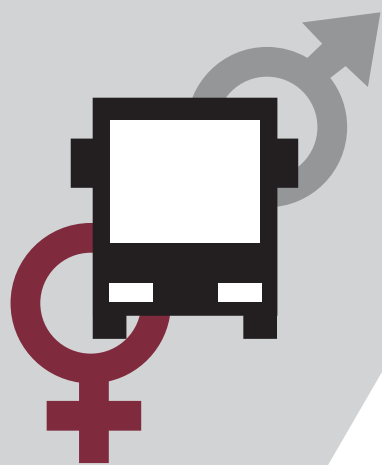


# CIENCIA DESDE EL OCCIDENTE

REVISTA ARBITRADA SEMESTRAL DE LA UNIVERSIDAD DE OCCIDENTE. LOS MOCHIS, SINALOA, MÉXICO.



*Ciencia desde el Occidente* es una revista arbitrada y multidisciplinaria, cuyo objetivo primordial es difundir los resultados de investigación científica de probada calidad, en el ámbito de distintos campos del conocimiento, a saber: ciencias biológicas y agropecuarias, ingeniería y tecnologías, ciencias de la salud, ciencias económicas y administrativas y ciencias sociales y humanidades.

*CIENCIA DESDE EL OCCIDENTE*, Vol. 4, No. 2, septiembre 16 de 2017 – marzo 15 de 2018, es una publicación semestral editada por la Universidad de Occidente, a través de la Dirección de Extensión y Vinculación, con dirección en Calle G. Leyva No. 169, Col. Centro, Los Mochis, Sinaloa, México. C.P. 81200, Tel (668) 8161050, [www.udo.mx](http://www.udo.mx), [carlosgmm21@outlook.com](mailto:carlosgmm21@outlook.com), Editor responsable: Carlos de Jesús Gastélum Melesio. Reservas de Derecho al Uso Exclusivo No. 04-2017-080409135600-203, ISSN: en trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número, Dirección de informática, Lic. Sergio Josué Mendivil Pérez, calle G. Leyva No. 169, Col. Centro, Los Mochis, Sinaloa, México. C.P. 81200, fecha de última modificación, 21 de agosto de 2017.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de la Universidad de Occidente. Toda la publicación firmada es responsabilidad del autor. Se permite la reproducción total y/o parcial de los artículos citando a su autor y fuente.

Universidad de Occidente  
Por la Cultura a la Libertad

Rectora  
Dra. Sylvia Paz Díaz Camacho

Vicerrectora Académica  
Dra. María del Carmen Martínez Valenzuela

Vicerrector de Administración y Finanzas  
Dr. Ezequiel Avilés Ochoa

Vicerrector de Operación Institucional  
Dr. Hussein Muñoz Helú

Director de Extensión y Vinculación  
Lic. Trinidad Peñuelas Castro

Editor responsable  
M. en C. Carlos de Jesús Gastélum Melesio

Consejo editorial  
Dr. Santos López Leyva  
Universidad Autónoma de Baja California, México  
Dra. Elizabeth Olmos Martínez  
Universidad Autónoma de Baja California Sur, México  
Dra. Graciela Lara Gómez  
Universidad Autónoma de Querétaro, México.  
Dr. Łukasz Sułkowski  
Faculty of Public Management of the Jagiellonian University,  
Polonia  
Dr. Abraham Nosnik Ostrowiak  
Universidad Anáhuac, México, D.F.  
Dra. Bogumila Lisocka-Jaegermann  
Universidad de Varsovia, Polonia  
Dra. Antonia Elisabeti Godoy  
Facultad de Ciencias Económicas de la UNaM, Argentina  
Dra. Urzula Zulawska  
Warsaw University, Polonia.  
Dra. Sonia Comboni Salinas  
Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco,  
México  
Dr. Daniel García Urquidez  
Universidad de Occidente, México

Comité técnico editorial  
Profesores de la Universidad de Occidente

Dra. María Aracely Mendivil Portillo  
Dra. Anajilda Mondaca Cota  
Dra. Lydia María López Barraza  
Dra. María del Carmen Martínez Valenzuela  
Dr. José Ángel Trigueros Salmerón  
Dra. Fridzia Izaguirre Díaz de León  
Dra. María Guadalupe Vélez Vázquez  
Dra. María de Jesús Obeso  
Dr. Luis Carlos González Márquez  
Dr. Hugo Rodríguez Gallegos  
Dra. Mónica Velarde Valdez  
Dr. José Jaime Zepeda Rodríguez

Diseño editorial y portada  
M. en C. Mariela López Aguilar

Corrección de estilo  
M. en C. Carlos de Jesús Gastélum Melesio

Traductor y corrector de estilo en inglés  
M. en C. Manuel Tomás Demirdjián Perchemlián

*Ciencia desde el Occidente* está indizada en:



**Actualidad Iberoamericana**  
Índice Internacional de Revistas



# SUMARIO

---

<b>Notas del Editor</b> Carlos de Jesús Gastélum Melesio	<b>5 - 6</b>
<b>Vulnerabilidad ante el Cambio Climático del sector Agrícola del Estado de Sinaloa</b> Ramiro Ahumada Cervantes	<b>7 - 18</b>
<b>Seguridad y género en el transporte público del Estado de México: Tarea pendiente</b> Yasmín Hernández Romero, Enrique Moreno Sánchez	<b>19 - 30</b>
<b>Desempeño de variables turísticas y socioeconómicas en los municipios de Baja California Sur (BCS)</b> Reyna María Ibáñez Pérez	<b>31 - 46</b>
<b>Estudio comparativo del acceso a la justicia y la protección de los Derechos Humanos en México, Polonia y África del Sur. Homenaje al centenario de la Constitución Mexicana de 1917</b> Lukasz Czarnecki	<b>47 - 53</b>
<b>Consecuencias psico-sociales de una pedagogía desintegrada</b> Prudenciano Moreno Moreno, Rita Cecilia Puente Anguamea	<b>54 - 67</b>
<b>Guía de estilo para autores</b>	<b>68 - 71</b>

# SUMMARY

---

- 5 - 6**      **Editor notes**  
Carlos de Jesús Gastélum Melesio
- 7 - 18**      **Climate Change Vulnerability of Sinaloa State Agricultural Sector**  
Ramiro Ahumada Cervantes
- 19 - 30**      **Security and gender in the public transport of State of Mexico: a pending task**  
Yasmín Hernández Romero, Enrique Moreno Sánchez
- 31 - 46**      **Performance of tourist and socio-economic variables in the municipalities of Baja California South (BCS)**  
Reyna María Ibáñez Pérez
- 47 - 53**      **Comparative study of access to the justice and protection of human rights in Mexico, Poland and South Africa. A tribute to the centenary of the Mexican Constitution of 1917**  
Lukasz Czarnecki
- 54 - 67**      **Psycho-social consequences of a disintegrated pedagogy**  
Prudenciano Moreno Moreno, Rita Cecilia Puente Anguamea
- 72 - 74**      **Guidelines for authors**

