

Recibido: 2022-12-10

Aceptado: 2022-20-10

Publicado: 2023-02-10

DOI: <https://doi.org/10.36800/madgu.v6i12.92>

Violencia de género en los trayectos cotidianos en transporte urbano en el Área Metropolitana de Monterrey

Gender-based violence in daily commutes in public transportation in Monterrey Metropolitan Area

Dra. Karina Soto Canales

Resumen:

Las investigaciones cualitativas generadas en torno a la movilidad cotidiana y los usuarios del transporte urbano son escasas. El presente documento pretende señalar desde lo individual, el amplio espectro conductual (exclusión, dominación, control) con respecto de la violencia de género en los trayectos cotidianos de las usuarias del transporte público del Área Metropolitana de Monterrey (AMM¹).

La metodología utilizada define algunas características que tipifican este campo socioespacial a través de entrevistas a profundidad e historias de vida de mujeres, con las cuales se recuperan percepciones tangibles e intangibles de las usuarias, lo cual permite mediante el análisis de contenido (clasificación y análisis de las experiencias) establecer tres categorías predominantes sobre el fenómeno de estudio: horarios (predictibilidad), percepción y vestimenta. Finalmente se reflexiona sobre las prácticas de dominación, control y subordinación en la ciudad (calle, parabús y el camión) como obstáculo para la utilización y ocupación justa del espacio urbano como derecho a la ciudad, los hallazgos a su vez sugieren nuevas posibilidades para el abordaje del tema, así como la redelimitación del universo de estudio en función a otras caracterizaciones (etarias, actividades económicas, solo por mencionar algunos).

Palabras claves: violencia de género, movilidad cotidiana, servicio de transporte urbano

¹ El AMM la conforman junto a Monterrey, los municipios de: Apodaca, Escobedo, García, Guadalupe, Juárez, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García y Santa Catarina.

Abstract:

Qualitative research generated around daily mobility and urban transportation users is scarce. This document aims to point out, from the individual, the broad behavioral spectrum (exclusion, domination, control) with respect to gender-based violence in daily journeys, the concepts gathered for the conformation of the antecedents includes urban mobility of public transport users in the Metropolitan Area of Monterrey (AMM).

The methodology used defines some characteristics that typify this socio-spatial field through in-depth interviews and life stories of women, with which tangible and intangible perceptions of the users are recovered, which allows to establish through content analysis (classification and content analysis) three predominant categories on the phenomenon of study: schedules (predictability), perception and clothing. Finally, it reflects on the practices of domination, control and subordination in the city (street, bus stop and bus) as an obstacle to the fair use and occupation of urban space, as a right to the city; the findings, in turn, suggest new possibilities for approaching the subject, as well as the redefinition of the universe of study based on other characterizations (age, economic activities, just to mention a few)..

Keyword: gender-based violence, daily mobility, public transportation

Karina Soto Canales

<https://orcid.org/0000-0001-5676-1536> | karina.sotocnl@uanl.edu.mx

Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL). Facultad de Arquitectura (FARQ).

Doctor en filosofía con orientación en Arquitectura y Asuntos Urbanos por la FARQ de la UANL. Miembro del SNI (Nivel I)

Karina Soto Canales

Actualmente la movilidad cotidiana en los entornos urbanos se encuentra dividida, los factores de diferenciación socioespacial rebasan cuestiones tangibles como las percibidas a través de las tipologías con las que se realiza la movilidad (públicas y privadas, motorizadas y no motorizadas), más no las percepciones intangibles como la desigualdad y vulnerabilidad, que para el presente se vislumbran desde una perspectiva de género factor diferenciador entre lo tangible e intangible.

Las conductas y percepciones del miedo que se experimentan o viven en una ciudad en la utilización del servicio de transporte urbano exhiben confrontación, algunos de los factores reiterativos vinculados a esta refieren que dichas conductas entre hombres y mujeres derivan de la concentración o aglutinamiento, donde operan estructuras patriarcales, y las mujeres se encuentran dominadas y subordinadas en un espacio público transitorio y repetitivo.

Previamente, Ferniza y Soto (2021) demuestran mediante recursos gráficos como se produce la violencia en el espacio de género en las unidades de transporte urbano, y concluyen que ésta presenta una configuración a una

escala espacial reducida, la del propio camión, donde el orden, la regularidad, predictibilidad, rutina y cotidianidad de los eventos de violencia producen un paisaje del miedo extendido..

Aún cuando la dinámica de interacción de las mujeres se ha modificado sustancialmente, al cumplir roles principalmente en entornos domésticos (espacio privado) hasta integrarse, de manera generalizada a los ámbitos socioeconómicos (educación, empleo, política, etc). En el caso particular de la movilidad cotidiana y los desplazamientos o trayectos cotidianos, el género, representa una línea de tensión, pues queda comprometido el derecho a la ciudad, donde de acuerdo con Carrión y Dammert (2019) aunque solo sean los relativos a lo urbano dada la naturaleza de la problemática de estudio, se comprometen en los siguientes aspectos: movilidad, servicios urbanos, y seguridad, entre otros. Lo anterior se expone en un amplio espectro de experiencias en materia de violencia.

Según los resultados anuales de Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública del Estado de Nuevo León (ENVIPE) entre el 2019 y el 2022 señalan entre las cinco principales situaciones donde se percibe mayor inseguridad el transporte público, aunque la tasa del delito de robo o asalto en calle o transporte público desde el año 2016 al 2019 sea decreciente (7,495 a 5,1491), la percepción de inseguridad se sostiene como la principal preocupación de la población encuestada.

El propósito particular de la presente investigación es exhibir la configuración socioespacial de los elementos con los que se produce la violencia de género en la movilidad cotidiana de las usuarias del servicio de transporte público, que para el caso de estudio se enfocan en la confrontación de géneros y de la normalización de las conductas de violencia tangible e intangible (psicológica, verbal, física,); por lo tanto, el documento se centra en reconocer y categorizar las conductas víctima-agresor (códigos), para posteriormente

1 Valor con respecto a cada cien mil habitantes.

analizar los contenidos respecto a los factores que intervienen en el amplio espectro de la normalización de la violencia² promovida hacia las mujeres en la utilización del servicio de transporte urbano.

