

Revisión sistemática de literatura sobre el uso del transporte público: experiencia, violencia y percepción del miedo a la victimización

Systematic review of literature on the use of public transport: experience, violence and perception of fear of victimization

Julio César Gómez Salazar

Instituto Tecnológico de México, IT de Ciudad Juárez, México
jgomez@itcj.edu.mx
<https://orcid.org/0009-0002-4718-9368>

Diego Adiel Sandoval Chávez

Instituto Tecnológico de México, IT de Ciudad Juárez, México
dsandoval@itcj.edu.mx
<https://orcid.org/0000-0002-2536-1844>

Carlos Jesús González Macías

Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, México
cgonzalez@uacj.mx
<https://orcid.org/0000-0003-2278-8751>

RESUMEN

Esta investigación tiene como propósito analizar de forma sistemática la literatura científica sobre la percepción de seguridad y temor en el uso, así como la experiencia de los usuarios en el transporte público, desde el año 2012 al primer trimestre del año 2023, siguiendo la metodología PRISMA 2020. La búsqueda se realizó en diversas fuentes de información y motores de búsqueda, como Scopus, ScienceDirect, Scielo, Redalyc, Dimensions, Dialnet y Google Académico. La información recolectada corresponde al periodo 2012-2023, y se consideraron solo dos idiomas: español e inglés. Los términos que se tomaron en consideración fueron transporte público, violencia de género, violencia sexual, percepción del miedo al crimen, victimización, sistemas inteligentes y políticas públicas. Durante la búsqueda preliminar se reportaron 887 artículos científicos que se encontraban vinculados con el tema; posteriormente, se realizó la revisión de contenidos y la aplicación de los criterios de exclusión; al final, se seleccionaron 57 artículos que cumplieron con los criterios de elegibilidad. Las investigaciones realizadas corresponden a países como México, Australia, Etiopía, Perú, Colombia, Brasil, Argentina, Chile, Nigeria, India, Suecia, Finlandia, Sudáfrica, entre otros. En cuanto a las limitaciones de la revisión sistemática al momento de la búsqueda, se puede decir que no se consideraron los estudios redactados en otros idiomas. Finalmente, se llegó a la conclusión de que el uso del servicio y experiencia del transporte público supone una problemática que requiere ser abordada debido a que no es tomada en consideración como indicador que merece atención; además, la violencia en el transporte público hoy día es más prevalente y polifacética, lo que afecta gravemente la movilidad urbana de los usuarios, así como sus actividades personales y laborales.

Palabras clave: percepción del miedo, transporte público, violencia de género, acoso sexual, victimización.

ABSTRACT

The purpose of the research is to systematically analyze the scientific literature on the perception of safety and fear in use, as well as the experience of users in public transport, from 2012 to the first quarter of 2023, adopting PRISMA 2020 methodology. The search was conducted in various academic sources and search engines, such as Scopus, Sciencedirect, Scielo, Redalyc, Dimensions, Dialnet and Google Scholar. The information collected corresponds to the period 2012 – 2023. O two languages (Spanish and English) were considered. The key word that considered were, public transport, gender violence, sexual violence, perception of fear of crime, victimization, intelligent systems and public policies. During the preliminary search for articles, 887 scientific articles related to the topic were reported; subsequently, the contents were reviewed and the exclusion criteria were applied, then 57 articles were selected meeting the eligibility criterio: the study included countries such as: Mexico, Ecuador, Spain, Costa Rica, Peru, Colombia, Brazil, Argentina, Chile, Nigeria, India, Sweden, Finland, South Africa, among others. The limitations of the systematic review at the time of the search were that studies written in languages other than English were not considered. Finally, it was concluded that the use of public transport service and experience is a problem that needs to be addressed, since it is not taken into consideration as an indicator that deserves attention. Violence in public transport is nowadays more prevalent and multifaceted, seriously affecting the urban mobility of users, as well as their personal and work activities.

Keywords: Perception of fear, public transport, gender violence, sexual harassment, victimization.

INTRODUCCIÓN

Durante varios años, la seguridad de la ciudadanía ha sido un tema de gran interés a nivel internacional, nacional y local, pues constituye una de las prioridades de la agenda 2030. En este sentido, es fundamental proteger el desplazamiento y la accesibilidad del transporte público urbano en todos sus niveles (UN-Habitat, 2019). Sin embargo, cabe destacar que, a pesar de la amplia prevalencia de la inseguridad en diversos ámbitos, la violencia en el transporte público ha sido un problema social poco estudiado que afecta de manera drástica a la población en general (Loukaitou-Sideris, 2020; Ahmed *et al.*, 2021).

En la década de 1960 en EE. UU. se pueden encontrar registros sistemáticos sobre la experiencia de los usuarios (mujeres) en la movilidad, puntualmente en el transporte público y el uso del tiempo (Law, 1999). Para las siguientes décadas (1980 y 1990), la investigación y el feminismo se amalgamaron para erigir una base sólida de conocimientos y marcos teóricos disponibles para comprender la violencia sexual y de género (Kelly *et al.*, 2012). Al respecto, es importante resaltar que la *violencia sexual o agresión sexual y acoso sexual* son expresiones que se utilizarán en este trabajo para distinguir dos tipos de delitos sexuales que difieren en su nivel de gravedad. En concreto, el acoso sexual se define como “cualquier atención no deseada, incluidos comentarios lascivos, miradas lascivas, invitaciones sexuales, amenazas, exhibición de material pornográfico, ser seguido o fotografiado y masturbación pública”, mientras que la agresión sexual se refiere a “cuando alguien es amenazado, coaccionado, o forzado a actos sexuales no consentidos” (Gekoski *et al.*, 2017, p. 4).

El transporte público es un sistema integral utilizado para dar solución al desplazamiento de las personas desde un punto de origen a un destino final (Hernández, 2012). Hoy día representa el medio de transporte mayormente empleado por la población en las ciudades

modernas para el desarrollo de las actividades cotidianas debido a que facilita la movilidad. Además, es uno de los lugares públicos donde las interacciones sociales se consolidan por la diversidad cultural y social de sus usuarios (Kager *et al.*, 2016). No obstante, también se ha convertido en el lugar público donde más inseguro y con temor se sienten los usuarios de ser víctimas o llegar a ser victimizados por personas que hacen un mal uso de este (Ceccato y Loukaitou-Sideris, 2022; Kamau y Wright, 2022; Pedersen, 2020; Pereyra *et al.*, 2018; Romero-Torres y Ceccato, 2020; Soto *et al.*, 2022).

En la actualidad, la violencia de género y la percepción del miedo a ser victimizado en el transporte público es un problema generalizado en México y a nivel global, y es más latente en las mujeres, jóvenes, niños, niñas, minorías de género y grupos vulnerables que en los hombres (Briggs y Martin, 2016; Ceccato *et al.*, 2021; Korn, 2018; Lubitow *et al.*, 2017; Mazumder y Pokharel, 2018; Naupane y Chesney-Lind, 2014; Niboye, 2023; Otu y Agugua, 2020; Pereyra *et al.*, 2018; Quinones, 2020; Rodas-Zuleta *et al.*, 2022; Romero-Torres y Ceccato, 2020).