# SEGURIDAD Y GÉNERO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO: TAREA PENDIENTE

Security and gender in the public transport of State of Mexico: a pending task

**Dra. Yasmín Hernández Romero**

Universidad Autónoma del Estado de México - Zumpango

Contacto: yasmin\_h\_r@hotmail.com

**Dr. Enrique Moreno Sánchez**

Universidad Autónoma del Estado de México - Texcoco

*Recibido:* 01/06/2017

*Aceptado:* 20/07/2017

## RESUMEN

En este documento se reflexiona acerca del problema de inseguridad y de violencia urbana que viven las mujeres en el Estado de México, poniendo énfasis en uno de los espacios donde ambos problemas tienen lugar de forma frecuente y cotidiana: el transporte público. En este ámbito, pese a las acciones preventivas y de seguridad emprendidas por el gobierno estatal, hace falta la ejecución eficiente de políticas públicas de carácter transversal que contribuyan a elevar la seguridad y, por ende, la calidad de vida de la población mexicana en general, y de las mujeres en particular.

**Palabras clave:** Seguridad, Género, Transporte Público, Violencia, Políticas Públicas.

## ABSTRACT

This document reflects on the problem of insecurity and urban violence that women live in the State of Mexico; emphasizing in one of the spaces where violence and insecurity takes place on a frequent and daily basis: public transport. Noting that, despite the preventive and security measures in public transport undertaken by the state government, public policies of a cross-cutting nature are needed to improve the safety and, therefore, the quality of life of the Mexican population in general, and women in particular.

**Keywords:** Security, Gender, Public transportation, Violence, Public Policies.

## INTRODUCCIÓN

Las condiciones de violencia e inseguridad que prevalecen en el Estado de México se han convertido en elementos definitorios de esta entidad. Desde el año 2012, se presenta como la entidad federativa con la más alta tasa de incidencia delictiva, de acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Asimismo, de acuerdo con los resultados de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) 2016, en esta entidad se localiza el municipio con mayor sensación de inseguridad en el país: Ecatepec. Uno de los grupos más vulnerables a la violencia e inseguridad es el de las mujeres. En esta entidad, la agudización de la violencia en contra de la mujer llevó, en el año 2015, al establecimiento de la Alerta de género en once municipios.

El interés por abordar la situación arriba expuesta se debe a la regularidad con que se presenta, y por el riesgo de instituirse como un hecho natural. Al respecto, desde el siglo XIX, Durkheim (1893/2002) refirió que la existencia del delito era una constante en todas las sociedades. Este carácter regular hacía del delito un objeto de estudio sociológico. Además, indicó que, así como era universal su presencia, también lo era su castigo.

El artículo expone el resultado parcial de una investigación en curso denominada Género, violencia e inseguridad en el transporte público del Estado de México. En éste se parte de la premisa de que la seguridad en el transporte público en el Estado de México sigue siendo una tarea pendiente. Para ello, se hace un recuento de las acciones emprendidas por la autoridad local en materia de seguridad, específicamente en el ámbito del transporte público, dado que es uno de los espacios donde la violencia e inseguridad tienen lugar de forma frecuente y cotidiana. Por ejemplo, en 2016, la ENSU refiere que en Ecatepec -uno de los once municipios en los que se declaró la alerta de género- el transporte público, con el 98.2%, constituye el espacio público que a nivel nacional presenta el más alto porcentaje de sensación de inseguridad. La atención de este problema remite a un asunto de índole pública y, de manera específica, de política pública con enfoque de género en el transporte.

El escrito se estructura en cinco apartados. En un primer término se exponen algunas consideraciones acerca del binomio seguridad e inseguridad urbana, conceptos centrales para el tema en cuestión. En segundo lugar, se

presenta un panorama en torno al contexto discursivo y normativo de carácter nacional e internacional, generado ante la prevalencia de la inseguridad y violencia urbana; para luego, en un tercer apartado, plantear el tema de violencia en contra de la mujer, que tiene lugar en el Estado de México, enfatizando sobre aquella que ocurre en el transporte público. En el cuarto apartado, se señalan las acciones preventivas, sancionadoras y de contención de la violencia que se han implementado en el transporte colectivo de la entidad, tomando como periodo de referencia el comprendido entre 2011-2017. En el último apartado, se discute acerca de la efectividad de las acciones del gobierno estatal en materia de seguridad para las mujeres en el transporte público, destacando la situación que se presenta en los once municipios que comprenden la declaratoria de alerta de género, por la vulnerabilidad que presentan. Finalmente, se dan algunas conclusiones al tema y posibles líneas de investigación al respecto.

## El binomio seguridad e inseguridad

Hablar del binomio seguridad-inseguridad ha sido un tema que se remonta al origen de la sociedad misma. En cada etapa socio-histórica han existido diferentes elementos que generan inseguridad para el individuo o grupo social al que pertenece, sea ésta motivada por la naturaleza misma o resultado de la interacción social. En cualquiera de los dos casos, el individuo ha buscado actuar para establecer condiciones que generen seguridad. Conforme la sociedad se ha ido complejizando, la atención de la seguridad se ha concentrado en instancias especializadas en dicha materia, y en aspectos particulares como la seguridad en las ciudades, y la seguridad de las mujeres.

Para Castel (2004), la seguridad es la condición primera para que los individuos puedan hacer sociedad y es una tarea que debe llevar a cabo el Estado, hablando de la sociedad moderna. En ese sentido, señala que estar protegido no es una condición natural sino un proceso de construcción de protecciones. Empero, advierte que, en una sociedad democrática, la seguridad encuentra una serie de límites, ya que es un derecho, pero no puede cumplirse plenamente sin atentar contra otros derechos.

En la literatura sobre el tema, es común encontrar que el concepto de seguridad esté acompañado de algún adjetivo como: nacional, pública, social, ciudadana, humana, urbana, ambiental, jurídica; en función del ámbito de atención o del enfoque en que se sustente. En cualquiera

de los casos, a la seguridad se le vincula con la intervención pública, para contrarrestar algún tipo de riesgo.

En este documento se aborda la seguridad urbana y su antinomia, la inseguridad urbana, vinculadas a la violencia y criminalidad, correlacionadas con el crecimiento de las ciudades. Es necesario precisar que la seguridad/inseguridad tienen dos dimensiones: una de carácter objetivo, relacionada con los actos de violencia y criminalidad existentes; y otra de carácter subjetivo, la cual no tiene necesariamente un nexo con parámetros objetivos delictivos. Lo anterior permite realizar una distinción entre seguridad/inseguridad objetiva y seguridad/inseguridad subjetiva.