El tema violencia de género en la movilidad es relativamente innovador, por lo tanto, las investigaciones previas son escasas. Algunas de ellas abordan los conceptos movilidad y género bajo los parámetros de la presente investigación, se relacionan con la movilidad cotidiana, la violencia, las mujeres, entre otros (Carrión y Núñez, 2006; Ferniza y Soto, 2021; Lindón, 2020). A lo anterior debe enfatizarse que, la novedad del tema permite identificar diversas estrategias metodológicas para abordar, exponer y analizar los casos de estudio, los grupos o segmentos demográficos de análisis, las actividades cotidianas o las entidades espaciales como escenarios de conductas reiterativas o con los que se exhiben las percepciones tangibles e intangibles en los entornos urbanos, lo cual develaría las discrepancias en cuanto al derecho a la movilidad desde una perspectiva de equidad y justicia.

De tal manera el presente captura las percepciones tangibles e intangibles de la experiencia como usuarias del servicio de transporte urbano y en este caso en específico, sobre la relación entre víctima/agresor, así como de los diversos hitos, sensaciones y percepciones que se asimilan para reconstruir socioespacialmente los paisajes generalizados³ en los que se reconfigura desde las experiencias recuperadas los paisajes mentales atemporales de ese espacio de desigualdad, dominación, injusticia, vulnerabilidad y miedo.

Por medio de las historias de vida se logra obtener roles, comportamientos, e imágenes, como: diferenciación, desigualdad, apatía, violencia, cotidianidad, entre otros.

2 El violentómetro establece bajo 27 criterios los niveles de violencia ejercidos hacia las mujeres, más desestima los actos de terceros y su impacto sobre la mujer como observador de estos. Para lo cual, en materia de violencia de género, es preciso, asimilar a su vez, los instrumentos normativos vigentes a nivel local y nacional.

3 Ortiz (2007:13) establece que el espacio urbano no es neutro desde la visión de género y en García et al. (2014:26) se expresa el término de espacio generizado.

La relevancia de la presente investigación reside en el ejercicio de introspección hacia los efectos de la violencia de género producida en uno de los principales medios de transporte y, reconoce en las mujeres, un grupo de representación social que ha enfrentado y enfrenta desigualdad en aras de la ejecución de sus trayectos cotidianos, los cuales se encuentran limitados funcional y estructuralmente por cuestiones culturales que comprometen, permanentemente, el derecho a la movilidad y por lo mismo, el disfrute del espacio urbano con equidad y justicia.

La recopilación de evidencias exhibe un amplio espectro en los mecanismos con los que se minimiza, intimida, ridiculiza y violenta al género femenino, y en algunos casos, hasta la revictimización al cuestionarse a sí misma de lo sucedido. Dichas usuarias comparten los trayectos efectuados en las unidades de servicio transporte colectivo (camión), bajo una tensión y alerta continua, normalizada, donde la otredad establece el control sobre la situación, las minimiza e intimida hasta lograr su cometido, las condiciones en las que opera el servicio de transporte urbano para el género femenino se reconfiguran como: hostiles, violentas e inseguras. De tal manera, en materia del derecho a la ciudad, y en particular, al derecho a la movilidad, se confirma que las conductas de los usuarios están diferenciadas por género y que el disfrute equitativo y justo queda absolutamente comprometido.

DE LA INTERACCIÓN A LA CONFRONTACIÓN SOCIAL

Las condiciones distintivas en materia urbana se presentan de manera general en dos ejes, en el horizontal se incluyen las diferencias habilitadas en el ámbito social y espacial, y en el eje vertical se presenta la desigualdad en lo social y económico, de acuerdo a su conformación cada una produce dicotomías con las que se exacerban conflictos de segregación y exclusión. El aspecto social, por lo tanto, tiene vínculos espaciales y económicos, la configuración del espectro social establece diferencias por cuestiones de jerarquía, rango, distancia e incluso por factores estructurales, algunas de las propiedades individuales que establecen factores de diferenciación social son: género, edad, raza, discapacidad, religión, etnia (ver Figura 1).

En cuestiones relacionadas a la movilidad cotidiana y a los desplazamientos, también se perciben diversificaciones, éstas se pueden agrupar en cuatro categorías: a) sociales (usuarios), b) económicos (tipología de vehículos o medios de transporte, costos, tarifas, accesibilidad), c) del medio construido (diseño universal, accesibilidad) y d) percepciones intangibles (seguridad, riesgo, violencia, sostenibilidad, calidad de vida) (Cardona y Agudelo, 2005:85; Ramírez, 2009; Orozco-Arbeláez, Cabrera-Arana y Velásquez-Osorio, 2015; Soto, 2017; Lindón, 2020). Ante la diversidad de atributos y características diferenciadores que convergen en torno a la movilidad y de acuerdo a los objetivos de la presente investigación se determina establecer como parte de la delimitación teórica solo lo concerniente al aspecto social (género de usuarios) y de percepción (violencia de género), por lo tanto, se debe entender la interacción entre géneros a través de procesos de socialización diferenciados y su confrontación, donde se ejercen técnicas de poder y dominación para ejercer códigos de violencia en las usuarias del transporte urbano.

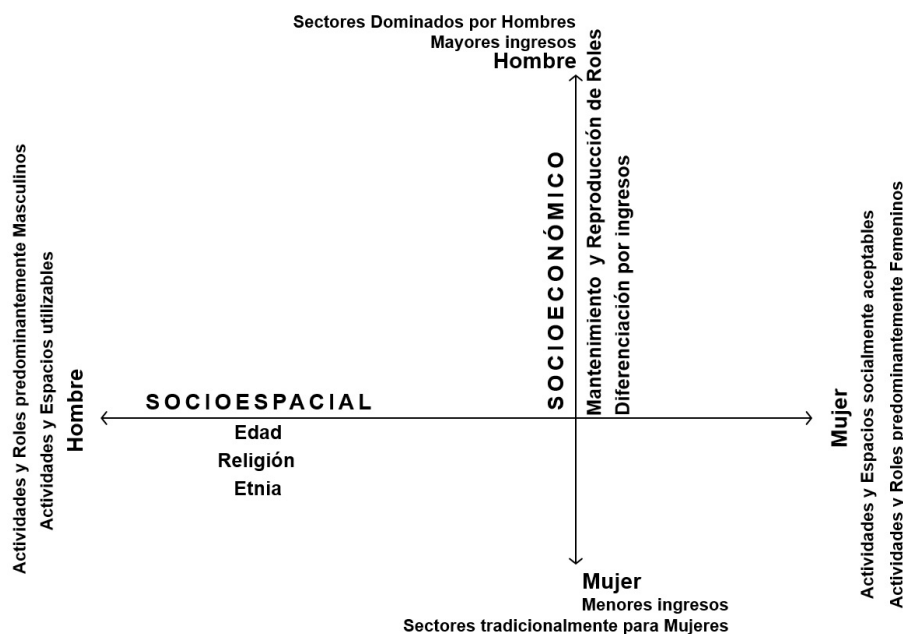


Figura 1. Desigualdad y diferenciación de géneros y principales conceptos con los cuales se determinan las conductas generalizadas. Fuente: Elaboración propia (2020) con información de: Del Valle, 1997; Vargas, 2007 y Falú, 2009.