La violencia en el transporte público suele presentarse en forma de acoso sexual y agresión sexual, y es realizada principalmente por extraños (específicamente el género masculino) (ONU Mujeres, 2018), lo cual está respaldado por las estadísticas y los resultados de la revisión de literatura (Avalos y Hernández, 2020; Infante-Vargas y Boyer, 2022; Kamau y Wright, 2022; Korn, 2018; Mazumder y Pokharel, 2018; Romero-Torres y Ceccato, 2020).

Estas agresiones y violencia van desde la agresión sexual, comportamientos inapropiados y repulsivos, agresiones físicas, y gestos verbales y no verbales que suceden en cualquier recorrido y momento del día, y la violencia ocurre independientemente de la edad, género, raza o clase social (Cardoso *et al.*, 2021; Ceccato *et al.*, 2021; Infante-Vargas y Boyer, 2022; Niboye, 2023; Owiti, 2021).

Mazumder y Pokharel (2018) muestran evidencias de que el 84 % de las mujeres han sido victimizadas en el transporte público. Las agresiones fueron miradas fijas, tocamiento deliberado, manoseo, comentarios sexuales y violaciones en grupo. Por otro lado, Owiti (2021) encontró que las mujeres al usar el transporte público sufren de comentarios verbales agresivos y miradas lascivas. De acuerdo con Infantes y Boyer (2022), los perjuicios ocasionados en las usuarias van desde manoseos con intenciones sexuales, nalgadas, insultos y en ocasiones violencia forzada para tener actos sexuales. Asimismo, Briggs y Martin (2016) y Gekoski *et al.* (2017) concluyeron que las agresiones varían en severidad, exposiciones indecentes, grabaciones, fotografías inapropiadas, contactos forzosos e incluso violaciones. Además, se encontró que la minoría de género también sufren de acoso sexual en menor recurrencia. Esto ocurre al no existir políticas de discriminación y protección de seguridad para estos grupos en el uso del transporte público (Lubitow *et al.*, 2017; Lubitow *et al.*, 2020; Romero-Torres y Ceccato, 2020).

Este fenómeno de violencia de género en el transporte público se percibe en variadas formas y grados, según los contextos socioculturales y la educación de las comunidades (Anand y Nanda, 2022; Batra, 2020; Chowdhury, 2021; Le-Klahn *et al.*, 2014; Niboye, 2023; Pedersen, 2020). Algunas de las preocupaciones particulares de las mujeres que viajan en tránsito son los delitos de naturaleza sexual que ocurren en todo el mundo en el transporte público (autobuses), en las paradas o nodos de estos, así como en el trayecto hacia y desde la parada de tránsito (Cardoso *et al.*, 2021; Rodas-Zuleta *et al.*, 2022). Para muchos, es una conclusión deprimente, pero inevitable: si eres una mujer que viaja en transporte público, es casi seguro que experimentarás los tipos de encuentros degradantes o amenazantes que encajan per-

fectamente dentro de los límites de la conversación #MeToo” (Powers, 2017).

La violencia que ocurre en el transporte público puede ser generada por factores como tiempos prolongados de recorridos, servicio insuficiente, hacinamiento, falta de disponibilidad de horarios, falta de políticas públicas, ineficiencia del servicio, escaso acceso al sistema de transporte, falta de denuncias por violencia, falta de seguridad pública, uso recurrente del transporte, zona geográfica, nodos de abordaje y características físicas y sociales de los entornos de tránsito (Batra, 2020; Busco *et al.*, 2023; Ceccato *et al.*, 2021; Galiani y Jaitman, 2016; Gardner *et al.*, 2017; Gerell, 2018; Kacharo *et al.*, 2022; Kopelman, 2018; Limas y Ampudia, 2022; Madan y Nalla, 2016; Naupane y Chesney-Lind, 2014; Otu y Agugua, 2020; Soto *et al.*, 2022).

Asimismo, Obure (2017) determinó algunos factores que influyen en la violencia contra las usuarias del transporte público, como son la vestimenta provocativa, el congestionamiento del transporte, el sentarse de forma al azar y la música que se escucha. Ante las amenazas de violencia de género, las féminas han desarrollado mecanismos de defensa que les han permitido evadir y seguir exponiéndose a la violencia en el transporte público, al hacer cambios de patrones de viaje, comportamiento y frecuencia de viajes, uso de auto particular, y en ocasiones más extremas abandonar sus actividades laborales y cotidianas (King y King, 2022; Moreira y Ceccato, 2021; Simsekoglu *et ál.*, 2015).

El acoso público contra los usuarios es una forma de agresión que genera traumas, así como un deterioro conductual, físico y sociopsicológico, lo cual hace que pierdan la confianza en la sociedad al exponer el impacto psicológico (Fileborn, 2019; Meinck *et al.*, 2015). En este sentido, la percepción del miedo al crimen y la violencia en el transporte público limitan a la diversidad de género, su movilidad y accesibilidad a una ciudad segura. En el ámbito de la movilidad y accesibilidad, existe la expectativa de contar con un transporte que responda en forma general a su condición de servicio público. El traslado puede ser por motivos laborales, estudio, acceso a servicios o simplemente esparcimiento e interacción social o cultural. Es obligación de cada gobierno procurar que los servicios de transporte público ofrezcan precios accesibles, en tiempos adecuados, con regularidad, estándares de calidad, conexiones y circuitos expeditos y seguros. Además, es responsabilidad del Estado prever que las personas que usen los medios de transporte público, así como esa infraestructura no expongan su integridad física o emocional.

Explicado lo anterior, el propósito de este capítulo de investigación fue conocer las experiencias de violencia que se presentan en el transporte público, así como los estudios realizados, el género más perjudicado, los elementos que determinan la violencia o agresión hacia los usuarios y las áreas de oportunidad que se puedan emprender para tener ciudades más seguras para todos. Todo esto se puede lograr mediante la revisión de literatura sistemática, además del uso del *software* VOSviewer, utilizado para la administración y organización del extenso material que se puede recolectar de los años estudiados para este artículo. La revisión de literatura se realizó con el objetivo de compilar y sistematizar el conocimiento académico y científico sobre el tema para responder a las siguientes interrogantes:

- a) ¿Cuáles son los tipos de agresiones y violencia que más se presenta en el uso del transporte público, percibido en la literatura internacional?
- b) ¿Cuál es el género más agredido o acosado en el uso del transporte público según la revisión de la literatura internacional?
- c) ¿Los factores ambientales se encuentran relacionados con la agresión y violencia en

el transporte público?

