



Hernández, Y. (2021). Percepción de inseguridad en el transporte público: el caso de los estudiantes del centro universitario UAEM Zumpango en el estado de México. *Collectivus. Revista de Ciencias Sociales*, 8 (1), 9-46.



 COLLECTIVUS

REVISTA DE CIENCIAS SOCIALES

Percepción de inseguridad en el transporte público: el caso de los estudiantes del centro universitario UAEM Zumpango en el estado de México

*Perception of insecurity in public transport:
the case of the UAEM Zumpango university
center students in the state of Mexico*

YASMÍN HERNÁNDEZ ROMERO 

Recibido: 07/03/2020; Aprobado: 10/10/2020; Publicado: 01/01/2021

R E S U M E N

En esta investigación se analizó la percepción de inseguridad en el transporte público en una muestra de 324 estudiantes del Centro Universitario UAEM Zumpango (CUZ), de la Universidad Autónoma del estado de México. El abordaje fue cuantitativo de tipo exploratorio mediante una encuesta. Se utilizaron los postulados de las teorías de la vulnerabilidad física y de la victimización para el establecimiento de hipótesis estadísticas. De manera general, victimización y percepción de inseguridad no se relacionan significativamente; pero la percepción sí se relaciona significativamente con el sexo de los encuestados. Al vincular la percepción de seguridad con la victimización en cuatro modos de transporte de manera específica, los resultados son diferenciados.

Palabras clave: inseguridad; victimización; vulnerabilidad; estudiantes; transporte público

A B S T R A C T

This research analyzes the perception of insecurity in public transport within a sample of 324 students from the UAEM Zumpango University Center (CUZ) of the Universidad Autónoma del estado de México (Autonomous University of the State of Mexico). With a quantitative and exploratory approach, the study was carried out through a survey. The postulates of the theories of physical vulnerability and victimization were used to establish statistical hypotheses. In general, victimization and the perception of insecurity are not significantly related, but the perception is significantly related to the sex of the respondents. When linking the perception of security with victimization in four kinds of transport in a specific way, the results are differentiated.

Keywords: insecurity; victimization; vulnerability; students; public transport

1. Introducción

En la actualidad, pese al desarrollo de mecanismos tecnológicos de previsión y control, se viven diversos tipos de inseguridad de diferente origen y magnitud. La presente investigación alude a la percepción de inseguridad relacionada con los actos delictivos; dicha inseguridad no es sinónimo de criminalidad, sino que concierne a sentimientos relacionados con el delito. Se trata de un ámbito de la inseguridad *microsecuritario* vinculado con los temores y miedos de los ciudadanos ante la “pequeña delincuencia” (Recasens i Brunet, 2006). Cabe mencionar que, entre ambas dimensiones, *delincuencia e inseguridad*, no necesariamente existe una relación de causalidad.

Si se confrontan los datos sobre la criminalidad con los de la inseguridad percibida (Istat, 2007) se advierte la distancia y sorprendente autonomía del desarrollo de los dos fenómenos: uno calculable exactamente en términos probabilísticas (el riesgo), el otro (la percepción) estimable a través del sondeo de opinión a gran escala. Es también correcto señalar que, a disminución del riesgo efectivo, la inseguridad percibida se mantiene estable, o incluso aumenta. (Mazza, 2009, p. 53)

Ahora bien, es necesario señalar que los actos delictivos no son exclusivos de las sociedades modernas. Durkheim (1895/2001) consideró al delito como un hecho normal en el sentido de estar presente en toda sociedad; en el derecho romano antiguo ya se encontraban establecidas penas para los casos de hurto, robo y muerte dolosa. Empero, actualmente estos delitos han adquirido otras particularidades;



ahora, el delito se concentra principalmente en las ciudades, y es un acto que ocurre entre desconocidos (Kessler, 2009). Asimismo, el uso de violencia o amenazas se ha intensificado durante el robo, siendo común utilizar armas blancas o de fuego, llegando incluso al homicidio.

Si bien son diversos los espacios en los que la inseguridad delincuenciales tiene lugar, en esta investigación se delimitó el análisis al transporte público, al ser un medio relevante en la movilidad cotidiana de las personas y para el funcionamiento de las sociedades. En este medio el incremento delictivo se ha constituido en un problema público en distintas urbes; además, “el robo con violencia es uno de los delitos que más impacto tiene en la percepción de inseguridad” (Ramírez, 2019, párr. 1).

En México, los delitos en el transporte público se han vuelto un asunto cotidiano. Entre las entidades con un mayor índice delictivo en el transporte público se encuentra el estado de México¹, a tal grado que, en el segundo trimestre del 2020, dicha entidad ocupó el primer lugar en robo con violencia, robo a transeúnte y robo en transporte público a nivel nacional (Observatorio Nacional Ciudadano, 2020).

Al respecto, y de acuerdo con la *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública*² (ENVIPE), en México la inseguridad es percibida como el principal problema que aqueja a la población, manifestándolo así el 67.2 % de los encuestados. En segundo lugar, se encuentra el desempleo con el 32.8 %; y en tercero, el aumento de precios con el 28.1 %. Entre los resultados de la ENVIPE se encuentran las entidades cuyos habitantes perciben que el mayor problema de su propia entidad es la inseguridad: Tabasco con el 90.2 %, Ciudad de México con 89.2 %, estado

1 México se encuentra dividido políticamente en 32 entidades federativas (31 estados y la Ciudad de México), las cuales, a su vez, se dividen en municipios para el caso de los estados, o alcaldías para el caso de la Ciudad de México. El estado de México es una entidad federativa.

2 Encuesta que se realiza de forma anual, y que presenta información representativa a nivel nacional y estatal sobre la prevalencia delictiva, características del delito, contexto de la victimización, percepción de la seguridad pública y desempeño de las instituciones en materia de seguridad y justicia.

de México y Guanajuato con 88.8 %. De acuerdo con la misma ENVIPE, a nivel nacional, el transporte público ocupó el tercer lugar de los espacios donde la población se sintió más insegura (71.5 %). El primero fue el cajero automático en la vía pública (82.4 %) y el segundo, el banco (72.6 %) (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2019).

Dentro del estado de México se encuentra el municipio de Zumpango, uno de los seis municipios que forma parte del proyecto estatal denominado “Ciudades Bicentenario”, iniciado en el año 2007, el cual pretendía reordenar el desarrollo urbano de la entidad ante el exorbitante crecimiento poblacional y la concentración de esta en los municipios conurbados a la Ciudad de México, pensadas como ciudades modelo y detonadoras de desarrollo socioeconómico. Sin embargo, los resultados de dicho proyecto no fueron los anunciados; en su lugar, se avivaron distintos problemas sociales y de dotación de servicios urbanos ante el exorbitante crecimiento de población, la cual pasó de 99 774 habitantes en el 2000 a 199 069 en 2015 (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2010; 2015).

La idea de que junto con la producción masiva de viviendas de interés social llegarían empleos industriales fue una falacia (Arnold, 2019), propiciando el abandono de viviendas adquiridas ante la falta de oportunidades laborales y los costos para el traslado diario a centros urbanos, como la Ciudad de México, la cual se encuentra a una distancia de 66 kilómetros. De esta manera, para el 2020 Zumpango, con 9842 viviendas abandonadas, es el tercer municipio en todo el país con más viviendas abandonadas (Cantera, 2020).