Algunos estudiosos en esta materia definen a la percepción de la seguridad como “la perturbación angustiosa del ánimo que se deriva de la diferencia entre el riesgo percibido de ser víctima de un crimen y la victimización de hecho” (Vilata, 2009, citado en Jasso, 2013: 14). Esta distinción remite, de nueva cuenta, a dos dimensiones de la inseguridad: una de carácter abstracto o subjetivo y, otra concreta u objetiva. Por su parte, Kessler (2009, citado en Varila, 2013) estudia los sentimientos de inseguridad en el contexto de producción y se apoya en el concepto de victimización indirecta, el cual correlaciona a las víctimas y el peligro potencial.

Independientemente de ser un problema objetivo o subjetivo, en ambos casos tiene repercusiones en la manera en cómo las personas viven su cotidianidad, así como en las posibilidades de trazo de la propia trayectoria de vida. Lo anterior se traduce en acciones y prácticas socioespaciales diferenciadas que, en muchas ocasiones, limitan el derecho a alcanzar otros derechos como la educación, el trabajo y esparcimiento (Hernando, 2006).

Empero, esta distinción entre un nivel objetivo y uno subjetivo, supone una relativa independencia entre ambos. En ese sentido, Sozzo (2000) considera que producir seguridad urbana conlleva reducir el riesgo de ser victimizado, reducir el temor individual o colectivo frente al delito, u obtener ambos efectos. Así, las acciones que tienden a disminuir el riesgo objetivo, no necesariamente reducen el riesgo subjetivo, y viceversa.

Ahora bien, las acciones en materia de seguridad se han ubicado dos líneas de solución, una de carácter preventivo, y otra de control o represiva. Las acciones preventivas buscan incidir en las causas que propician el problema, y

consisten en dispositivos y programas de intervención antes de que el delito se produzca. Estas acciones pueden ser de diversa índole. Fuentes (2003) establece una distinción en torno a las acciones preventivas:

Las distintas acciones que se llevan a cabo pueden dividirse en aquellas que modifican los factores estructurales, las que modifican los factores sociales, las que se centran en factores específicos (programas puntuales), las que buscan modificar un conjunto de factores (programas integrales) y las acciones que van dirigidas al total de la población (prevención primaria), a los grupos de alto riesgo (secundaria) o a las víctimas y agresores (terciaria). (p. 20).

Por su parte, las acciones de control o represión implican mecanismos de captura o castigo de quien delinque y son denominadas también acciones policíacas, legislativas y penitenciarias (Fuentes, 2003). Siguiendo a Durkheim (1893/2002), las reglas penales en cada tipo de sociedad expresan las condiciones fundamentales de la vida colectiva, y la función social que cumple la pena es mantener la cohesión social.

En cada sociedad se encuentran diferentes arreglos para el mantenimiento del orden social; en ocasiones, se apuesta a las acciones preventivas, en otras a las de control; pero también existen enfoques o arreglos que atienden ambas. Lo anterior depende de las condiciones estructurales internas y externas, coyunturales, culturales e ideológicas, de los grupos que conforman la sociedad, y de las relaciones de poder que establecen.

Así, en el tema de la seguridad urbana, se ha definido que la violencia e inseguridad no permiten una apropiación de la ciudad, cuyo uso y disfrute ha sido reconocido como un derecho humano en el que se articulan y expresan otros derechos; que en los casos contrarios, son vulnerados.

En dicha línea de discusión se encuentra el enfoque sobre Desarrollo Humano 1994, publicado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014), que incorpora un nuevo contenido en el concepto de seguridad humana, en el que la seguridad de las ciudades se vuelve un asunto prioritario. Uno de los grandes retos de este programa es eliminar el temor de la población en la vivencia cotidiana dentro de las ciudades.

Vinculado con lo anterior, se encuentra el tema de la violencia en contra de las mujeres y su derecho a la ciudad.



La pertenencia a este sexo se ha considerado como un elemento agravante de la violencia. En cuanto a la percepción de inseguridad, las posturas feministas, por un lado, y la geografía de género, por otro, han abonado en el establecimiento de nuevas miradas en torno al uso y disfrute de los espacios, entre ellos la propia ciudad.

Bajo esta perspectiva, se ha establecido que la inseguridad afecta tanto a mujeres que han vivenciado algún tipo de violencia, como a mujeres que no la han experimentado. En ambos casos, al miedo de las mujeres a los robos, asaltos o secuestros, se agrega el de ser violentada sexualmente, temor que refleja las estructuras de desigualdad social y de reproducción de patrones culturales patriarcales, y la vulnerabilidad que acompaña a las mujeres.

Respecto a la anterior temática de seguridad/inseguridad de las mujeres en la ciudad, en los últimos años se han establecido directrices internacionales y nacionales en favor del mencionado derecho, influyendo en las acciones públicas regionales y municipales.

## Contexto discursivo para la contención de la inseguridad y violencia

Una de las principales referencias en el tema de seguridad de las mujeres y las niñas en la ciudad ha sido el *Programa de Ciudades más Seguras*, que emite el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (UNHABITAT), el cual, desde sus inicios en 1996, presentó como uno de los pilares a la prevención de la delincuencia social en entornos urbanos, siendo las acciones de prevención en el ámbito local uno de los ejes estratégicos para la buena gobernabilidad.

Asimismo, en el Primer Seminario Internacional sobre la Seguridad de las Mujeres, se lanzó la *Declaración de Montreal sobre la Seguridad de las Mujeres* (2002), en ella se establece que el sentimiento de inseguridad y la victimización que viven las mujeres constituye un factor que frena no sólo a la equidad de género, sino también al desarrollo social. En dicho documento se hace un llamado a los servicios policiales para implementar acciones preventivas en materia de violencia e inseguridad.

En 2004, se dicta la Declaración de Bogotá, durante la Segunda Conferencia Internacional "Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas". En ella se reafirma el llamado a las

autoridades locales para la instauración de políticas municipales en materia de seguridad ciudadana con enfoque de género.

Posteriormente, en 2005, durante el Tercer Foro Social Mundial llevado a cabo en Brasil, se concluye la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*. En esta Carta, ese derecho es definido como el "usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social" (2013,185).

Así, se exhorta a las autoridades para implementar medidas que garanticen el logro de este derecho humano, enfatizado en la protección de grupos vulnerables, dentro de los cuales se encuentran las mujeres. De igual forma, se establece la necesidad de integrar el tema de la seguridad urbana en el espacio público. Y en el tema del transporte público, éste debe atender las diferentes necesidades ambientales y sociales, entre ellas las de género.

En 2010, teniendo como sede a Nueva Delhi, se lleva a cabo la "Tercera Conferencia Internacional de Seguridad de las Mujeres: construyendo ciudades inclusivas", en la cual se aprobó la Declaración de Delhi, instando a los diferentes actores sociales a comprometerse en la realización de cambios que coadyuven para que las ciudades sean libres de violencia contra las mujeres.

En febrero de 2017, en la Ciudad de México, se llevó a cabo el Foro global "Ciudades y espacios públicos seguros: Acciones para mujeres y niñas en seguridad, empoderamiento y ciudades sostenibles". Un evento significativo al considerar a esta entidad federativa como sede del evento.