Para conformar los aspectos que configuran los paisajes del miedo se precisa de las características que señala Appadurai (2007) quien cita a Mbembe que para establecer el orden del paisaje refiere que este debe ser rutinario y cotidiano en la probabilidad de experimentar la violencia. A esto se debe complementar lo referente al género, que a pesar de la incorporación en la agenda política en materia de equidad e igualdad no se han producido los efectos necesarios y esperados para suprimir actitudes y acciones de jerarquización entre géneros, debido al peso del patriarcado y la permanencia y normalización de las conductas que agravan, subordinan y minimizan a las mujeres (Del Valle, 1997; Vargas, 2007; Falú, 2009).

La carencia de identificación y reconocimiento de las condiciones de interacción social diferenciadas complican la construcción de mecanismos de planeación, orden y seguridad, por lo tanto, las garantías y la enunciación de derechos (en materia de ciudad) resienten las consecuencias de dichas omisiones así lo afirman Borja y Muxi (2003:67) quienes mencionan que ciertos grupos demográficos (niños, mujeres, inmigrantes, entre otros) son las entidades sociales que más precisan del espacio público (calidad, accesibilidad y seguridad) y son las que enfrentan mayores dificultades y obstáculos para acceder a él, lo que demuestra que en la utilización del espacio existe desigualdad.

En lo relativo a la movilidad, las mujeres a diferencia de los hombres, suelen realizar desplazamientos vinculados a una más amplia diversidad de actividades, algunas de las cuales se relacionan con el rol que tiene a su cargo como condición vinculada al sistema patriarcal (cuidado de otras personas, alimentación, compras, educación) (Munévar, 2013; Borja, 2012); adicionalmente, Virginia Vargas (2007) señala como parte de la vulnerabilidad en función del género y la movilidad, el vínculo entre la dimensión temporal y espacial de la ciudad, ya que los lugares cambian de significado con respecto a los horarios y la movilidad cotidiana (día, noche, horas pico, horas valle). De tal manera se incrementa la impredecibilidad, ya que la diversidad y los horarios en los que suelen efectuar las actividades no son predecibles como el establecido a partir de la jornada laboral.

El análisis de las usuarias del servicio de transporte urbano a través de la narrativa facilita la representación social del sujeto con respecto al otro, en la confrontación y experiencias de violencia de género, posteriormente se codifica la información y se establecen patrones. Para el presente caso se contienen experiencias que despliegan eventos de violencia de género, cotidianidad, tiempos, trayectos, conductas y percepciones de la movilidad cotidiana. A través de las metodologías utilizadas se pretende dar respuesta a las siguientes preguntas: ¿Cómo se percibe la violencia hacia las mujeres como usuarias de transporte urbano? ¿Cuáles son los elementos de dominación, control y subordinación que reconfiguran los trayectos cotidianos? ¿Cuáles son los elementos reiterativos entre la información que pudiesen develar la selección de víctimas por los agresores?

METODOLOGÍA

Para llevar a cabo el caso de estudio de la presente investigación se plantea la necesidad del abordaje desde una perspectiva cualitativa fundamental, pues existen referentes actuales de recursos metodológicos para la recuperación de hitos e imágenes con relación a las representaciones sociales, la movilidad, el género y la violencia. Cabe mencionar que existen numerosas aportaciones de estudios de corte cuantitativo sobre la movilidad urbana en sus diversas modalidades donde se asumen a los usuarios del transporte como un colectivo cuyos resultados tienden a la generalidad.

En la recuperación de antecedentes para determinar las herramientas metodológicas se considera como referente a Pérgolis y Valenzuela (2008) quienes, a partir de relatos obtienen percepciones descriptivas que posteriormente se analizan por su contenido, así como las entrevistas abiertas de Alicia Lindón (2020) donde obtiene narrativas de vida producidas en varios encuentros para obtener información con respecto a hitos previamente establecidos donde se exponen las experiencias mientras las usuarias realizan los trayectos cotidianos. A diferencia Soto (2020) determina a partir de la condición de movilidad del usuario del transporte urbano para recolectar historias de vidas con las que posteriormente lleva a cabo otros recursos metodológicos de tipo cualitativo.

Por último, se considera la construcción del sujeto de estudio a partir de los ejes determinados por Ramón Moreno (2015) quien establece los actores de análisis en función de cierta caracterización para obtener las experiencias particulares de la movilidad cotidiana.

La técnica metodológica de las historias de vida es eficaz para trabajar experiencias cruciales o difíciles de la vida del sujeto de análisis, dicha técnica se utiliza para indagar sobre situaciones relacionadas a grupos demográficos o étnicos, así como para abordar algunas características específicas sobre cuestiones de salud o discapacidad, seguridad o vulnerabilidad, solo por mencionar algunos. También permite el rescate de una situación compleja a un nivel de profundidad que reconoce características específicas sobre las condiciones en las que suceden los eventos, las narraciones, por lo tanto, no obedecen a la secuencia de preguntas preestablecidas para las entrevistadas, más bien se produce como una entrevista de tipo no conducida (Tenorio, 1988), concorde a lo anterior, Malinowski (1984) menciona que las historias de vida, en la investigación sociológica define ideas, creencias y se cristalizan emociones, y en su contenido se obtiene precisión y objetividad. Entonces, el recurso metodológico para la presente investigación permite que con la información obtenida, posteriormente, se identifiquen los elementos reiterativos y únicos en las que se contengan percepciones, condiciones y conductas de las confrontaciones entre géneros para ejercer el derecho a la movilidad en los trayectos cotidianos dentro de un entorno urbano determinado.

El caso de estudio se elabora con la recopilación de veinte historias de vida de mujeres, cuya movilidad cotidiana se lleva a cabo por medio del servicio de transporte urbano, la elección de las entidades sociales se realiza con conocimiento previo de las experiencias relacionadas a la violencia, con las cuales se utiliza un enfoque interpretativo con el que se profundiza en las percepciones de la violencia de género que a su vez se categoriza en función del instrumento violentómetro generado por el Instituto Politécnico Nacional se

contienen 27 manifestaciones violentas jerarquizadas de menor a mayor donde se inicia el fenómeno de violencia con bromas hirientes (violencia de cuidado) y termina con el asesinato (violencia de atención especializada).