En materia de inseguridad, de acuerdo con el estudio *La violencia en los municipios de México 2018*, Zumpango ocupa el cuarto lugar dentro de los municipios más violentos de la entidad mexiquense. El delito del robo común, en el que se incluye el robo a transporte público de pasajeros, presentó 2071 casos en año 2017, siendo Zumpango uno de los municipios más afectados de la Región XX³ (Gobierno del

3 Las regiones son divisiones que la administración del estado de México realizó para la planeación del desarrollo estatal. La región XX está

estado de México, 2019). En este contexto se inscribe el caso de estudio.

Ahora bien, aun cuando la percepción de inseguridad se considera propia de la cultura contemporánea (Garland, 2005), los sentimientos de (in)seguridad de la persona responderán a la posición social (Curbet, 2008). Esto implica, que los estudios al respecto de la percepción de inseguridad deberían segmentarse por grupos que compartan condiciones socioeconómicas similares. Así, uno de los grupos vulnerables a la violencia lo constituyen los jóvenes que cursan estudios de nivel superior, quienes de manera cotidiana realizan desplazamientos en transporte público para asistir a los centros educativos para lograr una movilidad social, aspiración que puede ser mermada por la percepción de inseguridad en sus trayectos diarios.

Dentro del contexto geográfico, en el municipio de Zumpango se encuentra el Centro Universitario UAEM Zumpango (CUZ), un organismo académico desconcentrado de la Universidad Autónoma del estado de México, principal centro educativo de nivel superior, que atiende a estudiantes de dicho municipio y alrededores. De esta forma, esta investigación se realizó por el interés de establecer la percepción de inseguridad en los trayectos que realizan en el transporte público los estudiantes del CUZ.

Dado lo anteriormente descrito, la pregunta principal de investigación que se determinó fue: ¿cuál es la relación que se da entre victimización y percepción de inseguridad en el transporte público en los estudiantes del Centro Universitario UAEM Zumpango de la UAEM? Y como pregunta secundaria se planteó: ¿en qué nivel el sexo del estudiante influye en la percepción de inseguridad? Con estas preguntas se definió el objetivo de la investigación: determinar la relación que existe entre victimización y percepción de inseguridad en el transporte público en los estudiantes del Centro Universitario UAEM Zumpango de la UAEM y la

integrada por cinco municipios: Apaxco, Hueyopxtla, Tequixquiác, Zumpango y Huehuetoca.

influencia del sexo del estudiante en dicha percepción de inseguridad.

Para esta investigación se formularon dos hipótesis generales. H1: Hay relación entre las variables “victimización directa” y “percepción de (in)seguridad”. H2: Hay relación entre las variables “sexo” y “percepción de (in)seguridad”. También se plantearon hipótesis específicas considerando las mismas variables explicativas con la percepción de seguridad en cada uno de los cuatro modos de transporte utilizados por los estudiantes.

La estructura del presente artículo se divide en cinco apartados. En el primero se presentan los enfoques teóricos y la revisión bibliográfica sobre el tema de la inseguridad delictiva, con un enfoque especial en el transporte público. En el segundo se indica el método utilizado. En el tercero se exponen los resultados obtenidos. En el cuarto se presenta la discusión. Se finaliza con un apartado de conclusiones.

2. La inseguridad en relación con el delito

Desde la segunda mitad del siglo XIX, en Italia, Cesare Lombroso, Raffaele Garofalo y Enrico Ferri establecen los primeros estudios sobre criminalidad como un campo de análisis de las conductas antisociales o anormales, inscrito en el positivismo criminológico (Pavarini, 2003). En la primera mitad del siglo XX, la Escuela de Chicago incorpora los principios de las teorías ecológicas en la explicación de la actividad delictiva. A esta escuela le seguirán otros enfoques teóricos. Será hasta la década de los sesenta del siglo XX, como lo señala Buil (2016), que el interés de la criminología da preeminencia al análisis de la dimensión subjetiva, cobrando importancia los estudios sobre el miedo al delito.

A diferencia de los enfoques anteriores, centrados en quien cometía los delitos, el interés se desliza hacia quienes sufren los delitos. En esa época surgen las encuestas de victimización, permitiendo conocer la cifra negra del delito. De acuerdo con lo establecido por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, se entiende por victimiza-

ción “la manera en que un delito afecta a una persona o un hogar” (ONUDD, 2010, p. 197).

En los años ochenta del siglo XX, la tendencia por el estudio del miedo al delito se acrecienta. A ello contribuye el aumento del delito urbano, junto a la noción de victimización potencial al resto de la sociedad, haciendo de este un problema con relativa autonomía respecto al delito (Kessler, 2009).

Dentro de dicho periodo se puede encontrar una amplia discusión en términos conceptuales. Algunos prefieren hablar del *miedo al crimen*; otros proponen hablar de la *inseguridad*. “En América del Norte se utiliza generalmente la expresión *fear of crime*; en el lado europeo, por el contrario, el término *inseguridad* se ha ido consolidando cada vez más” (Robert, 2006, p. 92). Ambos conceptos forman un campo de estudio que, a decir de Robert, se escinde en dos grandes corrientes: la inseguridad ciudadana y el miedo a la delincuencia.

Garofalo (1981), por ejemplo, define al miedo como una reacción emocional ante un entorno delictivo, distinguiendo entre el “miedo real”, experimentado en una situación concreta, y el “miedo anticipado”, el cual puede no tener relación con haber experimentado un miedo real en el pasado; empero, ambos conceptos tienen implicaciones conductuales. Kessler (2009), por su parte, prefiere utilizar el término “sentimiento de inseguridad”, debido a que el “miedo al delito” se encuentra limitado a una respuesta emocional frente al delito, mientras que el “sentimiento de inseguridad” conlleva representaciones, otras emociones (además del miedo) y acciones.

Dentro de las investigaciones que toman como foco de análisis la dimensión subjetiva del delito, hablar del miedo al delito es un término más preciso, en tanto que la inseguridad subjetiva es un concepto abstracto y extenso (Buil, 2016). En una línea similar, Curbet (2008) establece una distinción sobre dos dimensiones del sentimiento de inseguridad: por un lado, como preocupación sobre un problema social y, por otro, como un sentimiento de amenaza o miedo

a la victimización. En la presente investigación se retoma el concepto de inseguridad entendido como aquellos sentimientos que se generan por la delincuencia o por la representación social que se tiene de esta.

2.1. Teorías acerca de la inseguridad

Existen diversas teorías desde las cuales se explican las causas de la percepción de inseguridad y del miedo al delito. En este apartado se presentan, de forma breve, los postulados de las principales teorías, cada una enfocando dimensiones de análisis particulares.

Desde la teoría de la incivilidad (aquí se ubica la *teoría de las ventanas rotas* de Wilson y Kelling), se concibe que las señales de desorden social o deterioro físico influyen para que exista una mayor sensación de inseguridad. Esto ocurre porque proyectan falta de control por parte de la autoridad, así como la ausencia de cohesión e integración social entre las personas que habitan determinado espacio. “Una difusa y compartida demanda de seguridad sería, por consiguiente, correlativa a la difusión de la percepción de la degradación, en cierta medida independiente de la evolución de la criminalidad” (Mazza, 2009, p. 88).