En México, desde el punto de vista legal, el reconocimiento del derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, se tiene con el establecimiento de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una vida Libre de Violencia (LGAMVLV), publicada en el año 2007. En ella se señalan los mecanismos que deberán implementar los diferentes niveles de gobierno, algunos de carácter preventivo.

Dentro de este contexto discursivo, se inscriben las acciones gubernamentales implementadas en materia de prevención y seguridad. En el Estado de México en particular, es notoria la poca atención a la seguridad en el transporte público, y aún más desde la perspectiva de género.

## El Estado de México: un foco rojo

En la actualidad, el Estado de México constituye la entidad más poblada del país, con 16,187,608 habitantes (según la Encuesta Intercensal INEGI, 2015), 7,834,068 hombres y 8,353,540 mujeres. Es también una de las más industrializadas, contribuyendo con el 8.8% del Producto Interno Bruto Nacional, de acuerdo con información del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) presentada en el año 2012. Empero, al mismo tiempo se encuentra dentro de las 15 entidades con mayor pobreza extrema en el país, lo que refiere un crecimiento vinculado a una polarización y desigualdad económica.

Respecto al tema de la seguridad urbana de las mujeres, la asociación inmediata que se realiza al mencionar el Estado de México es con la inseguridad, delincuencia y feminicidio. Lo anterior se ve respaldado con los resultados de la ENVIPE, o mediante las estadísticas oficiales de las instancias de gobierno.

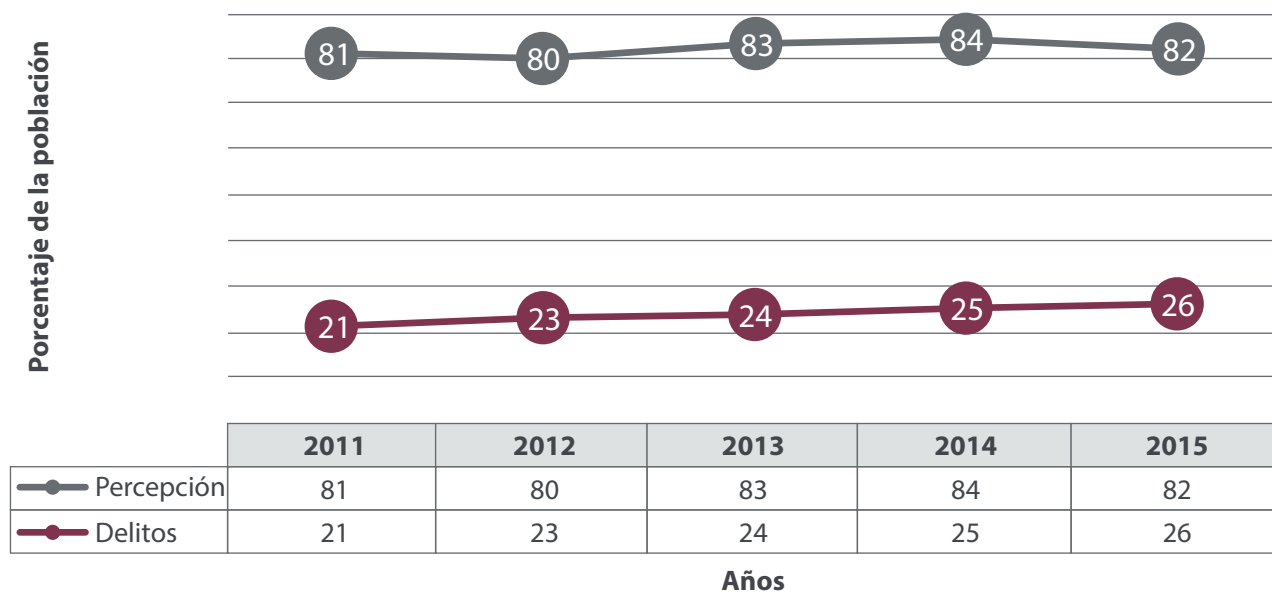
En la ENVIPE 2014, el Estado de México fue la entidad con el mayor número de delitos cometidos; la tasa de delitos por cada 100,000 habitantes para la población de 18 años y más, en el año inmediato anterior fue de 93,003.

Seguido de Baja California con 57,066 y el Distrito Federal (ahora Ciudad de México) con 51,786. El delito más frecuente en el Estado de México fue el robo o asalto en la calle o en el transporte público. El segundo delito más frecuente fue la extorsión, y el tercer delito, el robo parcial o total de vehículo.

Lo anterior muestra la relevancia social del problema delictivo en general, y en el transporte público en particular, haciendo de éste último un ámbito de atención prioritaria no sólo para los tomadores de decisiones públicas, sino también para la academia, en tanto línea de investigación escasamente explorada.

De acuerdo con información de David (2016), quien toma como base los resultados de la ENVIPE 2015, los ciudadanos que habitan en el Estado de México se sienten inseguros en el transporte público, ocupando la entidad el primer lugar a nivel nacional en cuanto a esta percepción. Este dato tiene un paralelismo con la inseguridad objetiva, esto es, con el riesgo de victimización por la incidencia delictiva en la entidad, y que se presenta de manera constante, como se observa en la siguiente gráfica, que abarca del año 2011 al 2015. (Figura 1).

Figura 1. Porcentaje de percepción de inseguridad y de delitos cometidos en el transporte público del Estado de México.



© Hernández, Y., Moreno, E. con información de David (2016), México Evalúa, cuya base es la ENVIPE 2015, INEGI. *Revista Ciencia desde el Occidente*, Vol. 4, Núm. 2, 2017.

De acuerdo con la ENVIPE 2016, en el Estado de México la percepción de la inseguridad sigue siendo el problema de mayor importancia para la población, con un 70.6%, seguido del desempleo, el cual tiene un 39.9%. En lo que refiere a la tasa de los tres delitos más frecuentes, por cada cien mil habitantes para la población de 18 años o más, el porcentaje se reporta de la siguiente manera: 49.3% robo o asalto en calle o transporte público, 21.1% extorsión y 8.7% fraude. Al panorama delictivo se adiciona la llamada cifra negra, conformada por las personas que no denuncian cuando son víctimas, siendo la violencia en el transporte público uno de los delitos que menos se denuncia.

Hablando de seguridad para las mujeres, en el caso del Estado de México, la Ley de Acceso de las Mujeres a una vida Libre de Violencia (LAMVLEM), se dicta en el año 2008. Empero, en esta entidad, como en otras del país, la existencia de leyes no es garantía de su cabal aplicación. Prueba de ello es el incremento constante de los índices de violencia en contra de mujeres.