Para la recopilación de las experiencias se utiliza la red social Facebook, las entrevistadas son mujeres de 18 a 45 años que en algún momento de su vida han experimentado al menos una situación de violencia de género durante sus trayectos cotidianos en transporte público (hacia o en el parabús, dentro de la unidad de transporte, al descender de la unidad) y que cuyas experiencias a pesar de compartir ciertos elementos (lugar donde se produce el suceso) no se presenta relación entre otras variables como: el horario, la edad o grupo etario y constitución física del agresor, solo por mencionar algunos; las participantes, no se conocen entre sí, ni residen en los mismos espacios, por lo tanto, los traslados no comparten origen ni destino, ni edad, lo único que las conecta son los informantes del investigador.

Se realizan citas durante el período comprendido entre agosto y diciembre del año 2019, dónde se les invita a narrar su experiencia de vida, lo que se registra por medio de grabación, y posteriormente la debida transcripción.

Tal como señala Neuendorf (2016) la metodología del análisis de contenido permite que, una vez recopilada la información, se clasifique (horario de evento, el chofer, la rutina, vestimenta, asiento o zona del camión utilizada, actitudes del agresor, entre otros) y se analice las experiencias para interpretar y conocer los aspectos que se producen entorno al fenómeno de estudio.

Violencia de género en los trayectos cotidianos de las usuarias del servicio de transporte urbano en el Área Metropolitana de Monterrey

La extensión y profundización de las narraciones obtenidas a partir de las historias de vida, facilita encontrar hitos sobre las experiencias de violencia en los trayectos cotidianos y se establecen hábitos de desplazamiento (horario, parabús, ruta y asiento de la unidad). Las mujeres participantes en el estudio a partir del reconocimiento de su vulnerabilidad reestructuran las prácticas

de la movilidad cotidiana para recuperar su seguridad y modifican aspectos temporales, locativos, de vestimenta, de ocupación dentro de la unidad de transporte, e incluso, de las rutas elegidas para realizar los trayectos.

Para fines prácticos, solo se presenta una historia de vida completa, con el propósito de que el lector registre entidades socioespaciales, temporales y psicoambientales, y se reconozca el amplio espectro de conductas de violencia a las que las mujeres se encuentran expuestas en la ejecución de sus trayectos cotidianos en un ambiente urbano como el de la ciudad metropolitana de estudio.

4.2.1 Violencia (nivel de cuidado y de reacción) en un trayecto de la casa al trabajo.

A través de la siguiente historia de vida se identifica a la usuaria como una adulta joven, soltera, cuyo nivel máximo de estudios es el de licenciatura, exhibe el ambiente laboral en el que se desarrolla, predominantemente masculino, modifica sus patrones de comportamiento y vestimenta, expone que en las prácticas de movilidad cotidiana sus trayectos se realizan al utilizar dos rutas de transporte público y la duración del trayecto es de aproximadamente 90 minutos, la referencia espacial se lleva a cabo de un municipio del primer anillo de conurbación⁴ hacia una entidad municipal localizada en la periferia. En lo relativo a la violencia de género y de acuerdo con los parámetros del violentómetro se identifican la intimidación y el control que ejerce al limitar su espacio personal, bajo los parámetros establecidos la herramienta no incluye el efecto ante la percepción de exhibiciones obscenas, que de acuerdo con el código penal para el Estado de Nuevo León⁵ se encuentra como delitos contra la moral⁶.

⁴ El Área Metropolitana de Monterrey se diferencia de acuerdo con el proceso de metropolización de la siguiente manera:

a) Primer anillo de conurbación: Monterrey, San Nicolás de los Garza, Guadalupe y San Pedro Garza García. b) Zona periférica: García, General Escobedo, Apodaca, Juárez y Santa Catarina.

⁵ Última reforma publicada en el periódico oficial #136 del 2 de Noviembre de 2020.

⁶ Artículo 195.- se impondrá prisión de uno a cinco años y multa de cincuenta a doscientas cuotas... al que, en sitio público, por cualquier medio, ejecute o haga ejecutar por otros, exhibiciones corporales contrarias al pudor o que provoquen la impudicia. Si la exhibición a que se refiere este párrafo se realiza ante uno o varios menores de edad, ya sea en sitio público o privado, se impondrá prisión de dos a siete años de prisión y multa de doscientas a cuatrocientas cuotas.

Tengo 26 años y soy arquitecta. Desde hace 2 años y 7 meses que trabajo en el área de construcción. Se dicen muchas cosas cuando te desempeñas en esta rama de la arquitectura, que si no es para ti porque eres débil, que si no es para ti porque no vas a tener el temple, que si no es para ti porque no vas a durar por lo rudo que es, que si no es para ti porque no te gusta sudar ni ensuciarte, en fin, podría continuar con las razones. Efectivamente, es mi primera construcción y pasé por esas fases.

Mi trabajo anterior era en oficina y era un ambiente tranquilo a comparación de una obra. Cuando llegué a obra pues muchas cosas tuvieron que cambiar, como la manera de vestir y la manera de ser ... sí, la manera de ser. Al inicio me costó adaptarme (a los compañeros, a las funciones, roles y demás). Había días en los que entraba al baño a llorar porque quería rendirme, todo eso solo quedó en un inicio. Tenían una quiniela y estaba nominada en el segundo lugar, no iba a durar ¿Con todo esto mi carácter como no iba a cambiar? A pesar de todo me fui adaptando, cuando menos lo pensé ya era una más, ya no me costaba trabajo ir a campo, aprender cómo se piden las cosas en obra, porque es diferente a una oficina, gané seguridad en mí y en mis decisiones.

Así como cambié en mi actitud, algo a lo que tuve que adaptarme fue en el traslado a la obra, desde San Nicolás de los Garza hasta Santa Catarina, una hora y media de camino y dos camiones para llegar. Esa es mi rutina en estos dos años y siete meses, hubo un momento en el que sentía que había dominado el tema del transporte (por lo menos hasta ahora) para llegar a mi trabajo, el camino se salía totalmente de mi zona de confort y me siento orgullosa de eso.