En otro enfoque, la teoría de la victimización considera que existe correspondencia entre victimización y sensación de inseguridad. Esto implica que quienes han sido víctimas del delito, es decir, “personas que, individual o colectivamente, han sufrido daños, incluidos los físicos y los mentales, el sufrimiento emocional, las pérdidas económicas o la disminución sustancial de sus derechos fundamentales mediante actos u omisiones que violan las leyes penales vigentes” (ONUDD, 2010, p. 197), experimentarán mayor sentimiento de inseguridad, con respecto a quienes no lo han sido. También se considera que los efectos de la victimización se pueden propagar hacia quienes de forma indirecta experimentan el delito (familiares o conocidos). De esta manera, las personas que han sido víctimas tendrían más miedo e inseguridad que aquellas que no lo hubieran padecido (Garofalo, 1981).

Esta perspectiva ha sido ampliamente discutida y nutrida. Warr & Sandford (1981, citados en Chacón & Téllez, 2017) plantearon que el miedo es proporcional a la gravedad y a la probabilidad de ocurrencia criminal. Empero, resultados de diversas investigaciones empíricas dieron cuenta de que no se podía establecer como regla una relación directa entre victimización y miedo al delito. Esa inconsistencia permitió darle cierta autonomía a este campo de estudio. “La disparidad mencionada recibió el nombre de “la paradoja del miedo al delito”. El problema consistía en una diferencia *curiosa* entre las previsiones científicas u objetivas y las vivencias subjetivas de los ciudadanos” (Narváez, 2009, p. 10).

En lo que toca a la teoría de la vulnerabilidad física, esta asume una relación inversamente proporcional entre el sentimiento de inseguridad y la capacidad física para defenderse; es decir, que las personas con alguna incapacidad física para defenderse o recuperarse padecerán mayor miedo. Así, la edad y el género constituyen elementos desde los cuales se mide la capacidad física. En ese sentido, las mujeres y las personas mayores se llegarán a percibir como vulnerables; sin embargo, esto no quiere decir que en los hechos sean los grupos más victimizados.

Por su parte, la teoría de la vulnerabilidad social considera que, dependiendo de la situación socioeconómica, se estará en mayor o menor posibilidad de prevenir el delito o recuperarse de él; esto debido a que se tiene la capacidad de gestionar mayor seguridad. Lo anterior, implica que “cuantos más recursos se tiene que sostengan y promuevan la autonomía personal, la sensación de tener el control de sí mismo y de la situación, tanto más se vive la ciudad con comodidad” (Pitch, 1998 citado en Mazza, 2009, p. 78). Al mismo tiempo, la situación socioeconómica incidirá en el lugar donde se vive, lo que en algunos casos puede constituirse en un factor de agravación del crimen y del miedo a este (Skogan & Maxfield, 1981).

2.2. Estado del arte

En la revisión de la literatura acerca de la inseguridad en el transporte público se denota un aumento en los estudios en los últimos años. Un aspecto que se ha investigado en diferentes países es la violencia sexual en contra de las mujeres acaecida en el transporte público, y las implicaciones que tiene en sus comportamientos, usos y participación del espacio público (Loukaitou & Fink, 2009; Dunckel, 2013; Gardner *et al.*, 2017).

Los distintos escenarios de la violencia de género, en los que se manifiesta la cultura patriarcal, han logrado que esta se visibilice como “un problema clave en el ámbito de lo público” (Zubiría & Pacheco, 2018, p. 127). Un caso particular de estudio son las estudiantes universitarias, en su mayoría jóvenes, con alta dependencia del transporte público para la realización de sus actividades diarias (Natarajan *et al.*, 2017; Ceccato *et al.*, 2020). También se ha analizado la diferente percepción de la seguridad/inseguridad entre hombres y mujeres (Yavuz & Welch, 2010), corroborando, en muchos casos, la diferencia de percepción.

En cuanto a la inseguridad delincuencia, Smith & Clarke (2000) sugieren una distinción entre los delitos provocados por la aglomeración en algunos modos de transporte y la falta de supervisión en el distrito de Columbia. Hallaron que, pese a las medidas exitosas en el tratamiento de algunos delitos en el transporte público en entornos urbanos, se ha tenido poco éxito en la reducción deliberada del miedo, persistiendo grandes desafíos en torno a la seguridad. En el artículo abordan cuestiones clave de seguridad en la planificación del transporte público que se relacionan con los riesgos de victimización.

Por su parte, Vilalta (2011) investigó el miedo al crimen en el transporte público en la Ciudad de México, buscando probar la relación entre el miedo al crimen en el transporte público y el modo de transporte utilizado y la duración del viaje. En su análisis consideró los datos de la ENVEI (Encuesta de Victimización y Eficacia Institucional) de 2007, encontrando que el 35 % de los usuarios se sienten



“no muy seguros” e “inseguros” en el transporte público, independientemente del modo de transporte. También, que el 49 % de los usuarios del transporte público viaja por más de una hora diaria; se trata de trabajadores poco cualificados y de bajos ingresos que residen en la periferia del área metropolitana de la Ciudad de México, lo que los expone de manera cotidiana. El autor advierte que el miedo al crimen es un problema que incide en la calidad de vida de las personas, siendo poco atendido por las autoridades.

Masoumi & Fastenmeier (2016) indagaron sobre las percepciones de seguridad en los sistemas de transporte público en Alemania y las perspectivas para futuras investigaciones. Dentro de los aspectos sugeridos se encuentran cuatro temas: el papel del tamaño de la población urbana; las diferencias entre las minorías raciales, religiosas y sexuales y la población mayoritaria; las divergencias entre regiones y subculturas; y la diferencia del entorno construido a microescala.

En el tema de inseguridad y violencia en el transporte público, acotado a estudiantes universitarios, se ubicó el trabajo de Ortega *et al.* (2014). En dicho estudio se aplicó una encuesta a 200 alumnos de la Universidad Pedagógica Nacional Francisco Morazán en Tegucigalpa, Honduras, con el propósito de indagar sobre las razones a las que los estudiantes atribuyen el problema de la inseguridad, siendo el desempleo una de sus principales causas. Adicionalmente, la investigación aporta datos con relación al uso del transporte público, la victimización, la percepción de la inseguridad y las medidas de seguridad personales y por parte de las autoridades.

Otra pesquisa sobre el mismo tema es la que presentan Molina *et al.* (2015) en la que se analiza la representación social de la inseguridad en jóvenes ecuatorianos. Para ello se aplicó un cuestionario de evocación libre de palabras a 271 jóvenes universitarios en Ambato. Cabe mencionar que, si bien el eje del estudio no fue el transporte, dentro de las evocaciones sobre la inseguridad aparece dicha palabra; esto es así porque el transporte es un medio para la movilidad cotidiana, y en él se percibe una alta probabilidad

de ser víctima de algún robo. Dentro de los resultados del estudio resalta que los jóvenes perciben su contexto como inseguro, con diferencias significativas de percepción entre hombres y mujeres.

Por su parte, Romero *et al.* (2015) realizan una investigación en Venezuela para determinar el problema de inseguridad que aqueja a los universitarios. En el estudio participaron 922 estudiantes de medicina de la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad de Carabobo. Como parte de los resultados se identificaron los lugares en los que ocurren diversos tipos de victimización, a saber, robo, hurto, violación y secuestro; uno de esos lugares fue el transporte público.