Tomando como base información de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), 2011, en el Estado de México el 43.3% de las mujeres son violentadas en el ámbito comunitario. En relación al daño ocasionado, 80.4% de las mujeres mexiquenses ha padecido alguna forma de intimidación, 50.3% un tipo de abuso sexual y 7.9% ciertas agresiones físicas. Adicionado a lo anterior, existen otros referentes empíricos que permiten dar cuenta de la inseguridad y violencia que viven las mujeres en el Estado de México. Es el caso del feminicidio, forma extrema de la violencia en contra de la mujer, al grado de que, en el año 2016, esta entidad desplaza a Ciudad Juárez, como la capital de los feminicidios en México.

La violencia sistemática y la tasa de feminicidios llevaron a que el 31 de julio de 2015 se estableciera la declaración de alerta por violencia de género en once municipios mexiquenses: Ecatepec, Nezahualcóyotl, Valle de Chalco, Toluca, Tlalnepantla, Chimalhuacán, Naucalpan, Tultitlán, Ixtapaluca, Cuautitlán Izcalli y Chalco. A través de esta alerta, el Gobierno de la entidad tiene la obligación de realizar acciones para prevenir, atender, investigar, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres. Para el caso del transporte público, exige mayor control de éste y vigilancia en zonas de riesgo (Gov. EdoMéx, 2015).

Investigaciones realizadas en otras ciudades de México

y del mundo muestran que las mujeres son las que mayormente usan el transporte público; asimismo, son quienes padecen -predominantemente- manifestaciones de violencia sexual. Esto hace del transporte público un espacio de atención prioritario en la toma de decisiones públicas. Aun cuando en la entidad mexiquense se carece de datos sobre usuarios de transporte público, o de los delitos cometidos en el transporte público desagregados por sexo, es necesario tomar en cuenta dicha variable para implementar acciones gubernamentales que coadyuven a contener la violencia que se comente en contra de la mujer.

### Acciones y disposiciones gubernamentales en torno al transporte público en el periodo 2011-2017

En este apartado se expone, de manera general, el sustento normativo que rige la dinámica del transporte público en la entidad, al tratarse de una reglamentación cuyo establecimiento corresponde al gobierno estatal. Asimismo, se indican las acciones implementadas en materia de seguridad por la autoridad local.

En el Estado de México, existe un marco amplio y avanzado en materia de seguridad en el transporte público; sin embargo, en la mayoría de las ocasiones se trata de letra muerta. Desde la promulgación del Código Administrativo del Estado de México, en el mes de diciembre de 2001, se establecieron, en el Libro Séptimo, las disposiciones que lo regulan, considerado como un servicio de utilidad pública e interés general, y cuyas prescripciones tienen como finalidad el proveer transporte público de calidad, seguro, eficiente y sustentable con el medio ambiente.

El periodo delimitado para esta revisión corresponde al del gobierno estatal actual, que va del año 2011 al 2017. Durante este tiempo se han expedido una serie de acuerdos vinculados a la tarea de prevención del delito en el transporte público, sustentados en el Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017, en el pilar “sociedad protegida”.

Dentro de las disposiciones emitidas se encuentra el Acuerdo por el que se da a conocer la norma técnica del sistema de videovigilancia, geolocalización y botones de pánico en el transporte público en la modalidad de colectivo, con enlace remoto al sistema de atención de llamadas de emergencia 066, publicado en la Gaceta de Gobierno el 19 de junio de 2013.

El 14 de abril de 2014 se publica el Acuerdo en torno

a la norma técnica de los servicios de taxi seguro y taxi rosa con enlace a un centro de monitoreo con el servicio de emergencia 066. En esa misma fecha se anuncia el Acuerdo por el que se expiden y señalan los elementos de identificación de los vehículos destinados a concesiones y permisos relacionados con el servicio público de transporte seguro para las modalidades de colectivo, automóvil de alquiler y taxi rosa.<sup>1</sup> Bajo este acuerdo el transporte seguro y el transporte rosa deberán contar con un sistema de geolocalización, videovigilancia y botón de pánico con enlace a un Centro de Monitoreo coordinado con el Centro de Mando y Comunicación. En esa misma tesitura se dicta el Decreto número 234, el 25 de junio de 2014, en el que, entre otras cosas, refiere las multas a quienes incumplan con la prestación del servicio sin la concesión, permiso o cromática correspondiente.

En el mismo orden de ideas, en marzo de 2015, entró en operación el Plan TrES, "Transporte Estatal Seguro", el cual consiste en la implementación de operativos en zonas geográficas que presentan alto índice delictivo en el transporte público. Dicho plan señala que se brindarán los números de emergencia y correo electrónico para que la ciudadanía pueda realizar la denuncia correspondiente.

El protocolo publicado indica que se hará la revisión a hombres y mujeres, fuera y dentro del vehículo, respectivamente; asimismo, en caso de que se encuentre presente la unidad médica, al operador se le podrá realizar un examen de detección de consumo de drogas o bebidas alcohólicas. En la página del gobierno del Estado de México, se informan resultados halagüeños, sin embargo, distan de mejorar el escenario de violencia e inseguridad al que se enfrentan los usuarios de transporte público de manera cotidiana.

Otro documento rector en el manejo y operación del transporte público lo constituye la Ley de Movilidad del Estado de México, publicada el 12 de agosto de 2015. En el artículo primero señala que la movilidad es un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo o modalidad de transporte; siendo obligación del gobierno estatal y municipal realizar acciones para su debido ejercicio. De nueva cuenta la seguridad constituye uno de sus principales ejes.

Como parte de esta Ley, se establece la sustitución de concesiones individuales en el transporte público por la llamada concesión única; bajo la idea de un mejor control en el transporte, lo que repercutiría en el tema de la seguridad. Una disposición que no todos los prestadores del servicio público de transporte han atendido y que, como en otras disposiciones, el acatamiento se encuentra mediado por intereses políticos y actitudes vacilantes de la autoridad gubernamental.

Bajo la misma lógica que se ha venido exponiendo, el 17 de septiembre de 2015 se anuncia el Acuerdo sobre la norma técnica para la sustitución, expedición, renovación y duplicado de licencias para conductores de transporte público; en la cual se integra un código QR y RFID que almacena datos como el comportamiento del titular, infracciones y multas.

Adicionado a lo anterior, el 24 de septiembre de 2015 se publica el Acuerdo que señala la norma técnica en materia de plataformas centralizadas electrónicas, sitios virtuales y/o aplicaciones móviles para la contratación del servicio público de transporte en la modalidad taxi. Esta disposición menciona dentro de sus objetivos el incrementar la seguridad para usuarios y operadores. Es importante decir que el uso de tecnología se ha constituido en un aliado de las acciones gubernamentales de carácter preventivo; ello se observa, por ejemplo, con el uso de botones de pánico conectados a centrales de emergencia y, recientemente, con el servicio de transporte público utilizando Aplicaciones de software instaladas en dispositivos móviles (Apps), como es Tapp Taxi. Esto último de manera limitada y con varios problemas en su operación.