En la siguiente sección se dará cuenta de los materiales y métodos utilizados para llevar a cabo la revisión de literatura sistemática. Posteriormente, se continuará con los resultados y finalmente se agregarán las secciones de discusión, conclusiones, contribución para futuras investigaciones, así como las referencias.

MATERIALES Y MÉTODOS

La metodología utilizada en el artículo fue explicativa y longitudinal. Consistió en una revisión de literatura y una selección de estudios previos sobre el transporte público, la violencia y percepción de miedo a ser víctima en ese espacio. La revisión se realizó en dos fases: la primera fue totalmente exploratoria, es decir, se efectuó una búsqueda general de transporte público, experiencia y violencia que se presenta en este. En la segunda fase se tomaron como base criterios de investigación específicos relacionados con el tema del artículo. En la primera fase no se pusieron límites geográficos ni temporales a los recursos encontrados, sino que se consideró únicamente la relevancia del tema. En cambio, en la segunda fase se limitó la investigación a artículos relacionados con el tema de la experiencia, violencia de género, acoso sexual, agresión sexual y percepción del miedo al crimen en el transporte público; además, se restringió el área del estudio a dos idiomas (español e inglés).

La búsqueda bibliográfica mostró que la literatura contiene numerosos casos sobre la violencia de género y percepción del miedo a ser victimizado en el transporte público, así como el efecto que este genera en los usuarios. Los artículos considerados se enfocaban principalmente en el análisis meticuloso de la experiencia, violencia de género (acoso y agresión) y percepción de miedo que se presenta en el uso del transporte público. Además, algunas publicaciones consideran cómo la violencia afecta el bienestar personal de forma externa, y se encontraron algunos casos que analizan cómo afrontarlo y cómo diseñar adecuadamente el transporte público.

Para la recolección de la información se emplearon los siguientes motores de búsqueda: Scopus, ScienceDirect, Scielo, Redalyc, Dimensions, Dialnet y Google Académico. Los artículos estaban escritos en inglés y español desde el año 2012 hasta el primer trimestre del año 2023, todos orientados a la violencia que se presenta en el transporte público. Asimismo, se empleó el diseño y enfoque de informes sugerido por PRISMA 2020 para revisiones sistemáticas (Page *et al.*, 2021).

A fin de realizar la investigación sobre el tema, se utilizaron los cuadros de búsqueda por título, resumen y palabras claves en cada base de datos. Las siguientes palabras clave se utilizaron junto con los operadores booleanos para reducir el tamaño de búsqueda y simplificar la selección recolectada. Las palabras claves fueron transporte público y violencia (*public transport violence*), violencia de género (*gender of violence*), y acoso sexual (*sexual violence*). Esta estructura se utilizó en Google Académico, una de las bases de datos más importantes.

Por otro lado, los operadores booleanos que se emplearon en la base de datos de Dimension fueron ((public transportation) AND (violence gender) AND (transporte público) AND (violencia sexual) OR (percepción del miedo)) y Dialnet: ((transporte público) AND (violencia de género)).

En la tabla 1 se muestra el conjunto de palabras claves, operadores booleanos y combinación de términos que se utilizaron en los motores de búsqueda. Asimismo, el número de resultados y la magnitud de los documentos seleccionados para simplificar el volumen de la información y para realizar una búsqueda más exhaustiva de publicaciones académicas con respecto al tema investigado.