Un texto destacable en el tema que nos ocupa es *Transit Crime and Sexual Violence in Cities*, de las investigadoras Vania Ceccato y Anastasia Loukaitou-Sideris (2020), en el cual se reportan los resultados de 18 estudios de caso realizados por investigadores de distintos países con estudiantes universitarios, indagando sobre la victimización e inseguridad en el entorno del transporte público. Utilizando el concepto de interseccionalidad en el análisis, los resultados refieren, de manera general, que el acoso y la violencia sexual son experiencias comunes, pero con marcadas diferencias en función del sexo, frente a lo cual los estudiantes han ido generando estrategias de prevención y gestión del riesgo. Otro hallazgo importante es la variación en la sensación de inseguridad en función de la modalidad de transporte. El texto parte del presupuesto de que la seguridad/inseguridad tiene que ver con la planificación y el diseño de las ciudades, siendo la seguridad un elemento fundamental de una ciudad sostenible.

Derivado de lo anterior, se consideró pertinente llevar a cabo una investigación que permitiera establecer la percepción de inseguridad en estudiantes universitarios dentro de un ámbito relevante en su cotidianidad, como lo es el transporte público, en un municipio que ha presentado una urbanización acelerada y un incremento en el índice delictivo durante las últimas décadas.

3. Método

El estudio realizado es de tipo exploratorio, con un análisis cuantitativo de hipótesis basadas en dos de las teorías antes vistas: la de la victimización y la de la vulnerabilidad física. El universo de estudio estuvo conformado por los estudiantes universitarios del CUZ. De acuerdo con información de control escolar, en el periodo 2019A (febrero-julio), el total de estudiantes inscritos en los 11 programas educativos de nivel licenciatura que se imparten fue de 2063. La muestra de estudiantes se obtuvo con un nivel de confianza del 95 % y un margen de error de 5 %. En la Tabla 1 se presenta la distribución de los 324 estudiantes universitarios que conformaron la muestra, la cual se presenta de forma estratificada y ponderada.

Tabla 1. Distribución de estudiantes por programa educativo

Programa educativo	Total de alumnos	Total de la muestra
Ingeniero Agrónomo en Producción	148	23
Ingeniero en Computación	227	36
Licenciado en Administración	144	23
Licenciado en Contaduría	142	22
Licenciado en Ciencias Políticas y Administración Pública	124	19
Licenciado en Derecho	298	47
Licenciado en Diseño Industrial	171	27
Licenciado en Enfermería	295	46
Licenciado en Psicología	292	46
Licenciado en Sociología	100	16
Licenciado en Turismo	122	19
TOTAL	2063*	324

Fuente: Elaboración propia.

La técnica aplicada fue la encuesta, mediante un cuestionario con 30 ítems de diferentes tipos: respuestas de selección simple y múltiple, así como preguntas con escala tipo Likert. Los apartados del instrumento fueron cuatro: el primero consistió en la recolección de datos de variables sociodemográficas como edad, sexo, estado civil, ingresos, municipio de residencia. El segundo, uso de transporte público; incluyó frecuencia de uso y tiempo promedio por día en el transporte público. El tercero, percepción de inseguridad, relativo a sensación de seguridad en los diferentes modos de transporte y preocupación cuando se viaja en transporte. El cuarto, victimización, esto es, experiencias con situaciones delictivas ocurridas en el transporte, contexto del incidente y denuncia.

La aplicación del instrumento se llevó a cabo durante los meses de junio y julio de 2019, correspondiente a los semestres pares. Para el procesamiento de la información se trabajó con el programa estadístico SPSS versión 19, utilizando estadísticos descriptivos, como frecuencia absoluta y relativa, y se aplicó la prueba chi-cuadrado para reconocer la asociación entre variables. Cabe señalar que se mantuvieron los casos en los que hacía falta algún dato, en tanto que no se consideró significativo para el análisis de resultados.

4. Resultados

De los 324 estudiantes que respondieron el cuestionario, el rango de edad mínima fue de 18 y máxima de 48 años, cuya media aritmética es de 20.43 y una desviación estándar de 2.68. En relación con el sexo de los estudiantes, el 65.7 % fueron mujeres y el 34.3 % hombres. Sobre su estado civil, el 96.0 % eran solteros; 2.5 %, casados, y 1.5 %, unión libre. El ingreso familiar mensual se encuentra en los siguientes rangos: de 0 a 2,699.00 pesos, el 31.9 % de estudiantes; de 2,700.00 a 6,799.00, el 45.8 %; de 6,800.00 a 11,599.00, 14.6 %; de 11,600.00 a 34,999.00, 7.1 % y de 35,000.00 a 84,999.00, 0.6 %.

En cuanto al lugar de residencia de los estudiantes, de los 24 municipios de donde provienen los estudiantes de



la muestra, el mayor porcentaje fue de Zumpango, con un 38.6 % (125 alumnos). Sin embargo, se debe mencionar que la zona de influencia del CUZ no se limita a los municipios aledaños. Los lugares más alejados desde donde se desplazan los estudiantes que conformaron la muestra fueron: Metepec (a 114.3 km), Otumba (a 75.8 km), Ciudad de México (a 66 km), Atenco (a 60 km), Coacalco (a 50.1 km), Acolman (a 49.1 km) y Ecatepec (a 41.6 km). Este dato resulta importante para tener un panorama sobre los desplazamientos diarios que realizan.

Con base en la encuesta realizada, el transporte público constituye el principal medio de traslado de los estudiantes universitarios, con un 87.7 %. Únicamente el 4 % de los encuestados conduce auto particular, un 3.4 %, motocicleta, al 3.1 % los lleva un familiar, el 0.12 % llega caminando, 0.3 % alquila UBER y 0.3 % lo lleva un compañero.

El tiempo promedio por día que pasan los estudiantes en transporte público para trasladarse y realizar todas sus actividades cotidianas es de dos horas. El tiempo mínimo fue de 10 minutos y el máximo de seis horas con 30 minutos. Asimismo, en una semana normal, la media de uso del transporte público fue de seis días.

Los estudiantes del CUZ utilizan diferentes modalidades de transporte público, principalmente, colectivos de baja y mediana capacidad, como son: autobús (hasta 40 pasajeros), microbús (hasta 20 pasajeros) y *combi* (vehículo tipo vagoneta con hasta 11 pasajeros). También utilizan el automóvil de alquiler, más conocido como taxi⁴. Para los trayectos que recorren los estudiantes es común que no se utilice un solo modo de transporte ni un mismo vehículo en las modalidades de transporte colectivo.

Respecto a la variable victimización en el transporte público, el 31.5 % de las mujeres indicó haber sido víctima.

4 En el estado de México, el servicio de taxi está regulado en la modalidad individual en vehículos “que no pueden realizar servicio colectivo, ni de mensajería o paquetería”, de acuerdo con la Ley de Movilidad del Estado de México (2015), y el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México (2002).

En el caso de los hombres lo fue el 41.3 %. De las mujeres que han sido víctimas de algún delito en el transporte público, el 56.7 % lo fue de robo con violencia; el 19.4 % robo sin violencia; 4.5 % agresión física; 10.4 % agresión verbal y el 9 % agresión sexual. En el caso de los hombres víctimas de algún delito, el 56 % lo fue de robo con violencia; el 24.4 % robo sin violencia, el 4.9 % agresión física, 4.9 % agresión verbal y el 9.8 % agresión sexual.

