 1965, 315 pp.
- 📖 **ESCRICHE Y MARTIN JOAQUIN**, *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense; con citas del derecho, notas y adiciones por Juan Rodríguez de San Miguel*; UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1993, 1287 pp.
- 📖 **FOUCAULT, MICHEL**, *Genealogía del racismo: de la guerra de las razas al racismo de estado*, trad. Alfredo Tzueibely, La piqueta, Madrid, 1992, 282 pp.
- 📖 **FROMM, ERICK**, *Anatomía de la Destructividad humana*, Siglo XXI, México 1986, 507 pp.
- 📖 **FROMM, ERICK**, *El miedo a la libertad*, Paidós, Buenos Aires, 1977, 282 pp.
- 📖 **GONZÁLEZ SALAZAR, GLORIA**, *El Distrito Federal: algunos problemas y su planeación*, Instituto de Investigaciones Económicas UNAM, 2da ed, México, 1990, 212 pp.
- 📖 **HISTORIA DEL METRO**, Primera Memoria, Depto. de Prensa y Relaciones Públicas del S.T.C. Metro, México, 1995, 117 pp.
- 📖 **HOBBS, THOMAS**, *Leviatan*, Gernica, México, 1994, 2 Volumen.
- 📖 **INFORME ANUAL**, Gerencia de Vigilancia del S.T.C. Metro, México, 1998, 230 pp.
- 📖 **MANN, LEON**, *Elementos de Psicología Social*, Limusa, México, 1992, 199 pp.
- 📖 **MARTÍN, ALONSO**, *Diccionario Español Moderno*, Aguilar, México, 1990, 1157 pp.
- 📖 **MARVIN, HARRIS**, *El Desarrollo de la Teoría Antropológica*, Siglo XXI, Editores, México, 1979, pp. 109.
- 📖 **MERTON, ROBERT KING**, *Teoría y estructura sociales*, México, Fondo de Cultura Económica, 1964, 647 pp.
- 📖 **MORALES, FRANCISCO, J.**, *Psicología Social*, Cap. 2 "Procesos Psicosociales y Marcos Físicos", Mcgraw-hill, México, 1995, 982 pp.

- 📖 **MORENO TOSCANO, ALEJANDRA**, *La crisis de la Ciudad, México Hoy*, 2ªed., México, 1980, 163 pp.
- 📖 **NAVARRO, BERNARDO**, *Metro, Metropoli, México*, Instituto de Investigaciones Económicas UNAM, México, 1989, 167 pp.
- 📖 **PICCA, GEORGES**, *La criminología*, trad. Esther Herrera, Fondo de Cultura Económica, México, 1987, 148 pp.
- 📖 **SLATER B., P.J.**, *Introducción a la etología*, Grijalbo, México, 1998, pp. 72-73.
- 📖 **STEINER, GEORGE**. *Lenguaje y silencio: Ensayos sobre la literatura, el lenguaje y lo inhumano*, Gedisa, España, 1990, 400 pp..
- 📖 **TECLA JIMÉNEZ, ALFREDO**, *Antropología de la violencia*, ed. Taller abierto, México, 1995, 167 pp.
- 📖 **VILLA AGUILERA, MANUEL**, (comp.) *Poder y Dominación: perspectivas antropológicas: "algunas notas sobre los enfoques y aportes a la sociología del estudio de las estructuras del poder"*, Unidad Regional de Ciencias Humanas y Sociales para América latina y el Caribe, El Colegio de México, Caracas, Venezuela, 1986, 332 pp.
- 📖 **WEBER, MAX**, *Economía y Sociedad: esbozo de sociología comprensiva*, Fondo de Cultura Económica, México, 1962, 2 Volúmenes.
- 📖 **PARSONS, TALCOTT**, *Ensayos de teoría sociológica*, pres. ver Castellana por Norberto Rodríguez Bustamante, Paidós, Buenos Aires, 1967, 378 pp.

## HEMEROGRAFÍA

- 📖 **ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL**, *Ordenanza de la 11 ARDF para la Seguridad en el Metro*, México, 1992, Documento único.
- 📖 **CAPSULAS INFORMATIVAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO**, Sistema de Transporte Colectivo Metro, 1995, 13 pp.
- 📖 **CLASIFICACION Y DISTRIBUCIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO**, Dirección General de Transporte Público en el Distrito Federal, México, Junio de 1999, 15 pp.
- 📖 **DE BARBIERI, TERESITA**, "El Filicidio tema que horroriza", Entrevista con Antonieta Torres Arias y Adriana Malvido, *Revista Interamericana de Sociología*, No. 3, año 1, septiembre-diciembre, México, 1987, 237-250 pp.
- 📖 **EXCÉLSIOR**, el periódico de la vida nacional, Margenthan, T., "*La Estratificación social, Basada en los genes*", México, año LVIII, Tomo VI, 17/XI/74, No. 21047, México, D.g. Julio Scherer García, 52 pp.
- 📖 **FRÜHLING E, HUGO**. *La Violencia Delictual en América Latina y el Caribe: Diagnóstico. Propuesta y Recomendaciones*, Nueva York, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, 1998, U.S.A. (conferencia).
- 📖 **JÍMENEZ ORNELAS, RENÉ**, "*Desafíos a la Consolidación de la Democracia en México: Seguridad, Cambio Institucional y Federalismo*", Percepciones sobre la Inseguridad y la Violencia en México, (propuesta de encuestas y Alternativas de Política), Mesa: Federalismo, Cambio Político y Seguridad Pública, México, El Colegio de México, Coloquio, ponencia, 27 de Enero de 1999, pp. 37.