Vinculado al tema de seguridad de las mujeres, en mayo de 2016 se puso en marcha la campaña "No dejemos que las arranquen de nuestras vidas" dirigida a toda la entidad, pero con énfasis en los once municipios en los que se decretó la alerta de género. A través de esta campaña se pretende difundir los factores de riesgo y dar consejos para evitar ser víctima de violencia. Se anuncia, de nuevo, que se incrementará el patrullaje y seguridad, se recuperarán espacios públicos, se dará **mayor vigilancia en el transporte público**, y la instalación y rehabilitación de alumbrado público, cámaras y postes con botón de pá-

---

<sup>1</sup> La diferencia entre el transporte seguro y el transporte rosa es que este último es un servicio para uso exclusivo de mujeres, quienes pueden estar acompañadas de menores de 12 años de edad y/o adultos mayores sin importar el sexo.

nico. Asimismo, que se contará con un aparato especializado para la investigación y seguimiento de los delitos de género.

Hasta ahora, se muestra un amplio trabajo normativo que, si bien contiene vacíos legales por cubrir, presenta un gran problema adicional en la falta de seguimiento y supervisión de parte de la autoridad, como ocurrió con el Programa de transporte rosa, el cual dejó de ser prioritario para la Secretaría de Movilidad e incluso ha sido calificado como un fracaso<sup>2</sup>. (García, 2015).

Dentro de los mecanismos de supervisión del funcionamiento del servicio de transporte público en la entidad se pueden mencionar los siguientes: en enero de 2016 la Secretaría lanza la aplicación “Quejas Transporte Público”, a través de la cual se pueden reportar anomalías en este servicio, y que se suma al programa “Inspector Ciudadano”. En esa misma tesitura, en diciembre de 2016 se crea el Instituto de Verificación (INVEAMEX)<sup>3</sup>, dentro de cuyas funciones está el corroborar que los vehículos de transporte público cumplan con la normatividad y, con ello, prevenir actos que pongan en riesgo a la ciudadanía. Lo anterior se realiza mediante visitas de inspección y verificación de las unidades de transporte público, con problemas de logística al tratarse de la entidad con el mayor número de unidades de transporte público.

Un elemento que influye en la falta de continuidad de algunos programas vinculados al tema del transporte y la seguridad ciudadana, y en la eficacia de las medidas adoptadas, ha sido la amplia rotación de los titulares de la Secretaría de Movilidad<sup>4</sup> y la Comisión Estatal de Seguridad<sup>5</sup>.

Estos cambios constantes de los responsables de diversas Secretarías y áreas clave de la administración pública estatal reflejan una inestabilidad en la estructura administrativa del gobierno. Adicionalmente, estos cargos, en la mayoría de las veces, son ocupados por personas sin el perfil ni la experiencia requerida. “Inestabilidad en el equipo de un gobernador **que repercute en la poco o nula eficacia en el diseño, programación y ejecución de política pública**, sobre todo en el sector de seguridad” (Alonso, 2016).

## Seguridad para las mujeres en el transporte público ¿un derecho en construcción?

Como se ha señalado con anterioridad, la declaratoria de Alerta de Género en once municipios del Estado de México exige mayor control en el transporte público en dichas localidades; aspecto que lleva a revisar con mayor detenimiento las labores realizadas en torno al transporte seguro. Para ello, se elaboró un cuadro en el que se concentra información sobre la población total en los once municipios en mención, la población femenina y el número de unidades de transporte seguro que reporta la Dirección del Registro de Transporte Público. Se presenta en la tabla 1. Como se observa, el número de unidades de transporte seguro no se encuentra en relación ni con la población total, ni con la población femenina. Por ejemplo, Ecatepec de Morelos, el municipio más poblado, cuenta con **571,613** mujeres, entre 15 y 59 años de edad, frente al municipio de Toluca, con **295,751** mujeres en ese mismo rango de edad. Esto implica una diferencia de **275,862**, y que en términos de distribución de la población femenina en los once municipios correspondería al 20.8% para Ecatepec y 10.8% para Toluca (INEGI, 2015). Sin embargo, en

<sup>2</sup> En agosto de 2015, Isidro Pastor Medrano, titular de esta Secretaría durante el periodo junio 2014 a enero 2017, declaró que el programa fue un fracaso. Los argumentos dados por Pastor Medrano para descalificar el programa son contradictorios: *la presión económica obligaba a subir a cualquier persona independientemente de su sexo, y solo 300 mujeres solicitaron el permiso para conducir un taxi rosa.*

<sup>3</sup> Se trata de un órgano desconcentrado de la Consejería Jurídica del Ejecutivo Estatal que, además del transporte público, debe verificar que los negocios e inversiones del Estado cumplan con las leyes estatales, en materia de protección civil, salud, desarrollo urbano y metropolitano, movilidad y medio ambiente.

<sup>4</sup> La administración del Gobernador Eruviel inicia con Jaime Barrera Velázquez, Ingeniero Mecánico, como titular de la Secretaría de Transporte, en cuyo cargo permanece 13 meses, siendo sustituido en octubre de 2012 por Ismael Ordoñez Mancilla, Ingeniero Civil. En junio de 2014, Isidro Pastor Medrano, Licenciado en Derecho, asume el cargo de Secretario de Transporte. Meses después dicha dependencia cambia su denominación y carácter al de Secretaría de Movilidad. El 6 de enero de 2017 entra en funciones Edmundo Ranero Barrera, Licenciado en Derecho, como Secretario de Movilidad, después de la renuncia de Isidro Pastor.

<sup>5</sup> El Comisariado Estatal de Seguridad Ciudadana del Estado de México, durante el gobierno de Eruviel Ávila, ha estado a cargo de: Salvador Neme Sastré (22 meses), Rocío Alonso Ríos (7 meses), Damián Canales Mena (16 meses) y, actualmente, Eduardo Valiente Hernández.

Tabla 1. Población y transporte seguro en municipios con alerta de género.

Nombre del municipio	Población Total	Población femenina total	Total de unidades de transporte seguro	Unidades de transporte seguro colectivo	Unidades de taxi seguro
Toluca	873,536	455,009	18,529	3,994	14,535
Cuautitlán Izcalli	531,041	274,001	4385	2221	2164
Tultitlán	520,557	267,602	1543	838	705
Tlalnepantla de Baz	700,734	363,658	7036	4380	2656
Naucalpan de Juárez	844,219	436,925	9130	5469	3661
Ecatepec de Morelos	1,677,678	863,201	8582	7916	666
Chalco	343,701	176,328	6765	6226	539
Valle de Chalco Solidaridad	396,157	204,363	675	407	268
Chimalhuacán	679,811	348,045	1800	1717	83
Ixtapaluca	495,563	252,840	1412	1157	255
Nezahualcóyotl	1,039,867	542,519	6635	6082	553

© Hernández, Y., Moreno, E. con información de la Encuesta Intercensal de 2015, INEGI; y de la Secretaría de Movilidad. Dirección del Registro de Transporte Público, 2016. *Revista Ciencia desde el Occidente*, Vol. 4, Núm. 2, 2017.