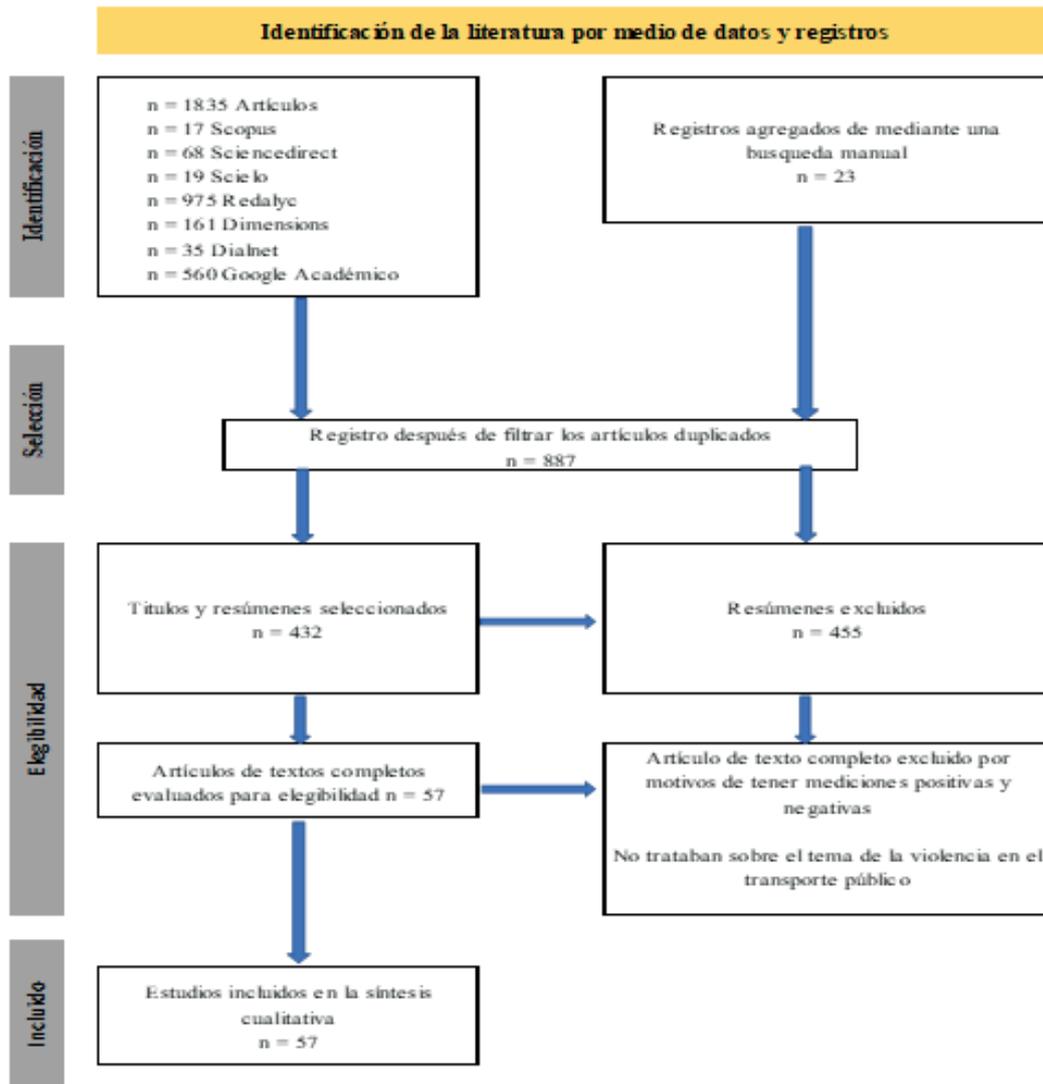
Tabla 1. Motores y términos de búsqueda

Base de datos	Términos de búsqueda	Resultados obtenidos
Dimensions	((public transportation) + (violence gender) + (transporte público) + (violencia sexual) OR (percepción del miedo))	161
Sciencedirect	((violence on public transport BRT) AND (gender of violence) OR (sexual violence))	38
Scopus	((violence on public transport BRT) AND (gender of violence) OR (victimization) OR (perception of fear))	17
Dialnet	((transporte público) AND (violencia de género))	35
Redalyc	((transporte público BRT y la violencia de género a usuarios BRT) + (acoso sexual en usuarios BRT y percepción de miedo a la violencia de los usuarios BRT) + (agresión sexual a usuarios BRT y victimización de los usuarios en BRT))	1023
Scielo	(transporte público BRT) OR (acoso sexual BRT)	10
Google academic	((transporte público violencia) AND (public transport violence) OR (violencia de género) OR (gender of violence) AND (acoso sexual) OR (sexual violence))	980

Fuente: Elaboración propia

La selección y búsqueda de la información se inspiró en el principio del *Manual de Cochrane para una revisión sistemática* y en la lista de verificación PRISMA 2020 (Higgins y Green, 2011; Page et al., 2021) (figura 1).

Figura 1. Diagrama de flujo basado en PRISMA 2020



Fuente: Elaboración propia

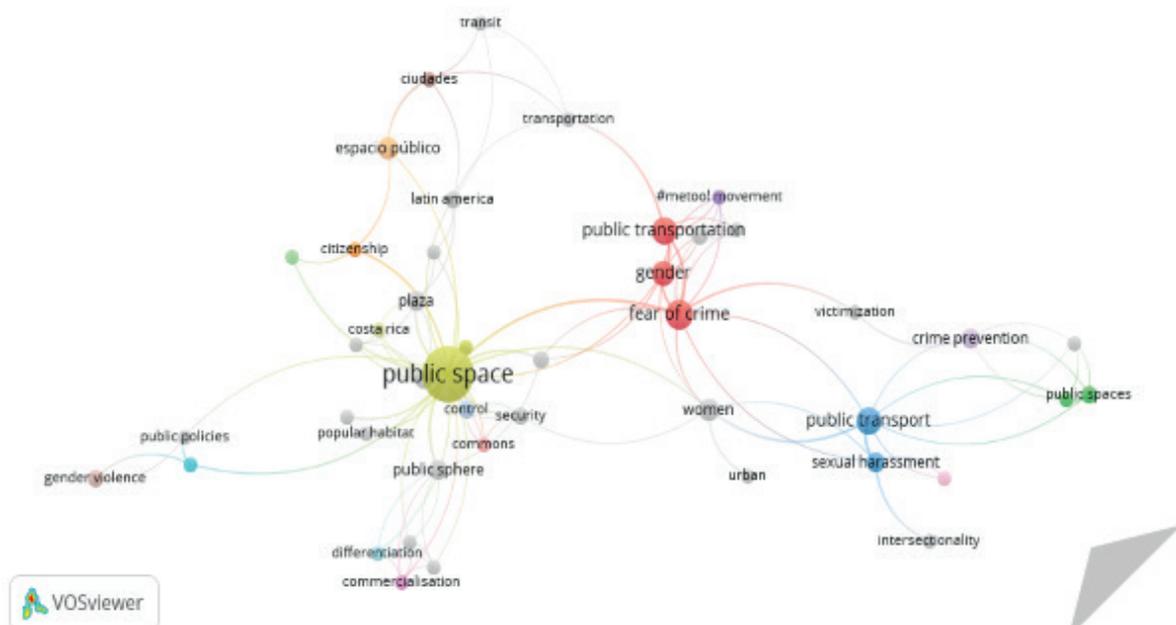
La revisión sistemática de literatura permitió condensar los resultados de un acervo de estudios. De esa forma se consiguió una descripción a manera de síntesis cualitativa de la información encontrada con el objetivo de responder las preguntas de investigación. Los criterios de selección y elegibilidad fueron a) estudios con tema central violencia en el transporte público y violencia de género en BRT, b) publicaciones en español e inglés entre 2012 y el primer trimestre de 2023, c) artículos completos que en sus apartados (título, resumen, introducción, objetivos, resultados o discusión) mencionaran la violencia en el transporte público, violencia de género y acoso sexual en el BRT, d) estudios con muestras, e) factores de riesgos (violencia física, verbal y no verbal).

Además, se utilizaron los siguientes criterios de exclusión: a) investigaciones que no correspondían al tema de interés, b) artículos duplicados en las diferentes bases de datos, c) contexto que no correspondía al transporte público, d) carácter no empírico y resultados preliminares. De esta forma, se concretó el diagrama de flujo PRISMA 2020 de la figura 1.

Finalmente, se concluyó con el análisis bibliométrico, que incluyó los artículos obtenidos y seleccionados de las bases de datos (en *.ris) durante el proceso de recolección. Se utilizó

VOSviewer versión 1.6.19, herramienta de *software* de libre acceso que se utiliza para crear los mapas bibliométricos basados en las palabras clave citadas en los artículos y para agrupar términos en clústeres según sus vínculos. El mapa en VOSviewer fue elaborado a partir de los datos bibliométricos; como datos de entrada se utilizaron los artículos mencionados anteriormente. El análisis de coocurrencia se realizó empleando las palabras clave y adoptando el método de conteo (figura 2).

Figura 2. Mapa de visualización de red con enfoque en la violencia en el transporte público y violencia de género



Fuente: Elaboración propia en VOSviewer

RESULTADOS

Una vez desarrollada la búsqueda sistemática del tema investigado, se identificaron 57 ítems que cumplieron los criterios de elegibilidad. Los resultados se organizaron en tres categorías: a) lugar, año e idioma de publicación, b) tipo de estudio, tamaño de muestra y método de medición, y c) prevalencia y factores de riesgo.

La tabla 2 resume las características de las investigaciones y las conclusiones de los estudios analizados en esta revisión sistemática (formulario dirigido). Los tamaños de las muestras combinadas de los 57 ítems fueron desde 21 personas, y oscilaron entre 21 y 19600 personas entrevistadas o encuestadas. En todas las investigaciones se utilizaron diseños transversales.