- ☐ **ROMERO, LAURA**, et. al, *"La violencia que se vive en el mundo revela la descomposición interna de las sociedades"*, *Gaceta UNAM*, 5 de abril de 1999, No. 3266, UNAM, pp. 12-13.
- ☐ **GIROLA, LIDIA**, *Vida Cotidiana y Sentido Común*, "La civilización anómica", *Sociológica*, Año 11, número 31, Mayo-Agosto de 1996, UAM, pp. 79-95.
- ☐ **RAMIREZ, BERTHA TERESA, JORNADA LA**, *"En 97, aumentó la inseguridad: 64% de capitalinos"*, Encuesta de Zimat aplicada a mil personas mayores de 15 años aplicada en el Distrito Federal, Jueves 4 de diciembre de 1997, D.G. Carlos Payan Volver, año catorce, no. 4759, México, p. 56.
- ☐ **LA JORNADA**, "La seguridad en el D.F.", 22 de abril de 1999, México, p. 42.
- ☐ **INEGI**, *Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica*, 1997. Metodología y Tabulados, México, 1999.
- ☐ **HERNANDEZ, GUSTAVO ADOLFO**, *REFORMA*, "Es inseguridad principal preocupación de capitalinos, se mantiene temor", Ciudad y Metrópoli, 12 de marzo de 1999, año 6, No. 1917, p. 58.

# ANEXO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

**OBJETIVO: Busca identificar los actos violentos cometidos dentro de las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.**

Sexo:       Edad:       Ocupación:

1.- ¿En los últimos doce meses ha sido víctima de alguno de los siguientes delitos dentro del Metro?

Delito	Si No		Núm. de veces	Estación	Lugar	Mes	Datos del victimario		Denunció		Por qué
							Edad y Sexo	Si No	Si No		
Agresión Verbal											
Agresión Física											
Abuso Sexual											
Acoso Sexual											
Riña											
Robo											
Otro:											

2.- ¿Cuántos amigos y parientes conoce, a los que se les haya cometido algún delito en el Metro de los antes mencionados?

3a.- ¿Cuántos amigos?      0 ( )    1 a 3 ( )    4 a 6 ( )    7 a 9 ( )    10 a 12 ( )    13 a 15 ( )    16 o más ( )  
 3b.- ¿Cuántos parientes?      0 ( )    1 a 3 ( )    4 a 6 ( )    7 a 9 ( )    10 a 12 ( )    13 a 15 ( )    16 o más ( )

3.- ¿Por qué cree usted que se cometen estos delitos en el Metro?

---

---

4.- ¿En cuál de los siguientes lugares del Metro se cometen mayormente estos delitos?

- a) En los vagones ( )
- b) En los pasillos ( )
- c) En los andadores ( )
- d) En las escaleras ( )
- e) En las terminales ( )
- f) Otro: \_\_\_\_\_ ( )

5.- ¿Cuáles de los siguientes factores provocan los delitos anteriores?

- a) Temperatura ( )
- b) Limpieza del Metro ( )
- c) Hacinamiento de Personas ( )
- d) Vendedores ambulantes ( )
- e) Otro: \_\_\_\_\_ ( )

6.- ¿Qué condiciones el pasajero del Metro provocan que se generen esta violencia?

- a) Problemas familiares ( )
- b) El dinero no alcanza ( )
- c) Desempleo ( )
- d) Stress ( )
- e) Agresión Natural del individuo ( )
- f) Falta de respeto entre los usuarios ( )
- g) Otro: \_\_\_\_\_ ( )

7.- ¿Cómo se podrían evitar esos delitos?

---

---

8.- ¿De los siguientes medios de transporte, dónde se siente usted más seguro?

- a) Ninguno ( )
- b) En los microbuses ( )
- c) En el Metro ( )
- d) En los camiones ( )
- e) En los taxis ( )
- f) En Otro: \_\_\_\_\_ ( )

9.- ¿Qué tan seguro se siente usted al viajar en la línea tres del Metro?

Muy seguro ( ) Seguro ( ) Inseguro ( ) Muy Inseguro ( )

**\*GRACIAS POR SU COLABORACION\***

OBSERVACIONES:

---

---

---

ESTACION: \_\_\_\_\_ FECHA: \_\_\_\_\_

HORA: \_\_\_\_\_