Todo iba bien, había días en que me tocaba de pie y en la mitad del camión, otras, en las que me tocaba ir cómodamente sentada, pero eso es lo habitual en una ciudad como Monterrey, con tanta población y donde los centros de trabajo usualmente no están cerca de nuestras casas. En ese camión (el segundo que tomo) se divide en tres grandes grupos de usuarios, así los he identificado: personas que trabajan en la construcción, personas que trabajan en oficinas y señoras que ayudan en los quehaceres domésticos. Esta ruta es la única que va del centro de Monterrey hasta la zona donde está la obra en Santa Catarina, así que más o menos todos los días somos los mismos y nos

vamos reconociendo unos a otros. Las personas que trabajan en oficinas son las primeras que poco a poco van bajando del camión y van llegando a sus centros de trabajo, luego siguen las señoras que ayudan en los quehaceres del hogar y por último nos vamos bajando, poco a poco, los que trabajamos en la construcción.

En este punto el camión se va quedando un poco vacío, el 19 de noviembre (2019) de pronto se subió un sujeto algo sospechoso (no quise juzgar ni sugestionarme), para mi desgracia se sentó a un lado de mí y claro que se me hizo extraño cuando había muchos lugares vacíos y precisamente se sentó a un lado. Iba maquillándome las pestañas, pero a este punto ya iba un poco asustada, sobre todo cuando trataba de asomarse al espejo que estaba utilizando, guardé todo y más me pegaba a la ventana (yo iba de ese lado) ya en este punto claramente estaba decidida a cambiarme de lugar (algo que debí de haber hecho desde un inicio), me fue imposible cambiarme porque comenzó a hacer actos impropios (se masturbó), en este punto ya estaba sin habla, mis piernas temblaban de miedo y me había quedado sin aliento.

Fue como si en un abrir y cerrar de ojos toda esa fuerza, autoestima, seguridad ... que había ganado mi persona en la obra se viniera abajo por completo, en ese momento fui otra, no fui la mujer valiente que mueve cuadrillas o equipos de trabajo, no fui la valiente que estaba aprendiendo a tomar decisiones en campo, no fui la mujer inteligente que podía llevar la administración de un proyecto, me hice chiquita por completo, con un miedo inmenso que me invadía en el alma. En la fila de al lado estaba un chavo que trabaja en un despacho de arquitectos frente a la obra donde estoy, se puso de pie y se acercó, me dijo que me sentara con él, no sé cómo me puse de pie porque estaba temblando, me senté a lado de él y me comencé a tranquilizar, ninguno de los dos hablaba hasta cierto tiempo después.

Le tomó una foto al sujeto sin que se diera cuenta y me comentó que la subiría a un grupo donde se reportaban casos de ese tipo, le pedí que estuviera presente mi anonimato. Me comenzaba a poner de nuevo nerviosa porque el momento de bajarme se acercaba y me daba terror que el viera donde me bajaba, el chico que me ayudó me dijo que no nos íbamos a bajar hasta que

yo me sintiera segura, esperamos a que el sujeto se bajara primero y resultó que iba a una obra muy cercana a la mía. Tuve que esperar a que el camión diera toda la vuelta hasta la última parada para poder bajarme y el chico me acompañó hasta la puerta de mi caseta.

4.3 Método para el análisis de los relatos

A partir del contenido de las historias de vida recuperadas se establecen los códigos o categorías con las cuales se esquematiza la narrativa, en ellas se consideran aspectos sociales, espaciales, temporales, del tipo de violencia en función del violentómetro, por lo que se reconstruye el contenido con la finalidad de identificar patrones o hitos con respecto al fenómeno de estudio, los cuales a su vez visibilizan los diversos obstáculos para llevar a cabo el derecho a la movilidad de manera igualitaria y justa.

Para el presente caso se establecen diez categorías que integran aspectos sociales, espaciales, tangibles e intangibles, la identidad de las participantes es anónima para garantizar la confidencialidad de la información (ver Tabla 1).

Tabla 1. Categorías emergentes. Descripción y relación en función de la violencia de género y los trayectos cotidianos.

No	Categoría	Definición de la categoría
1	Horarios	Información sobre la utilización del servicio de transporte (diurno, vespertino, nocturno)
2	Rutinas	Descripción de hábitos (arribo al parabús, asiento de la unidad de transporte a ocupar, destino, entre otros)
3	Ocupación de las unidades de transporte	Localización del asiento o zona en la que la usuaria ocupa su lugar para realizar los trayectos.
4	Saturación de las unidades de transporte	Descripción sobre si las unidades se encuentran vacías, llenas o con sobrecupo.
5	Vestimenta	Identificación de la ropa utilizada en el evento de violencia.
6	Percepción y medición de la violencia	Identificación del sujeto que inquieta la estadía en la unidad del transporte, el tipo y medición de la violencia ejercida (violentómetro)
7	Edad o segmento etario del agresor	Identificación de la edad (joven, adulto, adulto mayor)
8	Tipología de la violencia	Identificación de la categoría en función del violentómetro.
9	Recuperación de seguridad personal	Medidas implementadas ante los hechos de violencia, ya sea de forma inmediata o posterior.

10	Otros usuarios del transporte	Descripción de la reacción de otros usuarios ante los hechos, incluyendo el chofer.
----	-------------------------------	---

Fuente: Elaboración propia (2020).

La información previa se puede subdividir en tres categorías: aspecto temporal-espacial (horarios y saturación de las unidades), percepción y medición de la violencia (percepción del agresor y tipología de la violencia) y presentación (vestimenta) los cuales se desarrollan en función de los resultados obtenidos por el análisis de contenido con respecto a la movilidad cotidiana de las usuarias del servicio de transporte urbano y la violencia de género, de los cuales se obtienen conductas y percepciones de la experiencia.

1.1.1 De la cotidianidad. Los horarios y el nivel de saturación de las unidades del servicio de transporte y el nivel de violencia de los trayectos cotidianos.

A través de las historias de vida se compila información que facilita la comprensión de las condiciones en las que se suscitan las experiencias de violencia de género, el espacio público (extendido) en las unidades de transporte (aspecto espacial) contiene vínculos relacionados al tiempo y a la saturación de las unidades a partir de la cotidianidad. En el caso particular de la aglomeración de los camiones del servicio de transporte urbano, el aforo se encuentra en función a lo siguiente: a) horarios establecidos para el cumplimiento de ciertas actividades (laborales y/o académicas), y, b) horas pico, las cuales se producen en tres bloques (matutino, vespertino y nocturno); ambos aspectos intrínsecamente relacionados entre sí.