Toluca se tiene más del doble de unidades de transporte seguro que en Ecatepec.

En la figura 2 se observan los 125 municipios del Estado de México, iluminados de acuerdo con la población de mujeres que se encuentran en el rango de edad de 15 a 59 años, destacando la concentración poblacional que se advierte en los once municipios con alerta de género.

Adicional a lo anterior, el escenario de la inseguridad se agrava por el número de unidades de transporte público "pirata" o sin concesión que circulan en la entidad. De acuerdo con información de Isidro Pastor Medrano, quien fuera titular de la Secretaría de Movilidad en la entidad, existen más de 160 mil unidades de transporte público concesionadas, junto a 50 mil unidades irregulares (Barre-ra, 2016). Situación que indica la inoperancia de los acuerdos y normas establecidos en la entidad para la regulación del transporte público.

Con lo anterior, el panorama de la seguridad para las mujeres en el transporte público del Estado de México, se vislumbra poco alentador. Esto debido a que las acciones gubernamentales, con un escaso seguimiento de las

mismas por parte de la autoridad y la falta de control en las unidades del transporte público, tanto concesionado como sin concesión, no muestran un avance en la disminución, ni de la percepción de seguridad, ni de la seguridad objetiva.

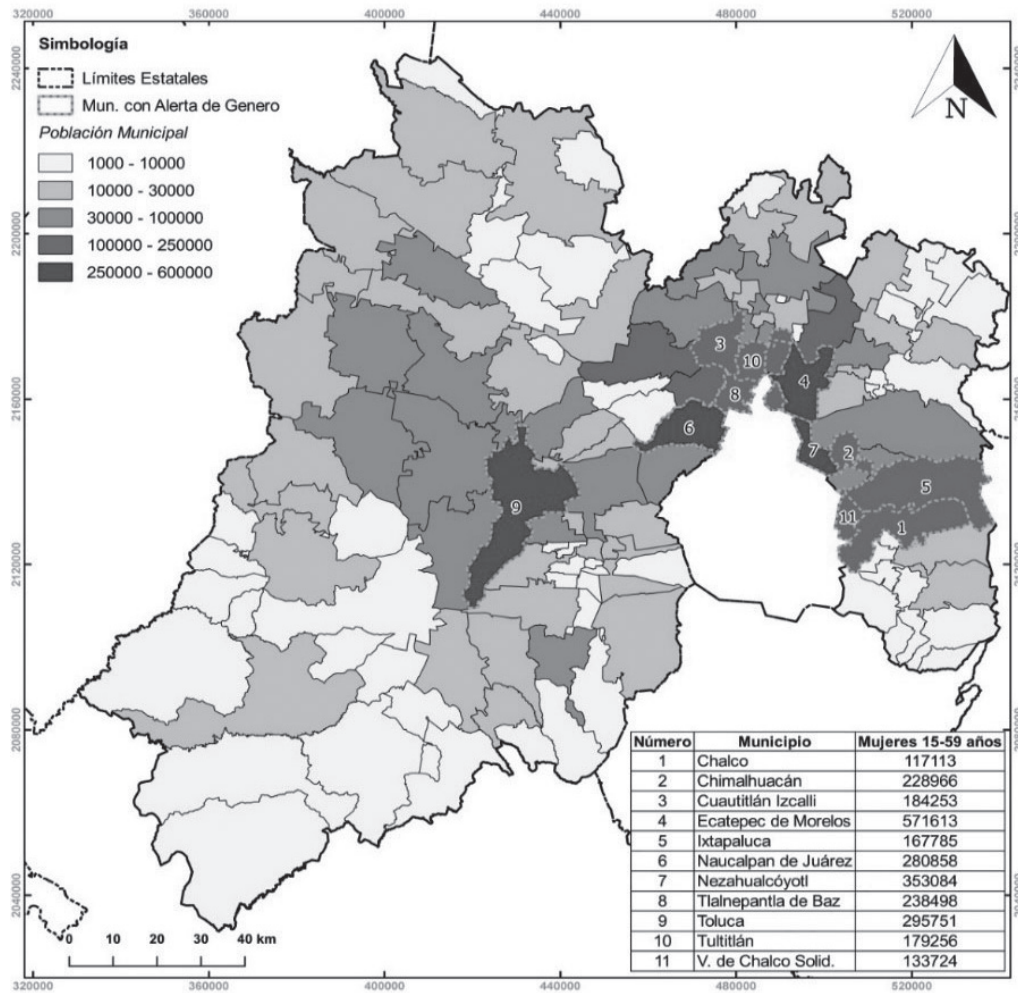
## CONCLUSIONES

La inseguridad y la violencia que en la actualidad se vive en las ciudades constituye uno de los problemas de gran envergadura que requiere de atención inmediata. Se trata de un problema que exterioriza no solo la inequidad social y de clase que priva en el Estado de México, sino también las relaciones de poder entre hombres y mujeres, que son expresión de una cultura patriarcal.

En México, hasta hace un par de décadas la violencia en contra de la mujer se proclamaba con mayor fuerza en el norte del país; empero, hoy en día el Estado de México se ha colocado en los primeros lugares donde se manifiestan diversas formas de violencia en contra de la mujer, incluyendo el feminicidio.

En este escrito se ha buscado presentar un ámbito poco explorado en el terreno académico, y sobretodo,

Figura 2. Población femenina de 15 a 59 años y municipios con alerta de género.



© Hernández, Y., Moreno, E. con información de la Encuesta Intercensal 2015, INEGI. *Revista Ciencia desde el Occidente*, Vol. 4, Núm. 2, 2017.

poco atendido por la autoridad gubernamental: la inseguridad y violencia en el transporte público de pasajeros del Estado de México. Si bien se han realizado investigaciones sobre la violencia en el transporte público en la Ciudad de México, la situación que se presenta en la entidad más poblada del país pareciera poco atractiva para los investigadores sociales.

Es necesario advertir que la formulación y aplicación de programas de transporte público conciernen a la autoridad de cada una de las entidades federativas, lo que invita a una revisión particularizada de las acciones emprendidas por las autoridades locales.

Si bien el problema de la inseguridad en el transporte público ha comenzado a recibir atención en el Estado de

México, el tratamiento aún es insuficiente. Las acciones y disposiciones normativas son amplias, empero, la realidad sigue mostrando cifras delictivas que se acrecientan día a día. La cotidianidad para los usuarios del transporte público, y con mayor frecuencia para las mujeres, sigue siendo la inseguridad objetiva y subjetiva.

Por lo expuesto anteriormente, se percibe la necesidad evidente de una mayor coherencia entre programas y políticas con un enfoque de género. Dentro de las acciones emprendidas por la autoridad local destacan las estrategias de control; sin embargo, deberán ir acompañadas de acciones preventivas de corto y largo plazo, a las que se les dé seguimiento.