Tabla 2. Caracterización de los ítems incluidos en la revisión sistemática de la literatura

#	Autor	Lugar e idioma	Tipo estudio	Tamaño muestra	Método de medición	Prevalencia	Factor de riesgo
1	Quinones (2020)	Colombia Español	Transversal	1338	Entrevista Semiestructurada	84.3 % experimentado acoso	Violencia física
2	Naupane y Chesney-Lind (2014)	Nepal Inglés	Transversal	238	Mixto (encuestas, entrevistas: individuales, en parejas y grupos focales)	97 % experimentaron acoso sexual	Violencia física, verbal y no verbal
3	Mazunder y Pokharel (2018)	Bangladesh Inglés	Transversal	-	Entrevista	84 % experimentaron acoso sexual	Violencia verbal y no verbal
4	Ceccato y Loukaitou-Sideris (2021)	Varios países: Canadá, USA, México, Brasil, Colombia, Suecia, Reino Unido, Francia, Portugal, Italia, Japón, China, Filipinas, Nigeria y Australia Inglés	Transversal	13323	Encuesta de 45 preguntas	El rango de acoso fue del 14 %, hasta un 92 %	Violencia física, verbal y no verbal
5	Ceccato <i>et al.</i> , (2021)	Suecia Inglés	Transversal	300	Encuesta	61.6 % experimentaron acoso sexual	Violencia verbal, física y no verbal
6	Korn (2018)	Chile Inglés	Transversal	407	Encuesta	72 % víctima de violencia sexual	Violencia física, verbal y no verbal
	Autor	Lugar e idioma	Tipo Estudio	Tamaño Muestra	Método de Medición	Prevalencia	Factor de Riesgo
7	Lubitow <i>et al.</i> (2017)	USA Inglés	Transversal	25	Entrevista	20 % experimentaron agresión física	Violencia física y verbal,

						discriminación	
8	Pereyra <i>et al.</i> (2018)	Argentina Español	Transversal	816	Encuestas, grupos focales y entrevistas	72 % acoso sexual	Violencia física y verbal
9	Owiti (2021)	Kenia Inglés	Transversal	90	Encuestas	63 % de los encuestados experimentaron violencia de género	Violencia verbal y no verbal
10	Cardoso <i>et al.</i> (2021)	Brasil Inglés	Transversal	21	Lógica difusa	67 % de vulnerabilidad a la violencia	Seguridad pública
11	Pedersen (2020)	-	Transversal	-	Encuestas	30 %, no hay denuncia cuando las usuarias son violentadas	Violencia por el patriarcado (estructural y relacional)
12	Şimşekoğlu <i>et al.</i> (2015)	Noruega Inglés	Transversal	1039	Encuesta de auto-completado	15 % hacen uso del transporte	Seguridad en el transporte
13	Lubitow <i>et al.</i> (2020)	USA Inglés	Transversal	25	Entrevista	88 % experimentó acoso, discriminación y violencia	Violencia física, verbal y discriminación
14	Chowdhury (2021)	Japón Inglés	Transversal	32	Entrevista en profundidad	83 % experimentaron violencia sexual	Agresión sexual
15	Kamau y Wright (2022)	Kenia Inglés	Transversal	-	Encuestas y estudios anteriores	73 % experimentaron acoso de género	Violencia verbal, física y no verbal
16	Ison y Matthewson (2023)	-	Transversal	-	Encuestas y estudios anteriores	61.8 % experimentaron acoso de género	Violencia verbal, física y no verbal
17	Gerell (2018)	Suecia Inglés	Transversal	586	Observación social sistemática	63 % sufrió violencia de diferente característica	Violencia de forma general
18	Batra (2020)	India Inglés	Transversal	-	Casos de estudio y encuestas	Ha experimentado violencia sexual	Agresión sexual
19	Madan y Nalla (2016)	India Inglés	Transversal	1387	Entrevistas y encuestas	55% ha experimentado violencia sexual	Acoso sexual y victimización
20	Kacharo <i>et al.</i> 2022	Etiopía Inglés	Transversal	199	Encuestas y grupo focales	50.8 % experimentaron violencia	Violencia verbal, física, no verbal y psicológica
	Autor	Lugar e idioma	Tipo Estudio	Tamaño Muestra	Método de Medición	Prevalencia	Factor de Riesgo

21	Gardner <i>et al.</i> (2017)	Australia Inglés	Transversal	1426	Encuestas	87 % experimentó hostigamiento sexual	Violencia verbal, física y no verbal
22	Obure (2017)	Kenia Inglés	Transversal	222	Entrevistas, cuestionarios y análisis de documentos	32.7 % ha experimentado violencia de género	Violencia de género
23	King y King (2022)	Bangladesh Inglés	Transversal	200	Encuestas de entrevistas	49 % ha experimentado violencia de género, acoso y delincuencia	Violencia de género
24	Ceccato y Loukaitou- Sideris (2022)	18 ciudades	Transversal	13323	Encuesta de 45 preguntas	El rango de acoso fue del 14 %, hasta 92 %	Movilidad y comportamie nto
25	Romero-Torres y Ceccato (2020)	México Inglés	Transversal	381	Encuesta	90.1 % ha experimentado violencia sexual	Victimizació n sexual
26	Otu y Agugua (2020)	Nigeria Inglés	Transversal	314	Encuesta	46.3 % han experimentado violencia de género	Violencia no verbal
27	Rodas-Zuleta <i>et al.</i> (2022)	Colombia Inglés	Transversal	442	Encuesta auto informada	32.2 % experimentó acoso y agresión sexual	Violencia de género
28	Niboye (2023)	Tanzania Inglés	Transversal	55	Entrevistas en profundidad y cuestionario	78 % experimentó violencia y agresión sexual	Violencia verbal, física y no verbal
29	Busco <i>et al.</i> (2023)	Chile Inglés	Transversal	512	Grupos focales y encuesta	50 % experimentó violencia y agresión sexual	Violencia verbal, física y no verbal
30	Soto <i>et al.</i> (2022)	Colombia Inglés	Transversal	500	Encuesta cara a cara	44.5 % ha sufrido acoso sexual	Violencia verbal, física y no verbal
31	Infante-Vargas y Boyer (2022)	México Inglés	Transversal	611	Encuesta y entrevista	52.21 % ha experimentado violencia	Violencia verbal, física y no verbal
32	Dunckel- Graglia (2014)	México Inglés	Transversal	125	Encuestas	43.8 % sufrieron violencia sexual	Violencia verbal, física y no verbal
33	Sweetman y Dunckel- Graglia (2013)	México Inglés	Transversal	-	Entrevista y cuestionario	-	Violencia verbal, física y no verbal
34	Briggs y Martin (2016)	USA Inglés	Transversal	-	Entrevista estructurada	60% ha experimentado violencia de género	Violencia verbal, física y no verbal
35	Moreira y Ceccato (2021)	Brasil Inglés	Transversal	2524	Encuesta	-	Violencia física y sexual
	Autor	Lugar e idioma	Tipo de Estudio	Tamaño Muestra	Método de Medición	Prevalencia	Factor de Riesgo