Por medio de las narraciones se deduce que simultáneamente se producen sensaciones a partir de las percepciones (visuales o táctiles), por lo que se sobreentienden factores de incomodidad, hacinamiento, soledad, riesgo, malestar, miedo, inquietud, control e incertidumbre. El efectoproducido sobre las usuarias del transporte queda claro una vez que se compilan las experiencias en torno a la violencia de género. La profundidad de la información recuperada permite establecer que ante dichos eventos es irrelevante la saturación de la unidad, las víctimas se desplazan en camiones sobresaturados como prácticamente vacíos, eso reconfigura el comportamiento de la otredad y en función de la situación establece mecanismos para ejercer la violencia (ver Tabla 2).

Tabla 2. Análisis de contenido en función de la categoría de los aspectos temporales y la saturación de las unidades del servicio de transporte urbano ante un hecho de violencia de género.

	Aspectos temporales y espaciales	Horario	Día de la Semana	Nivel de Saturación	Nivel de Violencia
Violeta	"Todas las mañanas iba lleno (el camión), muchos iban a la prepa, otros seguían el mismo camino que yo rumbo a la universidad".	Matutino	Semana Laboral / Turno Matutino (Académico)	Ocupación Total	Nivel de Cuidado. Intimidación
Blanca	"Iba saliendo de mis prácticas, tomé el camión 109 San Isidro (Apodaca). Me senté en la parte de atrás del lado del pasillo y del lado de la ventana estaba un chavo, en fin, eran las diez de la mañana, los asientos iban desocupados."	Matutino	Semana Laboral / Turno Matutino (Académico)	Vacío	Nivel de Cuidado. Intimidación verbal Nivel de Reacción. Manoseo
Rosa	"Sigo teniendo un maldito trauma con los camiones desde que una vez en la mañana... como las 9 de la mañana"	Matutino	Semana Laboral / Turno Matutino (Académico)	Medio lleno o Medio vacío	Nivel de Cuidado. Intimidación verbal y corporal
Coral	"Aproximadamente a las 6:40 de la tarde en plena semana laboral, comenzaba el recorrido de regreso a casa, duraba en el camión 1 hora y 40 minutos de origen a destino, ese día era como cualquier otro, todo el camino fue normal, el camión estaba súper lleno no había espacio libre ni entre los asientos ni entre las personas que íbamos de pie."	Vespertino	Semana Laboral / Turno Vespertino (Académico)	Sobreocupación	Nivel de Cuidado. Bromas hirientes Nivel de Reacción. Golpear "jugando"
Celeste	"De regreso a casa, terminado mi horario escolar, el camión venía prácticamente vacío."	Vespertino	Semana Laboral / Turno Vespertino (Académico)	Vacío	Nivel de Reacción. Manoseo
Sienna	"Ya había oscurecido, más no eran altas horas de la noche, tomé el 23 Cumbres, el camión no venía muy lleno."	Nocturno	Semana Laboral/Turno Nocturno (Académico)	Medio lleno o Medio vacío	Nivel de Cuidado. Intimidación verbal

Rubí	“Un día viernes del mes de octubre, alrededor de las 10:00 de la noche, consciente de que el último camión pasaba a las 10:30 pm sabía que no debía perder más tiempo y como diera lugar, debía tomar la siguiente unidad. En cuanto me subí, noté que estaba vacío (el camión) y no fue hasta la avenida Pino Suarez y Colón donde se empezó a llenar.”	Nocturno	Semana Laboral/Turno Nocturno (Académico)	Vacío	Nivel de Cuidado. Intimidación verbal y visual
------	--	----------	---	-------	--

Fuente: Elaboración propia (2020).

La información previa permite identificar que el aspecto temporal, horario o jornada, así como la ocupación de la unidad de transporte colectivo no representa una diferencia en cuanto a la seguridad de las usuarias, por el contrario, la violencia suscitada se presenta indistintamente, por lo que se confirma la normalización de dichas conductas.

1.1.2. Medición y percepción tangible e intangible de la violencia en los trayectos

La presencia del sujeto que ejerce la violencia se produce de diferentes formas, algunas historias de vida permean lo sutil que fue el agresor y en otras tantas, se muestra un total descaro para ejercer con control y dominio sobre las víctimas. En la información recuperada se contienen las conductas o métodos para establecer la postura de dominación y entonces producir la agresión, por medio de las narraciones se obtienen sensaciones de coraje, confusión, impotencia, enojo, odio, dominación, inseguridad, miedo, entre otros.

En el análisis de contenido de la presente categoría se refiere a la clara diferenciación en el proceder de los agresores y más aún en la reacción sobre sus víctimas, en algunos casos recurren a la atención visual para iniciar el episodio de agravio, en otras comienza el evento de violencia junto con la intimidación física cuando el cuerpo del agresor establece una barrera para limitar la movilidad de la pasajera y entonces procede con el propósito final del evento (masturbación, tocamientos, entre otros) (ver Tabla 3).

Tabla 3. Análisis de contenido en función de la categoría de percepción, medición y conductas de la experiencia de violencia de género en los trayectos cotidianos.

	Percepción de la violencia	Actitud de la Mujer	Actitud del Hombre	Reacción de ella	Nivel de Violencia
Jade	“De repente empecé a sentir que me tocaban el pecho y cuando me di cuenta él lo dejó de hacer, después no se detuvo y me empezó a rozar con su miembro, al principio no le dije nada por que creí que era mi imaginación, pero me acercó su miembro, volteé con él, estaba enojada, me hizo una seña (shh shh) que me callara y yo le grité malas palabras, le dije que se hiciera para un lado si no quería que le pegara.”	Sorprendida, Inquieta, Molesta, Enojada	Descarado, Intimidante Dominante	Confrontación verbal	Nivel de Cuidado. Intimidación visual, verbal Nivel de Reacción. Manoseo
Scarlett	“Uno siente cuando se te quedan viendo demasiado. Lo sentí y volteé un poco la cabeza. Era un señor grande, 45 años quizá. Pensé lo peor por cómo me veía, estaba como a dos asientos atrás de mí. Me paralicé porque me dije que quizá estaba imaginándolo. Cuando llegué a la parada del siguiente camión me bajé y subí al otro, pero noté que el hombre me siguió. Esta vez se sentó justo atrás de mí y lo escuchaba, hacía ruidos, más que nada como moviéndose la ropa, frotando y respiraciones fuertes, estaba aterrada, a mí me dan ataques de pánico, así que terminé peor, paralizada.”	Atemorizada, Acosada Paralizada	Descarado, Controlador, Exhibicionista, Dominante	Dominada, Paralizada	Nivel de Cuidado. Intimidación visual, verbal Nivel de Reacción. No está tipificado.