La *combi* es el modo de transporte en el que se ha tenido mayor victimización por incidencia delictiva, con un 58.2 %. Le sigue el autobús con 31.8 %, y el microbús con 10 %.

De los estudiantes que experimentaron inseguridad delincuencia o algún tipo de violencia en el transporte público, solamente un 10.8 % acudió con alguna autoridad para denunciar el ilícito, frente a 89.2 % que no lo hizo. Dentro de las razones de quienes no hicieron denuncia alguna: 25.4 % desconfía de las autoridades, 20 % lo considera una pérdida de tiempo, para el 14.7 % se trata de trámites largos y difíciles, 14.7 % dijo no tener pruebas, 12.6 % no sabe a qué instancia acudir, 4.2 % tuvo miedo al agresor, 4.2 % lo consideró un delito de poca importancia, 2.1 % no lo hizo por la actitud hostil de la autoridad y 2.1 % porque el chofer se encargó de hacerlo.

4.1. Análisis inferencial

Con los datos obtenidos de la encuesta se realizó un análisis inferencial en donde se buscó probar dos hipótesis generales e hipótesis específicas con las mismas variables explicativas, relacionadas con la percepción de seguridad en cada uno de los cuatro modos de transporte utilizados por los estudiantes.

4.1.1. Prueba de hipótesis estadísticas.

Para la prueba de las hipótesis por medios estadísticos se realizaron tablas de contingencia y, posteriormente, se aplicó la prueba de X^2 (chi-cuadrado) para validar cada



una de las hipótesis. Esto se realizó tanto en las hipótesis generales como en las específicas.

Hipótesis General A

Hipótesis nula

La victimización directa no se relaciona significativamente con la percepción de inseguridad en el transporte público.

Hipótesis alternativa

La victimización directa se relaciona significativamente con la percepción de inseguridad en el transporte público.

Se encontró que el valor de significancia fue $0.665 > 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis alternativa y se acepta la hipótesis nula, es decir, que la victimización directa no se relaciona significativamente con la percepción de inseguridad en el transporte público.

Tabla 2. Percepción del incremento de la inseguridad y victimización en el transporte público

		Ha sido víctima directa de algún tipo de violencia utilizando transporte público		Total	
		Sí	No		
			Recuento		66
Percepción del incremento de la inseguridad y violencia en el transporte público	Mucho	Frecuencia esperada	65.4	122.6	188.0
		% del total	20.5 %	37.9 %	58.4 %
		Recuento	42	75	117
	Bastante	Frecuencia esperada	40.7	76.3	117.0
		% del total	13.0 %	23.3 %	36.3 %
		Recuento	4	11	15
	Poco	Frecuencia esperada	5.2	9.8	15.0
		% del total	1.2 %	3.4 %	4.7 %
		Recuento	0	2	2
	Nada	Frecuencia esperada	.7	1.3	2.0
		% del total	.0 %	.6 %	.6 %
		Recuento	112	210	322
Total	Frecuencia esperada	112.0	210.0	322.0	
	% del total	34.8 %	65.2 %	100.0 %	

Fuente: Elaboración propia.

Las siguientes cuatro hipótesis específicas versan sobre la relación entre victimización directa y percepción de seguridad en cada modalidad de transporte, encontrando lo siguiente:

- Para autobús, el valor de significancia fue $0.050=0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, es decir, que la victimización directa se relaciona significativamente con la per-



cepción de seguridad en el transporte público en la modalidad de autobús.

- Para microbús, el valor de significancia fue $0.180 > 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis alternativa y se acepta la hipótesis nula, es decir, que la victimización directa no se relaciona significativamente con la percepción de seguridad en el transporte público en la modalidad de microbús.
- Para *combi*, el valor de significancia fue $0.006 < 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, es decir, que la victimización directa se relaciona significativamente con la percepción de seguridad en el transporte público en la modalidad de *combi*.
- Para taxi, el valor de significancia fue $0.321 > 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis alternativa y se acepta la hipótesis nula, es decir, que la victimización directa no se relaciona significativamente con la percepción de seguridad en el transporte público en la modalidad de taxi.

Tabla 3. Percepción de seguridad en cada modalidad de transporte público y victimización directa

Percepción de seguridad por modalidad de transporte		Ha sido víctima directa de algún tipo de violencia utilizando transporte público		Total	
		Sí	No		
Autobús	Mucho	Recuento	2	8	10
		Frecuencia esperada	3.5	6.5	10.0
		% del total	.6 %	2.5 %	3.2 %
	Bastante	Recuento	7	27	34
		Frecuencia esperada	11.8	22.2	34.0
		% del total	2.2 %	8.5 %	10.8 %
	Poco	Recuento	70	132	202
		Frecuencia esperada	70.3	131.7	202.0
		% del total	22.2 %	41.8 %	63.9 %
	Nada	Recuento	31	36	67
		Frecuencia esperada	23.3	43.7	67.0
		% del total	9.8 %	11.4 %	21.2 %
Nunca lo he utilizado	Recuento	0	3	3	
	Frecuencia esperada	1.0	2.0	3.0	
	% del total	.0 %	.9 %	.9 %	
Total	Recuento	110	206	316	
	Frecuencia esperada	110.0	206.0	316.0	
	% del total	34.8 %	65.2 %	100.0 %	

		Recuento	1	2	3
	Mucho	Frecuencia esperada	1.1	1.9	3.0
		% del total	.3 %	.6 %	1.0 %
		Recuento	5	8	13
	Bastante	Frecuencia esperada	4.6	8.4	13.0
		% del total	1.6 %	2.5 %	4.1 %
		Recuento	51	108	159
Microbús	Poco	Frecuencia esperada	56.7	102.3	159.0
		% del total	16.2 %	34.4 %	50.6 %
		Recuento	49	63	112
	Nada	Frecuencia esperada	39.9	72.1	112.0
		% del total	15.6 %	20.1 %	35.7 %
		Recuento	6	21	27
	Nunca lo he utilizado	Frecuencia esperada	9.6	17.4	27.0
		% del total	1.9 %	6.7 %	8.6 %
		Recuento	112	202	314
Total		Frecuencia esperada	112.0	202.0	314.0
		% del total	35.7 %	64.3 %	100.0 %

Combi	Mucho	Recuento	2	7	9
		Frecuencia esperada	3.1	5.9	9.0
		% del total	.6 %	2.2 %	2.8 %
	Bastante	Recuento	10	49	59
		Frecuencia esperada	20.5	38.5	59.0
		% del total	3.1 %	15.4 %	18.5 %
	Poco	Recuento	70	117	187
		Frecuencia esperada	65.1	121.9	187.0
		% del total	21.9 %	36.7 %	58.6 %
	Nada	Recuento	29	35	64
		Frecuencia esperada	22.3	41.7	64.0
		% del total	9.1 %	11.0 %	20.1 %
Total	Recuento	111	208	319	
	Frecuencia esperada	111.0	208.0	319.0	
	% del total	34.8 %	65.2 %	100.0 %	

		Recuento	10	25	35
	Mucho	Frecuencia esperada	12.3	22.7	35.0
		% del total	3.2 %	7.9 %	11.0 %
		Recuento	44	90	134
	Bastante	Frecuencia esperada	46.9	87.1	134.0
		% del total	13.9 %	28.4 %	42.3 %
		Recuento	41	66	107
Taxi	Poco	Frecuencia esperada	37.5	69.5	107.0
		% del total	12.9 %	20.8 %	33.8 %
		Recuento	16	21	37
	Nada	Frecuencia esperada	13.0	24.0	37.0
		% del total	5.0 %	6.6 %	11.7 %
		Recuento	0	4	4
	Nunca lo he utilizado	Frecuencia esperada	1.4	2.6	4.0
		% del total	.0 %	1.3 %	1.3 %
		Recuento	111	206	317
Total		Frecuencia esperada	111.0	206.0	317.0
		% del total	35.0 %	65.0 %	100.0 %

Fuente: Elaboración propia.