36	Reyes (2022)	México Español	Transversal	73	Cuestionario semiestructurado	95 % experimentó acoso sexual	Violencia sexual y asaltos
37	Salonen (2018)	Finlandia Inglés	Transversal	197	Entrevista e informantes	64 % Percepción de la seguridad es mala	Seguridad del pasajero
38	Limas y Ampudia (2022)	México Español	Transversal	200	Cuestionario	-	Inseguridad y percepción del miedo
39	Anand y Nanda (2022)	India Inglés	Transversal	-	Entrevistas y grupo focales	Acoso y violencia diario	Violencia verbal, física y no verbal
40	Kopelman (2018)	México Inglés	Transversal	42	Entrevistas, encuestas e investigación de archivos	36 % experimentó violencia física y sexual	Violencia de género
41	Le-Klähn <i>et al.</i> (2014)	Alemania Inglés	Transversal	500	Encuesta	-	Uso continuo
42	Shibata (2020)	Japón Inglés	Transversal	400	Encuesta	65 % a 85 % experimentaron acoso sexual	Violencia verbal, física y no verbal
43	Gekoski <i>et al.</i> (2017)	Varios países, ya mencionados anteriormente	Transversal	-	Investigación de documento y artículos	15 % a 95 % experimentaron violencia de género	Violencia verbal, física y no verbal
44	Rognes (2017)	Canadá Inglés	Transversal	-	Encuestas y revisión de literatura	58 % se sienten inseguros	Violencia verbal, física y no verbal
45	Lea <i>et al.</i> (2017)	India Inglés	Transversal	137	Encuestas	95 % no se sienten seguros	Violencia verbal, física y no verbal
46	Kash (2019)	Colombia y Bolivia Inglés	Transversal		Encuestas y entrevistas	35% experimentó acoso y agresión sexual	Violencia verbal, física y no verbal
47	Shakibaei y Vorobjovas (2022)	Turquía Inglés	Transversal	49	Entrevistas	100 % experimentó al menos un caso de violencia de género	Violencia verbal, física, no verbal y discriminación
48	Huang y Wang (2020)	China Inglés	Transversal	475	Encuestas	38 % experimentaron violencia sexual	Violencia verbal, física y no verbal
49	Ceccato <i>et al.</i> (2023)	Suecia Inglés	Transversal	1122	Encuesta	45 % ha experimentado violencia sexual	Violencia verbal y física
	Autor	Lugar e idioma	Tipo de Estudio	Tamaño Muestra	Método de Medición	Prevalencia	Factor de Riesgo

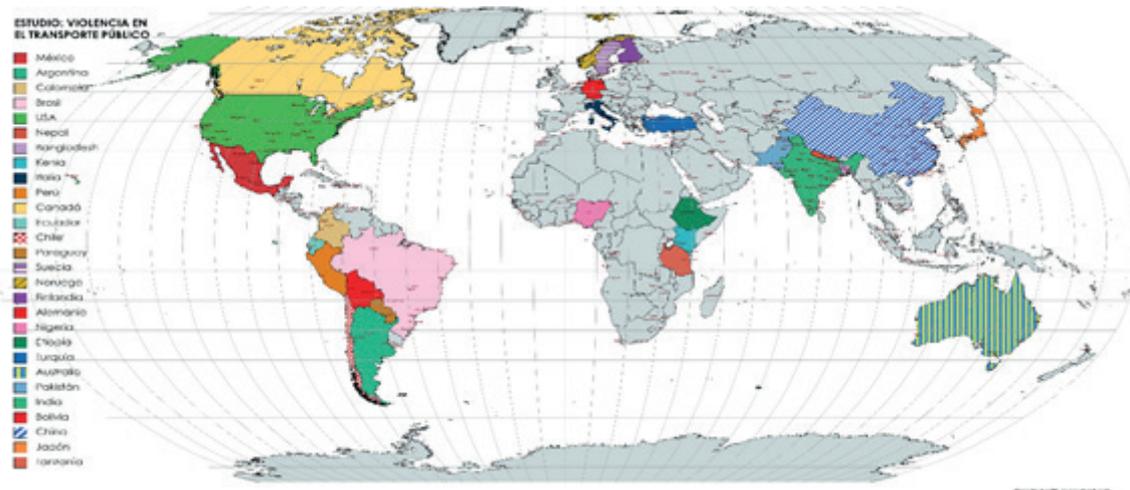
50	Natarajan (2017)	USA Inglés	Transversal	140	Encuesta	77 % ha experimentado violencia sexual	Violencia verbal, física y no verbal
51	Wagle <i>et al.</i> (2022)	Nepal Inglés	Transversal	196	Cuestionario estructurado	82.1 % experimentaron acoso sexual	Violencia verbal, física y no verbal
52	León <i>et al.</i> (2023)	Colombia Español	Transversal	285	Encuesta	87 % Ha experimentado delito sexual	Delitos sexuales, lesiones personales y homicidio
53	Adeel <i>et al.</i> (2016)	Pakistán Inglés	Transversal	19600	Encuesta	Menos posibilidad de movilidad	Falta de movilidad
54	Galiani y Jaitman (2016)	Paraguay Perú Español	Transversal	1200	Encuesta	24 % y 78 % han experimentado violencia	Violencia verbal, física y no verbal
55	Zamudio- Sánchez <i>et al.</i> (2017)	México Español	Trasversal	207	Encuesta	60.59 % han experimentado violencia	Violencia verbal, física y no verbal
56	Avalos y Hernández (2020)	Perú Español	Transversal	-	Encuesta	32.80 % se siente insegura y ha sufrido de acoso sexual	Violencia verbal, física y no verbal
57	Cardozo (2021)	Ecuador Español	Trasversal	381	Encuestas y entrevistas	56 % y 68 % han sufrido acoso y robo	Violencia verbal, física y no verbal

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, se muestran los artículos encontrados por países y la ubicación donde se llevaron a cabo los estudios sobre la violencia en el transporte público y violencia de género: India (n = 4), México (n = 8), USA (n = 3), Nepal (n = 2), Suecia (n = 3), Brasil (n = 2), Colombia (n = 5), China (n = 1), Chile (n = 2), Kenia (n = 3), Noruega (n = 1), Argentina (n = 1), Ecuador (n = 1), Perú (n = 2), Paraguay (n = 1), Pakistán (n = 1), Turquía (n = 1), Bolivia (n = 1), Japón (n = 2), Alemania (n = 1), Finlandia (n = 1), Canadá (n = 1), Tanzania (n = 1), Nigeria (n = 1), Bangladesh (n = 2), Italia (n = 3), Australia (n = 1) y Etiopía (n = 1). En la figura 3 se muestra un mapa mundial y los países que han realizado investigaciones sobre el tema de la violencia en el transporte público y de género.

Esto es una evidencia más de cómo la prevalencia de la violencia en el transporte público es una problemática a nivel internacional debido a que no solo se trata de un caso aislado (calle, pueblo, ciudad, estado o país), sino que es un asunto que permea a nivel global, como se puede ver en el mapamundi de la figura 3. Los países con diferentes tonos de colores son casos verificables de estudios sobre la violencia mencionada.