Rosa	“Un señor se sentó a lado de mí y empezó a ser “amable”, no lo tomé a mal porque me dijo que él también era egresado de la preparatoria y no se veía grosero, pero después empezó súper raro, se acercaba de más y me decía que yo estaba muy bonita, luego me agarró la mano como si fuéramos novios y yo sólo estaba toda congelada, no sabía qué hacer, nunca pude quitarla hasta que él se bajó y me la dejó libre, aún siento sus pinchos dedos en mi mano y me entran escalofríos.”	Distraída, Desprevenida, Aterrorizada, Inmóvil	Descarado, Amenazante, Controlador, Dominante	Jamás aborda un camión por la mañana (hora valle)	Nivel de Cuidado. Intimidación verbal y corporal
Coral	“Cuando tenía un pie ya abajo sentí un golpe intenso en uno de mis glúteos, no fue un roce, no fue un movimiento ligero, fue una nalgada muy fuerte, volteo rápidamente y era el hombre que iba sentado, me miró y comenzó a burlarse mientras hacía muecas desagradables.”	Defensiva y atenta	Descarado, Irrespetuoso y Dominante	Agresión Física (Golpea con objeto al agresor)	Nivel de Cuidado. <u>Bromas hirientes</u> Nivel de Reacción. Golpear “jugando”
Celeste	“Volví a sentir el rocé, el señor iba como “dormido” con los brazos cruzados, todo el camino igual pero no se sentaba derecho, sino que se jorobaba así que sus manos llegaban a la altura de mis muslos. Lo hacía con más frecuencia, rozaba mi pierna, pero hacía un movimiento circular con su dedo índice y el dedo medio, me di cuenta que lo hacía a propósito.”	<u>Relajada, Desprevenida</u> Alerta	Descarado, Malintencionado e Irrespetuoso	Captura en video la situación para rectificar que el hecho es premeditado	Nivel de Reacción. Manoseo

Sienna	“Desde que me subí un señor me venía mirando raro, me hacía sentir incomoda, me venía haciendo gestos y diciendo cosas.”	Defensiva, Intimidada,	Descarado e Irrespetuoso	Desciende del camión, pero el hombre la sigue	Nivel de Cuidado. Intimidación verbal
Olivia	“Mientras veía a la ventana sentí que alguien se sentó en el lugar de a lado, seguí viendo a la ventana, no quería darle importancia, el sacó una revista de ofertas, la abrió para “leerla” y empezó a rosarme la pierna con la mano, así que solo me arrinconé más hacia la ventana, pero el también, crucé la pierna y sentí que me veía, y se recorría más hacia a mí, seguí recorriéndome, casi iba pegada a la ventana y cuando cambió de hoja, soltó la revista y tocó mi pierna, me asusté mucho y me paré, le dije con permiso y no se movía, me asusté aún más.”	Acorralada, Intimidada, Asustada	Descarado, Irrespetuoso y Dominante	Desciende del camión antes de su destino	Nivel de Cuidado. <u>Intimidación</u> Nivel de Reacción. Manoseo

Fuente: Elaboración propia (2020).

Según la categoría previa se demuestra que, aunque el violentómetro cuenta con treinta niveles o tipos de violencia de género, no todas se hacen presentes dentro de las historias de vida, los que se identifican y repiten en el universo de estudio son: intimidación, control, caricias, palabras hirientes y manoseos.

La vestimenta, culpa o confusión. El proceso de revictimización ante un hecho de violencia de género en los trayectos cotidianos.

En algunas historias de vida recopiladas, las usuarias refieren su vestimenta como un elemento para evitar la agresión. Pero, si el caso fuera opuesto, al utilizar indumentarias que se encuentran “estigmatizadas” por incitar a los hombres (ropa ajustada, faldas, entre otros), las mujeres proceden a culpabilizarse (revictimizarse) por motivar esas acciones en los hombres (ver Tabla 4).

Tabla 4. Análisis de contenido en función de la categoría de la vestimenta en un hecho de violencia de género en los trayectos cotidianos.

	Vestimenta	Horario	Vestimenta Inapropiada	Relación ante los hechos	Nivel de Violencia
Blanca	"Tenía puesta mi camisa de la empresa, jeans, sin maquillaje, un chongo..."	Matutino	No	No asocia la vestimenta al hecho	Nivel de Cuidado. <u>Intimidación verbal</u> Nivel de Reacción. Manoseo
Celeste	"...mi ropa para nada era provocativa, traía unos jeans, una camisola de béisbol holgada, peinada con una cola de caballo y ni siquiera iba maquillada."	Vespertino	No	No asocia la vestimenta al hecho	Nivel de Reacción. Manoseo
Scarlett	"Iba camino a la universidad, vestida normal, pantalón de mezclilla, tenis y una camiseta tipo polo."	Vespertino	No	No asocia la vestimenta al hecho	Nivel de Cuidado. <u>Intimidación visual, verbal</u> Nivel de Reacción. No está tipificado.
Olivia	"Llevaba una falda corta, si gritaba o me quejaba pensé que dirían algo por llevar esa falda."	Vespertino	Si	Culpabilizarse al reconocer su vestimenta como inapropiada	Nivel de Cuidado. <u>Intimidación</u> Nivel de Reacción. Manoseo
Rubí	"Iba vestida con una blusa rosa de tela medio delgada y un pantalón de mezclilla roto de las rodillas, el sujeto se quedó viendo un largo rato la parte de la pierna y rodilla que se me alcanzaba a ver de entre el agujero del pantalón y lo que me tapaba de la mochila (ya que llevaba mi mochila abrazada)."	Nocturno	No	Cubre parte de su cuerpo con mochila	Nivel de Cuidado. Intimidación verbal y visual

Fuente: Elaboración propia (2020).

Al incorporar la información de la categoría previa se infiere que la forma en la que se visten al utilizar el transporte incluso se elige con una predisposición sobre lo que pudiera condicionar la seguridad de las usuarias del transporte, su conducta es a la defensiva al seleccionar prendas que no incitan o provocan a los hombres.

