

PERSPECTIVAS DE GESTIÓN PARA EL ABORDAJE DEL CRIMEN Y TEMOR EN ESTUDIANTES USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CIUDAD JUÁREZ, MÉXICO

Perspectives of management for addressing crime and fear among students who use public transportation in Juárez, Mexico

Recibido: 21 de abril de 2025

Aceptado: 27 de mayo de 2025

Diego Adiel Sandoval-Chávez, Doctor en Investigación. Tecnológico Nacional de México/IT de Ciudad Juárez. diego.sc@cdjuarez.tecnm.mx.  ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2536-1844>.

Lizette Alvarado-Tarango, Maestra en Ingeniería Administrativa. Tecnológico Nacional de México/IT de Ciudad Juárez. lalvarado@itcj.edu.mx.  ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-3778-2282>.

Humberto García-Castellanos, Doctor en Ciencias en ingeniería Industrial. Tecnológico Nacional de México/IT de Ciudad Juárez. humber.gc@itcj.edu.mx.  ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4684-4888>. Autor de correspondencia.

RESUMEN

Los delitos e incivildades sufridas por estudiantes universitarios en México han sido escasamente estudiados, sin conocer su victimización y sin contar con una base sólida para desarrollar políticas públicas que enfrenten este problema. Este trabajo tuvo como objetivo aproximar las formas de victimización de los estudiantes del TecNM/IT de Ciudad Juárez, planteando un estudio transversal en una muestra de 206 estudiantes. Para conocer los patrones de victimización, se desarrolló un cuestionario ad hoc considerando cinco categorías de crímenes e incivildades: sexuales visuales, sexuales auditivos, sexuales físicos, graves y diversos. Cada participante firmó un consentimiento informado y dispuso de apoyo psicológico. Los resultados mostraron que el sexo femenino es el principal grupo de victimización para cuatro categorías de crímenes e incivildades, principalmente sexuales. El grupo de estudiantes del sexo masculino es más proclive a crímenes graves. Se discuten los resultados, sugiriendo algunas avenidas de gestión y se presentan las conclusiones.

Palabras clave: *Incidencia criminal; Vulnerabilidad social; Vulnerabilidad física; Desorden social; Incivildades.*

ABSTRACT:

Crimes and incivilities suffered by university students in Mexico have been scarcely studied, with little knowledge of their victimization and a lack of a solid basis for developing public policies to address this problem. This study aimed to approximate the forms of victimization among students at the TecNM/IT (National Technological University of Mexico) in Ciudad Juárez, proposing a cross-sectional study with a sample of 206 students. To determine victimization patterns, an ad hoc questionnaire was developed considering five categories of crimes and incivilities: visual sexual, auditory sexual, physical sexual, serious, and various. Each participant signed an informed consent form and received psychological support. The results showed that females are the primary victimized group for four categories of crimes and incivilities, primarily sexual. Male students are more prone to serious crimes. The results are discussed, some avenues for management are suggested, and conclusions are presented.

Key words: *Criminal incidence; Social vulnerability; Physical vulnerability; Social disorder; Incivilities.*

Código JEL: R41

1. Introducción

En las juventudes se deposita el futuro de las sociedades, los jóvenes, particularmente los estudiantes de nivel superior constituyen el valioso capital humano en el que ha de depositarse el destino de un país. En este sentido, el cuidado de la integridad física de este grupo social es una tarea de la más alta importancia. Más allá de ideologías y de concepciones políticas, es responsabilidad sustantiva del Estado preservar la integridad de los ciudadanos en el espacio público, es decir, en el espacio común irrestricto (Carrión, 2007).

Una de las formas más concurridas de espacio común es el transporte público. Este tipo de transporte juega un rol primordial en las ciudades porque permite acceder a los principales destinos, tales como los centros de trabajo, los centros educativos o las instituciones de salud. Al promover el uso de transporte público, se promueve también la sustentabilidad en las urbes. He y Li (2025) afirman que los beneficios derivados de su uso son múltiples, entre los que se encuentran la accesibilidad radial en términos de conectividad, el reforzamiento de la justicia social y medioambiental, la promoción de actividades físicas, con los consiguientes beneficios en la salud, la disminución de emisiones de contaminantes, además de ser una fuente de ingresos para las instancias gubernamentales. El transporte público es esencial en las ciudades y sus beneficios son cada vez más crecientes. Con este marco, la dupla transporte público-estudiantes de nivel superior cobra una importancia preponderante si se le aprecia desde la perspectiva de la prevalencia de crimen y del temor que se pueda experimentar.

El Estado mexicano es la entidad responsable de preservar la seguridad de los ciudadanos. Así, el espacio público, en el que está incluido el transporte público, tiene el potencial de ser un lugar de victimización por la comisión de delitos e incivildades. En el Plan Nacional de Desarrollo (PNG) 2019-2024 se aborda la legítima exigencia por la inseguridad que por décadas ha prevalecido en el país (DOF, 2019). Al considerar la tasa casos de víctimas adultas por cada 100 000 habitantes, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) reveló que en 2021 se presentó una tasa de victimización de 24 207.