Hipótesis General B

Hipótesis nula

El sexo no se relaciona significativamente con la percepción de inseguridad en el transporte público.

Hipótesis alternativa

El sexo se relaciona significativamente con la percepción de inseguridad en el transporte público.

Al aplicar la prueba de X² (chi-cuadrado) se encontró que el valor de significancia fue $0.044 < 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, es decir, que el sexo se relaciona significativamente con la percepción de inseguridad en el transporte público.

Tabla 4. Percepción del incremento de la inseguridad en el transporte público y sexo

		Sexo		Total	
		Mujer	Hombre		
Percepción del incremento de la inseguridad en el transporte público	Mucho	Recuento	135	53	188
		Frecuencia esperada	124.4	63.6	188.0
		% del total	41.9 %	16.5 %	58.4 %
	Bastante	Recuento	67	50	117
		Frecuencia esperada	77.4	39.6	117.0
		% del total	20.8 %	15.5 %	36.3 %
	Poco	Recuento	9	6	15
		Frecuencia esperada	9.9	5.1	15.0
		% del total	2.8 %	1.9 %	4.7 %
	Nada	Recuento	2	0	2
		Frecuencia esperada	1.3	.7	2.0
		% del total	.6 %	.0 %	.6 %
Total	Recuento	213	109	322	
	Frecuencia esperada	213.0	109.0	322.0	
	% del total	66.1 %	33.9 %	100.0 %	

Fuente: Elaboración propia

Las siguientes cuatro hipótesis específicas versan sobre la relación entre sexo y percepción de seguridad en cada modalidad de transporte. Al aplicar la prueba de X² (chi-cuadrado), se encontró lo siguiente:

Para autobús, el valor de significancia fue $0.084 > 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis alternativa y se acepta la

hipótesis nula, es decir, que el sexo no se relaciona significativamente con la percepción de seguridad en el transporte público en la modalidad de autobús.

Para microbús, el valor de significancia fue $0.004 < 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, es decir, que el sexo se relaciona significativamente con la percepción de seguridad en el transporte público en la modalidad de microbús.

Para *combi*, el valor de significancia fue $0.337 > 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis alternativa y se acepta la hipótesis nula, es decir, que el sexo no se relaciona significativamente con la percepción de seguridad en el transporte público en la modalidad de *combi*.

Para taxi, el valor de significancia fue $0.201 > 0.05$, por lo que se rechaza la hipótesis alternativa y se acepta la hipótesis nula, es decir, que el sexo no se relaciona significativamente con la percepción de seguridad en el transporte público en la modalidad de taxi.

Tabla 5. Percepción de seguridad en cada modalidad de transporte público de acuerdo con el sexo

Percepción de seguridad por modalidad de transporte		Sexo		Total	
		Mujer	Hombre		
Autobús	Mucho	Recuento	5	5	10
		Frecuencia esperada	6.6	3.4	10.0
		% del total	1.6 %	1.6 %	3.1 %
	Bastante	Recuento	19	15	34
		Frecuencia esperada	22.5	11.5	34.0
		% del total	6.0 %	4.7 %	10.7 %
	Poco	Recuento	133	71	204
		Frecuencia esperada	134.7	69.3	204.0
		% del total	41.8 %	22.3 %	64.2 %
	Nada	Recuento	52	15	67
		Frecuencia esperada	44.2	22.8	67.0
		% del total	16.4 %	4.7 %	21.1 %
	Nunca lo he utilizado	Recuento	1	2	3
		Frecuencia esperada	2.0	1.0	3.0
		% del total	.3 %	.6 %	.9 %
Total	Recuento	210	108	318	
	Frecuencia esperada	210.0	108.0	318.0	
	% del total	66.0 %	34.0 %	100.0 %	

		Recuento	2	1	3
	Mucho	Frecuencia esperada	2.0	1.0	3.0
		% del total	.6 %	.3 %	.9 %
		Recuento	4	10	14
	Bastante	Frecuencia esperada	9.2	4.8	14.0
		% del total	1.3 %	3.2 %	4.4 %
		Recuento	98	62	160
Microbús	Poco	Frecuencia esperada	105.3	54.7	160.0
		% del total	31.0 %	19.6 %	50.6 %
		Recuento	83	29	112
	Nada	Frecuencia esperada	73.7	38.3	112.0
		% del total	26.3 %	9.2 %	35.4 %
		Recuento	21	6	27
	Nunca lo he utilizado	Frecuencia esperada	17.8	9.2	27.0
		% del total	6.6 %	1.9 %	8.5 %
		Recuento	208	108	316
Total		Frecuencia esperada	208.0	108.0	316.0
		% del total	65.8 %	34.2 %	100.0 %

Combi	Mucho	Recuento	7	2	9
		Frecuencia esperada	5.9	3.1	9.0
		% del total	2.2 %	.6 %	2.8 %
	Bastante	Recuento	35	24	59
		Frecuencia esperada	39.0	20.0	59.0
		% del total	10.9 %	7.5 %	18.4 %
	Poco	Recuento	123	66	189
		Frecuencia esperada	124.8	64.2	189.0
		% del total	38.3 %	20.6 %	58.9 %
	Nada	Recuento	47	17	64
		Frecuencia esperada	42.3	21.7	64.0
		% del total	14.6 %	5.3 %	19.9 %
Total	Recuento	212	109	321	
	Frecuencia esperada	212.0	109.0	321.0	
	% del total	66.0 %	34.0 %	100.0 %	

		Recuento	23	12	35
	Mucho	Frecuencia esperada	23.0	12.0	35.0
		% del total	7.2 %	3.8 %	11.0 %
		Recuento	82	53	135
	Bastante	Frecuencia esperada	88.9	46.1	135.0
		% del total	25.7 %	16.6 %	42.3 %
		Recuento	73	35	108
Taxi	Poco	Frecuencia esperada	71.1	36.9	108.0
		% del total	22.9 %	11.0 %	33.9 %
		Recuento	30	7	37
	Nada	Frecuencia esperada	24.4	12.6	37.0
		% del total	9.4 %	2.2 %	11.6 %
		Recuento	2	2	4
	Nunca lo he utilizado	Frecuencia esperada	2.6	1.4	4.0
		% del total	.6 %	.6 %	1.3 %
		Recuento	210	109	319
Total		Frecuencia esperada	210.0	109.0	319.0
		% del total	65.8 %	34.2 %	100.0 %

Fuente: Elaboración propia

Para la lectura de los resultados de las hipótesis se recurre a las dos dimensiones que Curbet (2008) refirió con relación al sentimiento de inseguridad a causa de la delincuencia. La primera dimensión está relacionada con la preocupación por la inseguridad como un problema social, la cual está representada en las hipótesis generales. La segunda, relacionada con el sentimiento de amenaza personal o a través de personas próximas, reflejada en las hipótesis particulares.