REFLEXIONES FINALES

La violencia de género en los trayectos cotidianos en el transporte público del AMM reconoce a través de su representación socioespacial: vulnerabilidad, miedo, injusticia, tensión, culpabilidad, agravio, intimidación e impotencia. El espacio público en restricción contenido en las unidades del servicio de transporte colectivo refiere para las mujeres la confirmación de obstáculos para la ejecución del derecho a la movilidad bajo un ambiente pacífico, seguro y habitable, que contrarreste la carga ofensiva y hostil de la experiencia previa.

A través de las historias de vida se exponen la confrontación desde el parábús, en otras (la mayor parte de ellas) la interacción dentro de las unidades de transporte, sin embargo, el período en el que se producen los eventos a veces se finaliza posterior al descenso de la unidad, por lo que la violencia de género suscitada en el uso del servicio de transporte, se extiende al espacio público, en la calle se produce una transición de usuaria a peatón, por lo que se vislumbra la dimensión de la problemática de la violencia de género. De tal manera, se considera oportuno la generación de una nueva cualidad para la producción de una ciudad justa a partir de los aspectos sociales y en particular la del género. Una que reconfigure la habitabilidad a partir de la vulnerabilidad del género en los entornos urbanos.

Los hallazgos refuerzan la necesidad de considerar a profundidad las diversas connotaciones de los agravios, con las que se responda a la generación de nuevos cuestionamientos sobre los temas expuestos, sobre todo, en la generación de políticas públicas, dispositivos, aplicaciones tecnológicas que garanticen igualdad y seguridad en la ejecución del derecho a la movilidad de manera justa, segura y confortable, para permitir una mejoría sustancial en las condiciones de utilización del servicio de transporte colectivo por el género femenino e incluso la incorporación de las prácticas cotidianas en materia de violencia de género en el código penal, ya sea para promover estructuras jurídicas que empoderen a las mujeres y garanticen sanciones severas que modifiquen en el corto plazo la normalización de las conductas violentas hacia ellas.

La reciente modificación al código penal para el Estado de Nuevo León tendrá efectos una vez que se encuentren los medios, recursos y estrategias para que se ejerzan las sanciones, y que los actos impúdicos normalizados se erradiquen. Si bien es cierto que el documento es una promesa para la recuperación de la confianza e igualdad en el disfrute o utilización del servicio de transporte por las mujeres, donde se reconstruya la plataforma de seguridad y sosiego, el efecto no podrá ser palpable hasta que no se evidencie que el propósito se ha logrado y que las conductas defensivas, de temor y vulnerabilidad se transformen en un estado de igualdad y justicia.

Los símbolos y representaciones que se producen en relación con la movilidad y las usuarias del transporte, a partir de las historias de vida, inferen un colectivo ansioso de justicia social y espacial, dicho grupo social a través de sus referencias expone la hostilidad y limitación de su espacio personal, por lo que junto a sus experiencias desventuradas se requieren medidas de empatía, equidad, igualdad y seguridad.

REFERENCIAS

- Appadurai, A. (2007). *El rechazo de las minorías*. Ensayo sobre la geografía de la ira. Barcelona, España: Tusquets Editores.
- Borja, J. (2012). *Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contracciones de la ciudad actual* (Tesis Doctoral), Universitat de Barcelona. Barcelona, España.
- Borja, J. y Muxi, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España: Electa.
- Cardona A., D. y Agudelo G., H. B. (2005). Construcción cultural del concepto calidad de vida. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, Vol. 23, núm.1, pp. 79-90. ISSN: 0120-386X. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12023108>
- Carrión, F. y Dammert, M. (2019). *Derecho a la ciudad. Una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencia Sociales.
- Carrión, F. y Núñez, J. (2006). La inseguridad en la ciudad: hacia una comprensión de la producción social del miedo, *EURE, EURE (Santiago)*, 32(97), 5-16.

- Del Valle, T. (1997). *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*. Madrid, España: Ediciones Cátedra.
- Falú, A. (2009). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.
- Ferniza, S. y Soto, K. (2021). Imaginarios urbanos y violencia de género en la movilidad cotidiana en transporte público. *Zona Metropolitana de Monterrey*. Quivera, 23 (2), 89-109.
- García, et al. (eds) (2014). *Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas*. Barcelona: Icaria.
- Lindón, A. (2020). Experiencias espaciales femeninas en los desplazamientos cotidianos. *Revista Mexicana de Sociología*, 82(1), 37-63.
- Lindón, A., & Hiernaux, D. (2008). Los imaginarios urbanos de la dominación y la resistencia. *Iztapalapa, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, (64-65), 7-14.
- Malinowski, B. (1984) *Una teoría científica de la cultura*. España: Sarpe.
- Moreno Murrieta, R. L. (2015). Los Imaginarios de la Movilidad en Ciudad Juárez: El Caso de la Discapacidad Física. *Contexto. Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, Vol. IX, núm.10, ISSN: 2007-1639. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=353638808008>
- Munévar, D. I. (2013). Distanciamientos epistémicos dentro de los estudios sobre discapacidades humanas. *Universidad Humanística*, 76 (76), 299-324.
- Neuendorf, K. A. (2016). *The content analysis guidebook*. Sage Publications, Inc.
- Ortiz, A. (2007). Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. *Territorios* (16-17), 11-28.
- Pérgolis, J. C. y Valenzuela G., J. (2008). El método en dos investigaciones urbanas: Estación Plaza de Bolívar e Imaginarios y representaciones en el transporte público de pasajeros. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, Vol. 10, pp.15-25. ISSN: 1657-0308. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1251/125112541004>
- Ramírez V., B. R. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando conceptos, *Ciudades, Red Nacional de Investigación Urbana*, abril-junio.
- Soto Canales, K. (2017). Movilidad urbana y diferenciación socioespacial en el Área Metropolitana de Monterrey. *Red Urban*, Año III, No. 3, 21-29.

- Soto Canales, K. (2020). Imaginarios urbanos del usuario del transporte urbano. Espacios de representación social diferenciada en la Zona Metropolitana de Monterrey. En Reyes, M. (coordinadora) Metáforas del espacio social, México: Editorial Itaca.
- Tenorio Bahena, J. (1988). *Técnicas de investigación documental*, México: McGraw-Hill.
- Vargas, V. (2007). Programa regional: *Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todas y todos*. Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la mujer, UNIFEM.

Rol de Contribución	Autor (es)
Conceptualización	Karina Soto Canales
Análisis formal	Karina Soto Canales
Investigación	Karina Soto Canales
Discusión de los resultados	Karina Soto Canales
Revisión y aprobación de la versión final	Karina Soto Canales