Figura 3. Ubicación geográfica de los países que han desarrollado investigación sobre la violencia en el transporte público y violencia de género



Fuente: Elaboración propia (<https://www.mapchart.net/world-advanced.html>)

Por otra parte, en la literatura revisada se ha constatado que la problemática de la violencia o el acoso de género se manifiesta a través de tres modalidades recurrentes: la expresión no verbal, la verbal y la física (tabla 3). Así lo señalan 85 % de las personas participantes en las encuestas y en entrevistas de distintos casos de estudio contemplados en el marco de esta investigación.

Paralelamente, se pudo determinar que una minoría de individuos de género enfrenta agresiones y violencia de índole sexual en una proporción más limitada (8%), en contraste con otros géneros. En consonancia con esta línea de análisis, dentro del repertorio de agresiones que el género enfrenta al utilizar el transporte público, se incluyen los incidentes de asalto y las confrontaciones con otros usuarios, tendencia que se manifiesta con mayor incidencia al culminar sus respectivos desplazamientos (Moreira y Ceccato, 2021). Asimismo, se evidenció que una porción minoritaria del género experimenta actos de violencia en el ámbito del transporte público a través de agresiones físicas, verbales y no verbales (Ceccato *et al.*, 2021); a su vez, están sujetos a la discriminación derivada de su orientación sexual (Lubitow *et al.*, 2017).

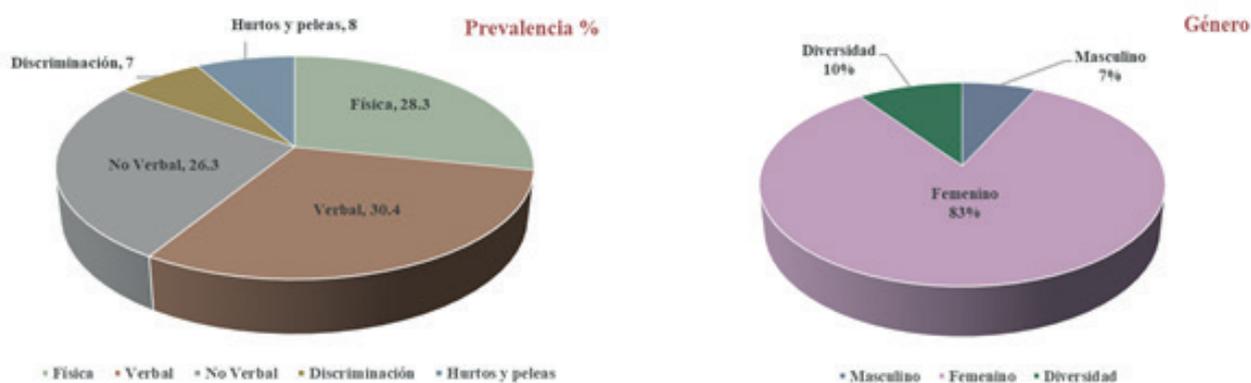
Tabla 3. Agresiones y acoso sexual más prevalente en el transporte público hacia género femenino

No verbal	Verbal	Física
✓ Miradas lascivas	✓ Lenguaje soez e inicuo	✓ Toqueteo o manoseo sin consentimiento
✓ Gestos sexuales no deseados	✓ Comentarios sexuales por (indumentaria y cuerpo)	✓ Tocar el cabello, ropa o joyería
✓ Exposición de imágenes pornográficas	✓ Preguntas directas sobre su vida y actividad sexual	✓ Besos no deseados por un extraño
✓ Exhibicionismo	✓ Silbidos y piropos de carácter sexual	✓ Agresión sexual
✓ Acecho	✓ Solicitar sexo a un extraño	✓ Violación

Fuente: Elaboración propia

La figura 4 —en el apartado a— muestra los diferentes tipos de agresiones y violencia a la que son expuestos los usuarios del transporte público, así como el porcentaje y la prevalencia en los artículos analizados. El apartado b) expresa los géneros que utilizan el transporte público y el porcentaje de agresión por género al usar el transporte público.

Figura 4. Agresiones y violencia que sufren los usuarios del transporte público



a) Prevalencia de agresiones que sufren los usuarios b) Porcentaje de agresiones por género

Fuente: Elaboración propia

La figura 4 demuestra la preeminencia de la agresión y violencia en el contexto del uso del transporte público. Se constata que la forma de violencia verbal es la más predominante, con el 30.4 %, seguida por la violencia física con el 28.3 %, y finalmente la violencia no verbal con el 26.3 %. En conjunto, estas categorías de agresiones representan el 85 % de las manifestaciones de violencia que acontecen en el ámbito del transporte público.

Paralelamente, se pudo constatar que el género femenino es el más afectado por las formas de violencia en el contexto del transporte público, con el 83 % de los casos; en segundo lugar, la diversidad de género con el 10%, mientras que el género masculino reporta el 7%. Adicionalmente, se efectuó un análisis que condujo a la conclusión de que la inseguridad en

el transporte público se manifiesta a través de cuatro facetas distintas, tal como se detalla en la figura 5.

Figura 5. Facetas en las que se presenta la inseguridad en el uso del transporte público



Fuente: Elaboración propia

Además, se constató que la violencia en el transporte público se ve afectada por factores ambientales externos. Por ejemplo, emergen como determinantes la carencia o insuficiente iluminación en los puntos de abordaje (Gerell, 2018) y en las rutas de acceso y desembarque de los medios de transporte público, así como la falta de iluminación en los trayectos que recorren las distintas unidades de transporte para llevar a los pasajeros a sus destinos respectivos. Por otro lado, la escasa seguridad o vigilancia insuficiente, así como la falta de control por parte de las autoridades facilitan la recurrencia de actos de violencia y agresiones en el entorno del transporte público. Del mismo modo, la ausencia de mantenimiento en la infraestructura de los distintos puntos de abordaje, en las unidades de transporte, en la calidad del servicio y en el estado de las vías de circulación contribuyen a que la violencia y las agresiones se conviertan en una constante en el ámbito del transporte público para todos los usuarios, independientemente de su género, nivel educativo, situación económica, edad, trasfondo cultural o estado civil (Adeel *et al.*, 2016; Ceccato *et al.*, 2021; Galiani y Jaitman, 2016; Huang y Wang, 2020; Ison y Matthewson, 2023; Mazumder y Pokharel, 2018; Shakibaei y Vorobjovas, 2022).

Todos estos factores externos terminan por restringir y limitar la movilidad, en especial de las mujeres y de la minoría de género (Ceccato *et al.*, 2023; Dunckel-Graglia, 2014; Natarajan, 2017; Sweetman y Dunckel-Graglia, 2013), quienes son los más vulnerables ante la violencia. Las mujeres indican que, para eludir ser víctimas de tal violencia en el transporte público, ajustan sus rutas, modos de transporte y horarios de viaje. Sin embargo, este cambio de rutas u horarios puede resultar en una utilización ineficaz de su tiempo y reducir sus oportunidades para generar ingresos propios (King y King, 2022; Reyes, 2022; Shibata, 2020; Zamudio-Sánchez *et al.*, 2017).