La primera hipótesis se mostró coincidente con hallazgos de otras investigaciones, en el sentido de que no es necesario haber sido víctima para percibir un aumento en la inseguridad en el transporte público. Como se mencionó en la introducción, el sentimiento de inseguridad es un tema

propio de las sociedades contemporáneas, de tal manera que, en muchos casos, mantiene autonomía con respecto a la delincuencia urbana.

Sin embargo, en la segunda hipótesis general, la variable sexo sí resulta significativa en la percepción de la inseguridad. En este punto hay que señalar que aun cuando el sexo se puede apreciar como una variable individual referida a lo biológico, alrededor de ella se construye el género. El feminismo y la geografía de género han hecho aportaciones desde las cuales comprender el uso y disfrute diferenciado de los espacios en función de esta categoría.

Como corolario, con relación a las hipótesis específicas, se puede mencionar que en el caso del autobús y la *combi* sí hay relación entre sensación de seguridad y victimización; por su parte, no la hay en el caso de microbús ni en la modalidad de taxi. Al relacionar la sensación de seguridad en cada una de las modalidades de transporte con el sexo de los estudiantes, no se relacionó con la percepción de seguridad en el autobús, *combi* y taxi, y sí se relacionó en el caso del microbús.

Los resultados del contexto de victimización permiten identificar comportamientos delictivos diferenciados en cada uno de los modos de transporte e, incluso, confirmar un cambio del modo de transporte preferido para cometer actos delictivos, el autobús, y su desplazamiento hacia la *combi*. Empero, estos hallazgos hacen necesaria la revisión de nuevas hipótesis que profundicen en la percepción de la seguridad en relación con el modo de transporte público.

5. Discusión

Bajo el planteamiento realizado por la teoría de la vulnerabilidad física, los jóvenes no presentan un fuerte sentimiento de inseguridad al no encontrarse en una situación de vulnerabilidad física, aunque en la realidad se encuentren mayormente expuestos a la delincuencia. Sin embargo, como lo señala Kessler (2009), “el sentimiento de inseguridad se va construyendo y modificando mediante



interacciones y negociaciones interpersonales” (p. 44). Ello supone que la percepción que se tenga de la inseguridad se va construyendo, no solo por aspectos de cultura, sino también por la dinámica del delito urbano y las probabilidades de victimización.

En la investigación realizada se encontró que los estudiantes perciben la inseguridad como uno de los principales problemas que tienen que afrontar en su cotidianidad. Sin embargo, no se encontró una relación entre victimización y percepción de inseguridad en el transporte público, por lo que hay una relativa autonomía entre ambas dimensiones. Al respecto, aun cuando no hayan sido víctimas del delito, los estudiantes expresaron un fuerte sentimiento de inseguridad.

Ahora bien, al momento de revisar las cuatro modalidades de transporte que son utilizadas comúnmente e indagar sobre qué tan seguros se sienten los estudiantes en cada uno de ellos, el autobús fue el modo de transporte con el porcentaje más alto en la escala de sentirse poco seguros, la *combi* ocupa el segundo sitio, el tercero es para el microbús y el cuarto fue el taxi.

Un elemento que puede incidir en la mejor valoración del taxi es el tiempo de duración del viaje, debido a que, en el contexto en que se realizó la investigación, esta modalidad se ocupa en trayectos cortos por el costo que representa. Además, en algunos casos los estudiantes comparten el vehículo con otros compañeros de la universidad, lo que constituye un factor que genera confianza. Por lo que se refiere al autobús, este es la modalidad colectiva en la que se recorren distancias más largas, se viaja con un número mayor de desconocidos y, tradicionalmente, ha sido el principal espacio para la comisión de delitos.

Respecto a la relación del sexo con la percepción de inseguridad, en la investigación se encontró que esta percepción es un sentimiento generalizado que se acentúa en el caso de las mujeres debido a las determinantes culturales. Esto se debe a que las condiciones culturales construidas alrededor del sexo, en la vertiente de género, configuran

las maneras de significar las violencias (Martínez, 2017). En este caso el resultado es concordante con lo postulado por la teoría de la vulnerabilidad física, en la cual el sexo es un factor predeterminante en la percepción de inseguridad.

Sin embargo, considerando cada una de las modalidades de transporte, no se encontró relación entre el sexo y la percepción de seguridad en autobús, *combi* y taxi, no así en el microbús. Este descubrimiento deja al descubierto la vulnerabilidad que experimentan los jóvenes en sus trayectos cotidianos.

A partir de lo discutido anteriormente sobre los resultados de la investigación, los estudiantes del CUZ tienen que lidiar día con día con el sentimiento de inseguridad al depender del uso del transporte público. Esto es muy importante ya que deben realizar diversos desplazamientos, algunos de ellos durante varias horas, al acudir a la universidad y a los lugares en donde realizan servicio social, prácticas y estancias profesionales, un aspecto que se minimiza, pero que tiene implicaciones en distintos planos.

6. Conclusiones

En la actualidad, la inseguridad en el transporte público constituye uno de los principales problemas que tienen que enfrentar las personas para su movilidad cotidiana. En México, la ENVIPE muestra que el sentimiento de inseguridad ha ido en aumento, constituyéndose en la mayor preocupación de los mexicanos (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2019). Frente a ese escenario es importante realizar indagaciones sobre el tema en contextos específicos, toda vez que existen configuraciones sociales distintas que influyen en la percepción que se tenga de la inseguridad. Como lo señala Reguillo (2000): “el miedo es una experiencia individualmente sentida, socialmente construida y culturalmente compartida” (p. 189). Esto implica que los individuos podrán experimentar sentimientos sobre posibles amenazas; sin embargo, estas formas de pensar y sentir nos son impuestas por la sociedad (Durkheim, 1895/2001). Para Douglas (1987) las formas de percibir los riesgos se encuentran influenciadas por la cultura de cada sociedad.

En esta investigación se tuvo un primer acercamiento a la percepción de inseguridad que tienen los estudiantes del Centro Universitario UAEM Zumpango. Al respecto se pueden rescatar cuatro conclusiones importantes: que no necesariamente existe una relación entre victimización y percepción de inseguridad en el transporte público; que en cada modalidad de transporte público existe una diferenciación de la percepción de seguridad; que el sexo sigue siendo un factor determinante en la percepción de inseguridad en el transporte público, pero que este factor puede verse afectado de acuerdo con la modalidad de transporte público que se utilice.

Los hallazgos obtenidos permiten establecer otras aristas para la investigación en las que se incorporen distintas perspectivas tanto de las teorías de la inseguridad, así como otros conceptos y enfoques teóricos de la sociología.

Además de los enfoques teóricos es necesario remarcar que la subjetividad es el campo de la metodología cualitativa, en tanto su pretensión es comprender cómo los actores vivencian, experimentan o significan ciertas situaciones o procesos. En ese sentido, el uso de técnicas cualitativas permitiría profundizar en el análisis.

Finalmente, se puede decir que el tema de la percepción de la inseguridad es un tema no agotado, ya que los estudios sobre este van evolucionando conforme se da el desarrollo de las diferentes sociedades actuales.