Así, un punto fundamental en esta entidad, debe ser

la generación de información precisa que oriente las políticas de transporte público atendiendo la cuestión de género. La información oficial de la Secretaría de Movilidad se presenta vaga en esta materia.

En la academia, futuros trabajos deberán indagar acerca de cómo perciben las mujeres las acciones del gobierno sobre la prevención del delito en el transporte público para medir y evaluar tanto la efectividad de las acciones

gubernamentales, como la adecuada articulación de programas y normatividades con un enfoque de género.

En la actualidad, el proceso de empoderamiento de las mujeres para exigir formas de sociabilidad que les permitan disfrutar del derecho a la ciudad, y por ende del uso y disfrute del transporte público, se encuentra en ciernes. El referente para el logro del reconocimiento social de este derecho tendrá que ser una vida sin violencia y sin miedo.

## REFERENCIAS

- Alonso, E. (2016), La inestabilidad de un gobernador. *Métrica. Periodismo y transparencia*. Fecha de publicación 31/10/2016. Recuperado el 10 de agosto de 2017, de <http://metricadigital.com/la-inestabilidad-de-un-gobernador>
- Barrera, J. M. (2016), Edomex, con la mayor cifra de unidades de transporte público, *El universal*. Fecha de publicación 20/06/2016. Recuperado el 27 de diciembre de 2016, de <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropli/edomex/2016/06/28/edomex-con-la-mayor-cifra-de-unidades-de-transporte-publico>.
- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2013). *Cuadernos Geográficos*. Núm. 52 p. 368-380. Universidad de Granada, Granada, España. Recuperado el 12 de enero de 2017, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17128112016>
- Castel, R. (2004), *La inseguridad social. ¿Qué es estar protegido?*, editorial Manantial.
- CONEVAL (2012), *Informe de pobreza y evaluación en el Estado de México*.
- David, J. (03/06/2016), El miedo no anda en burro... anda en transporte público. En *Animal Político*. Recuperado el 13 de febrero, de 2017. <http://www.animalpolitico.com/blogueros-el-blog-de-mexico-evalua/2016/06/03/el-miedo-no-anda-en-burro-anda-en-transporte-publico/>
- Declaración de Montreal sobre la Seguridad de las Mujeres. (2002), 1 Seminario Internacional sobre la Seguridad de las Mujeres. Montreal Canadá. Mujeres y Ciudades Internacional (WICI). Mayo 2002. Recuperado el 20 de diciembre de 2016, de [http://femmesetvilles.org/downloadable/montreal\\_declaration\\_sp.pdf](http://femmesetvilles.org/downloadable/montreal_declaration_sp.pdf)
- Dirección del Registro de Transporte Público (2016), Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México. Respuesta a solicitud de información pública, folio 00235/SM/IP/2016. 24 de noviembre de 2016.
- Durkheim, E. (1893/2002), *La división del trabajo social*, editorial Colofón, México.
- Fuentes Romero, D. F. (2003), Políticas públicas y seguridad ciudadana: la violencia como problema público, en *Estudios Fronterizos*, vol. 4, núm. 8, julio-diciembre, pp. 13-31 Universidad Autónoma de Baja California Mexicali, México.
- García, E. (2015), Reconoce Isidro Pastor fracaso del taxi rosa, *Diario Evolución*. Fecha de publicación 27/09/2015. Recuperado el 9 de agosto de 2017 de, <http://diarioevolucion.com.mx/?p=6411&>
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (s/f). *Programa integral para la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres y para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres del Estado de México*. Recuperado 20 de mayo de 2017, de [http://cedoc.inmujeres.gob.mx/ftpg/EdoMex/MEX\\_MA2\\_PROGRAMA\\_IGUALDAD\\_12.pdf](http://cedoc.inmujeres.gob.mx/ftpg/EdoMex/MEX_MA2_PROGRAMA_IGUALDAD_12.pdf)
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO (31/07/2015), Declaratoria de Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en el Estado de México. Recuperado el 30 de marzo de 2017, de <http://alertadegenero-edomex.com/>
- Hernando Sanz, F. (2006), Geografía y violencia urbana, en Hiernaux, Daniel y Alicia Lindon (Dir). *Tratado de Geografía Humana*. Anthropos/ UAM-I.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2016), *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública*. ENVIPE. Principales resultados. [http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/proyectos/enchogares/regulares/envipe/2016/doc/envipe2016\\_mex.pdf](http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/proyectos/enchogares/regulares/envipe/2016/doc/envipe2016_mex.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2011), *Panorama de violencia contra las mujeres en México*. Recuperado el 4 de agosto de 2015, de [http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/estudios/sociodemografico/mujeresrural/2011/702825048327.pdf](http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/estudios/sociodemografico/mujeresrural/2011/702825048327.pdf)



- Jasso López, C. (2013), Percepción de inseguridad en México, en *Revista Mexicana de Opinión Pública*, julio-diciembre, p. 13-29. Recuperado en 29 de enero de 2017, de <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1870730013723196>
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV) (04/06/2015), Última reforma, Diario Oficial de la Federación, México. [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV\\_040615.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV_040615.pdf)
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2014), *Informe sobre Desarrollo Humano*. Recuperado el 20 de diciembre 2016, de [http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr\\_1994\\_es\\_completo\\_nostats.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_1994_es_completo_nostats.pdf)
- Secretaria de Movilidad (s/f), Marco normativo de actuación o ámbito de competencia. Información pública de oficio mexiquense. Disponible en: <http://www.ipomex.org.mx/ipo/portal/transporte/marcoJuridico/8.web>
- Sozzo, M. (2000), Seguridad urbana y tácticas de prevención del delito, en *Cuadernos de jurisprudencia y doctrina penal*. Ad-Hoc, BsAs, Núm. 10. Recuperado el 30 de marzo de 2017, de [http://der.unicen.edu.ar/extension/upload/Sozzo\\_Seguridad\\_urbana\\_y\\_tacticas.pdf](http://der.unicen.edu.ar/extension/upload/Sozzo_Seguridad_urbana_y_tacticas.pdf)
- Varila Cajamarca, D. A. (2009), Reseña del libro El sentimiento de inseguridad: sociología del temor al delito. De Kessler, Gabriel. Siglo XXI editores, 288 p. En *Revista Estudios Socio-Jurídicos*. Vol.15 no.1 Bogotá Jan./jun. P. 167-176, 2013. Recuperado el 25 de febrero de 2017, de <http://www.scielo.org.co/pdf/esju/v15n1/v15n1a07.pdf>



**UdeO**  
UNIVERSIDAD DE OCCIDENTE

Ciencia desde el Occidente está indizada en:

 **Actualidad Iberoamericana**  
Indice Internacional de Revistas

 **biblat**  
Bibliografía Latinoamericana

 **latindex**

 **SciELO** México

 **CLASE**  
Citas Latinoamericanas en  
Ciencias Sociales y Humanidades