DISCUSIÓN

Los resultados permitieron identificar la violencia y la prevalencia que afecta a las usuarias del transporte público. No obstante, no se pudo establecer con certeza la magnitud de la violencia dirigida hacia los hombres y la minoría de género. Esto se debe a la insuficiencia de material de estudio recopilado en la revisión de literatura y a la limitada investigación desarrollada en estas áreas de interés.

Además, se encontró información que describe la frecuencia de las agresiones en los usuarios del transporte público, pero no se identificaron factores distintivos que permitieran caracterizar a los perpetradores. Igualmente, se constató que los aspectos ambientales

desempeñan un rol significativo en la violencia que se manifiesta en el transporte público, aunque no se pudo establecer que estos factores fueran determinantes en la resolución de la problemática en el transporte público a nivel global.

CONCLUSIONES

La revisión bibliográfica llevada a cabo en la presente investigación permitió hallar respuesta para las tres preguntas planteadas. En tal sentido, se logró determinar que la violencia y las agresiones en el transporte público es un fenómeno recurrente que trasciende las fronteras. Esta problemática, en consecuencia, demanda la atención y acción de todas las esferas gubernamentales de cada país. En concreto, se identificaron tres formas directas en las que se manifiesta esta violencia: la física, que abarca desde agresiones hasta actos de violación; la verbal, que engloba comentarios ofensivos, silbidos y propuestas sexuales; y finalmente, la no verbal, que va desde miradas lascivas hasta el seguimiento de los usuarios del transporte público. De estas tres, sin embargo, la más usual es la violencia verbal. Esta forma de agresión se presenta en diversos momentos durante el uso del transporte público, especialmente al acercarse a un nodo de abordaje, durante el abordaje, en el transcurso del trayecto y al momento del descenso en el destino final.

Finalmente, cabe señalar que los factores ambientales también desempeñan un papel fundamental en la génesis de la violencia y la agresión en el transporte público. Estos factores, en definitiva, contribuyen a la manifestación de la violencia, aunque no son determinantes en la resolución de la problemática, como se podría anticipar al implementar mejoras en distintas áreas.

Contribución para futuras líneas de investigación

El presente trabajo permitió identificar áreas de oportunidad que podrían ser objeto de un análisis más exhaustivo. Entre estas áreas se destacan las medidas de sensibilización, la promoción de una cultura de respeto y la implementación de leyes que salvaguarden a la minoría de género en el contexto del transporte público. Los estudios examinados en distintos aspectos han demostrado que la minoría de género (diversidad) experimenta un impacto de tan solo el 10 %. Sin embargo, resultaría enriquecedor profundizar en este análisis, dado que el porcentaje de encuestados y entrevistados que han confirmado haber sufrido algún tipo de agresión mencionada en el texto arroja un resultado del 100 %, lo que sugiere que la totalidad de las personas pertenecientes a la minoría de género han sido víctimas.

Por otra parte, sería pertinente considerar la implementación de un sistema de seguridad de control remoto y tecnológico. Esto adquiere relevancia considerando que aún persisten los métodos de seguridad tradicionales, como la vigilancia física por parte de las fuerzas del orden público. No obstante, esta modalidad limita la capacidad de reacción de manera determinante y contundente ante situaciones de violencia y agresión en el transporte público.

Otro aspecto de interés en la revisión de la literatura es la inclusión en algunos casos de la música como un posible factor de violencia y su efecto en los usuarios del transporte público en términos de acoso y violencia sexual. Por ello, es necesario resaltar que este tema requiere una investigación más detallada para determinar el verdadero alcance de la música en el contexto de la violencia.

En última instancia, es imperativo desarrollar investigaciones más profundas que permitan la creación de perfiles de victimarios con el propósito de establecer controles de seguridad en el ámbito del transporte público.

REFERENCIAS

- Ahmed, B., Yousaf, F. and Asif, U-R. (2021). Combating Street Harassment: A Challenge for Pakistan. *Women & Criminal Justice*, 31(4), 283-293, DOI: 10.1080/08974454.2019.1644697
- Fileborn, B. (2019). Naming the unspeakable harm of street harassment: a survey-based examination of disclosure practices. *Violence Against Women*, 25, 223-48. <https://doi.org/10.1177/1077801218768709>.
- Gekoski, A., Gray, J. M., Adler, J. R. and Horvath, M. (2017). The prevalence and nature of sexual harassment and assault against women and girls on public transport: an international review. *Journal of Criminological Research, Policy and Practice*, 3(1), 3-16.
- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 38(115).
- Higgins, J. y Green, S. (eds.) (2011). *Manual Cochrane para revisiones sistemáticas de intervenciones versión*, 5(0).
- Kager, R., Bertolini, L. and Brömmelstroet, M. (2016). Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport. *Transportation Research Part A. Policy and Practice*, 85, 208–219. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.015>
- Kelly, J., Kabanga, J., Cragin, W., Alcayna-Stevens, L., Haider, S. and Vanrooyen, M. (2012). ‘If your husband doesn’t humiliate you, other people won’t’: Gendered attitudes towards sexual violence in eastern Democratic Republic of Congo. *Global Public Health*, 7(3), 285-298.
- Law, R. (1999). Beyond Women and transport: Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility. *Progress in Human Geography*, 23, 567-588.
- Loukaitou-Sideris, A. (2020). A gendered view of mobility and transport. In I. Sánchez and M. Neuman (eds.), *Engendering cities: designing sustainable urban spaces for all*.
- Meinck, F., Cluver, L., Boyes, M. and Mhlongo, E. (2015). Risk and Protective Factors for Physical and Sexual Abuse of Children and Adolescents in Africa: A Review and Implications for Practice. *Trauma, Violence, y Abuse*, 16(1), 81–107. <https://doi.org/10.1177/1524838014523336>
- ONU Mujeres (2018). *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México*. <https://www2.unwomen.org//media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisisresultadosencuesta%20cdmx%20f.pdf?la= es&vs=2419>
- Page, M., McKenzie, J., Bossuyt, P., Boutron, I., Hoffmann, T., Mulrow, C. y Alonso-Fernández, S. (2021). Declaración PRISMA 2020: una guía actualizada para la publicación de revisiones sistemáticas. *Revista Española de Cardiología*, 74(9), 790-799.

- Powers, M. (2017). “Why the #MeToo Movement is a Public Transportation Issue.” *Washington Post*. <https://www.washingtonpost.com/news/dr-gridlock/wp/2017/10/20/why-the-me-too-movement-is-a-public-transportation-issue/>
- Romero-Torres, J. and Ceccato, V. (2020). Youth safety in public transportation. In *Crime and Fear in Public Places* (pp. 171-185). Routledge.
- UN-Habitat (2019). *Safer cities programme*. UN-Habitat, New York.