Referencias bibliográficas

- Arnold, P. (2019). Políticas de producción y gestión social del hábitat en América Latina: conquistas de derechos e incidencia política frente a la “vivienda de interés social” orientada al mercado. En L. A. Salinas Arreortua (coord.), *Gestión urbana y política de vivienda. Espacio público, (in) seguridad y conflicto urbano* (pp. 225-260). México: Instituto de Geografía, UNAM y Ediciones Monosílabo.
- Buil, D. (2016). Introducción al estudio del miedo al delito. Principios teóricos. *Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística*, 17, 42-55. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5473301>
- Cantera, S. (22 de enero de 2020). Infonavit inicia programa de rehabilitación de vivienda. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/infonavit-inicia-programa-de-rehabilitacion-de-vivienda-abandonada>
- Ceccato, V. & Loukaitou-Sideris, A. (2020), *Transit Crime and Sexual Violence in Cities*. New York: Routledge.
- Ceccato, V., Näsman, P. & Langefors, L. (2020). Sexual Violence on the Move: An Assessment of Youth’s Victimization in Public Transportation. *Women & Criminal Justice*, <https://doi.org/10.1080/08974454.2020.1733732>
- Chacón, M. & Téllez, W. (2017). Victimización y “ondas de choque”: simulación computacional de la propagación del miedo al crimen. *Revista Criminalidad*, 59 (1), 9-25.
- Consejo ciudadano para la seguridad pública y la justicia penal A.C. (2018). *La Violencia en los municipios de México. Los subsidios no han reducido la violencia ni la reducirán. Seguridad Justicia y Paz*. <http://seguridadjusticiaypaz.org.mx/files/La-violencia-en-los-municipios-de-México-2018.pdf>
- Curbet, J. (2008). La ciudad: el hábitat de la (in)seguridad. En I. Ortiz de Urbina Gimeno y J. Ponce Solé (coord.), *Convivencia ciudadana, seguridad pública y urbanismo. Diez textos fundamentales del panorama internacional* (pp. 129-156). Barcelona: Fundación Democracia y Gobierno Local.
- Douglas, M. (1996). *La aceptabilidad del riesgo según las ciencias sociales*. Barcelona: Paidós Ibérica.

- Dunckel, E. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *La ventana*, 4(37), 148-176.
- Durkheim, E. (1895/2001). *Las reglas del método sociológico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Gardner, N., Cui, J., & Coiacetto, E. (2017). Harassment on public transport and its impacts on women's travel behaviour. *Australian Planner*, 54(1), 8-15.
- Garland, D. (2005). *La cultura del control. Crimen y orden social en la sociedad contemporánea*. Barcelona: Gedisa.
- Garofalo, J. (1981). *The Fear of Crime: Causes and Consequences*, 72(2), *Journal of Criminal Law & Criminology*, 839.
- Gobierno del Estado de México. (2002). *Reglamento del Transporte Público y de Servicios Conexos del Estado de México*. Toluca, México.
- Gobierno del Estado de México. (2015). *Ley de Movilidad del Estado de México*. Toluca, México.
- Gobierno del Estado de México. (2019). *Programa Regional XX Zumpango 2017-2023*. Toluca, México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI. (2010). *Censo de Población y Vivienda 2010*. México: INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI. (2015). *Encuesta Intercensal 2015*. México: INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI. (2019). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Principales Resultados*. México: INEGI.
- Kessler, G. (2009). *El sentimiento de inseguridad: sociología del temor al delito*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Loukaitou, A., & Fink, C. (2009). Addressing women's fear of victimization in transportation settings: A survey of US transit agencies. *Urban Affairs Review*, 44(4), 554- 587.
- Martínez, C. P. (2017). Género, juventud y violencia simbólica: miradas cualitativas desde la diversidad juvenil en San Luis

Potosí, México. *Collectivus, Revista de Ciencias Sociales*, 4(1), 9-35.

Masoumi, H. E., & Fastenmeier, W. (2016). Perceptions of security in public transport systems of Germany: prospects for future research. *Journal of Transportation Security*, 9(1-2), 105- 116.

Mazza, A. (2009). Ciudad y espacio público. Las formas de la inseguridad urbana. *Cuadernos de investigación urbanística*, 62. <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/278>

Molina, V., Reyes, H. & Lagarraña, M. (2015). La representación social de la inseguridad en jóvenes universitarios ecuatorianos: el caso Ambato. *Pensando Psicología*, 11(18), 85-95. <https://doi.org/10.16925/pe.v11i18.1221>

Narváez, M. (2009). El miedo al delito no es un supuesto de victimización indirecta. *International e-Journal of Criminal Science*, 3, 1-40.

Natarajan, M., Schmuhl, M., Sudula, S., & Mandala, M. (2017). Sexual victimization of college students in public transport environments: a whole journey approach. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3-4), 168-182.

Observatorio Nacional Ciudadano - ONC. (2020). *Reporte sobre incidencia delictiva. Segundo trimestre 2020*. Laboratorio de Seguridad Ciudadana. Estado de México.

Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2010). *Manual para Encuestas de Victimización*. Ginebra: ONUDD.

Ortega, E. A., Cruz, N. R., Lagos, K. M. y Méndez, D. S. (2014). *Informe final sobre la inseguridad en el transporte público de Tegucigalpa*. Universidad Pedagógica Nacional Francisco Morazán. <https://metodologiadeinvestigacioncuantitativa.files.wordpress.com/2014/12/inseguridad-en-el-transporte-publico-de-tegucigalpa.pdf>

Pavarini, M. (2003). *Control y dominación: teorías criminológicas burguesas y proyecto hegemónico*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

- Ramírez, M. (25 de marzo de 2019). Radiografía del robo violento en el transporte público. Parte I. *Nexos*. <https://seguridad.nexos.com.mx/?p=1308>
- Recasens i Brunet, A. (2006). La gestión de la seguridad ciudadana en las sociedades multiculturales. *Revista Catalana de Seguretat Pública*, 16, 129-141. <https://www.raco.cat/index.php/RCSP/article/view/130746>
- Reguillo, R. (2000). La construcción social del miedo. Narrativas y prácticas urbanas. En S. Rotker (ed.), *Ciudadanías del miedo*. Caracas: Nueva Sociedad.
- Robert, P. (2006). Seguridad subjetiva y seguridad objetiva. *Revista Catalana de Seguretat Pública*, 16, 91-102. <https://www.raco.cat/index.php/RCSP/article/view/130652>
- Romero, A., Salinas, M., Salom, G., Sánchez, A. & Espig, H. (2015). Victimización y percepción de inseguridad en estudiantes de medicina. *Salus*, 19(1), 5-13. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=375939029003>
- Skogan, W. G. & Maxfield, M. G. (1981). *Coping with crime: Individual and neighborhood reactions*. Beverly Hills, CA: Sage Publications.
- Smith, M. J., & Clarke, R. V. (2000). Crime and public transport. *Crime and Justice*, 27, 169-233.
- Vilalta, C. (2011). Fear of Crime in Public Transport: Research in Mexico City. *Crime Prevention & Community Safety*, 13(3), 171-186.
- Yavuz, N. & Welch, E. W. (2010). Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. *Urban studies*, 47(12), 2491-2515.
- Zubiría, B. & Pacheco, A. (2018). Violencia de género contra la mujer en Barranquilla: dinámicas, memorias y políticas públicas (1980-2012). *Collectivus, Revista de Ciencias Sociales*, 4(2), 109-130.