El rubro robo en la calle o en transporte público ocupó el primer lugar nacional con 6582 (21.4 %) (INEGI, 2022). Por lo que respecta al estado de Chihuahua, esta misma fuente reporta la tasa 23 819, en la cual el rubro mencionado se posiciona en segundo lugar. Con relación a los delitos cometidos, ENVIPE reporta una tasa de 30 786 a nivel nacional. La incidencia es mayor en el dominio urbano, en el que llega a 35 240, mientras que en el dominio rural solo alcanza 15 581.

En el estado de Chihuahua la tasa ascendió a 26 432, con cifras de 29 276 para el dominio urbano y 8975 para el medio rural. En el rubro robo en la calle o en transporte público la incidencia nacional de este delito disminuyó de 9091 en 2019 a 6582 en 2021, debido a la paralización de actividades por la pandemia COVID19. En Ciudad Juárez el fenómeno de la inseguridad ha sido una condición sistémica que ha rebasado las instancias de gobierno estatales y municipales.

Durante la gestión del presidente Felipe Calderón, la inseguridad y la violencia en el espacio público alcanzaron niveles sin precedente, la ciudad llegó a considerarse la más violenta del mundo (Campbell, 2011; De la Rosa-Hickerson, 2011). Los índices actuales de violencia e inseguridad en la ciudad no alcanzan los niveles de esos tiempos, pero aún se mantiene una alta incidencia delictiva (PEJ, 2022). Si

bien el perfil de criminalidad en la ciudad es diferente al nacional, el nivel de criminalidad en el espacio público es alto, particularmente los crímenes en las calles y en el transporte público.

En las grandes metrópolis o en las ciudades muy extendidas, los estudiantes invierten un tiempo considerable transportándose por medios públicos o privados desde sus orígenes hacia las instituciones de educación superior destinos. En las distintas modalidades de transporte público, es común que se presenten delitos o actos e incivildades que afectan la tasa de victimización. A esta temática se le hace referencia en la academia como crimen y temor en el espacio público cuando se está en movimiento (Ceccato y Nalla, 2020).

La literatura sugiere que es posible establecer un vínculo entre el temor al crimen a nivel comunitario o colectivo y a nivel individual (Bissler, 2003; Ceccato, 2020). Existen tres teorías a nivel individual. La primera establece que quien ha sido víctima tiene mayores niveles de temor que quien no lo ha sido. En este sentido, la victimización es directa si una persona sufre el crimen, mientras que es indirecta si la sufren quienes conocen a la víctima o saben del crimen (Vilalta, 2011; Hale, 2016).

Es abundante la literatura que soporta a la segunda teoría, que afirma que la vulnerabilidad física predispone el miedo al crimen, esto es, que las personas con alguna debilidad física, ya sea por ser mujer, anciano, discapacitado, niño o bien de complexión delgada, experimentan más miedo a ser víctimas del crimen (Vilalta, 2011; Rader et al., 2007; Bissler, 2003). La teoría de la vulnerabilidad social refuerza la idea que los individuos que pertenecen a grupos sociales desfavorecidos son más proclives a experimentar temor de ser víctimas del crimen (Ceccato et al., 2020).

Lo anterior incluye grupos vulnerables, tales como 60 y más, mujeres o personas de la comunidad LGBT+, así como personas de estratos socioeconómicos marginados y niveles educativos bajos o sin empleo. Se identifican dos teorías a nivel colectivo (Vilalta, 2011 y 2013). La primera, relacionada con el desorden social, fue desarrollada hace décadas por Hunter (1971) y establece que las condiciones físicas de las comunidades y las prácticas que en ellas se realizan condicionan los niveles de temor al crimen.

En versiones más contemporáneas, esta teoría se ha adecuando a un nuevo campo semántico que considera el estado del ambiente construido del barrio o la comunidad como un mecanismo causal del temor aunado a fenómenos sociales, como el escaso control social en términos de vigilancia. Otras condiciones sociales inciden, como la tasa de criminalidad o la reputación (Ceccato et al., 2020; Ceccato, 2020). La segunda teoría se relaciona con las redes sociales de comunicación que se establecen en el barrio o la comunidad (Hale, 2016). Aquí juega un papel preponderante la cohesión social, las respuestas colectivas contra escenarios de crimen y la comunicación de la comunidad con las autoridades (Vilalta, 2011).

Si bien los estudios son escasos en México, la literatura parece sugerir que la incidencia delictiva también encontraría su origen en la carencia de políticas públicas con perspectiva de género (Ampudia-Rueda y Limas-Hernández, 2022; Romero-Torres y Ceccato, 2020; Vilalta, 2011). Con el marco anterior, esta investigación plantea conocer las formas de victimización de los estudiantes usuarios del transporte público de una institución de nivel superior en Ciudad Juárez, México.

2. Método

Se delinea un estudio piloto observacional, relacional, analítico, de temporalidad transversal que adopta el método cuantitativo, específicamente la técnica de la encuesta. La muestra fue no probabilística por

disponibilidad, participaron 206 estudiantes del Tecnológico Nacional de México/IT de Ciudad Juárez que voluntariamente accedieron a responder un cuestionario *ad hoc* en una ventana de 10 días. Al tratarse de una temática tan sensible, se hizo imperativo el que previamente los respondientes otorgaran su anuencia en un consentimiento informado.

3. Resultados

3.1 Variables sociodemográficas, de uso de transporte y traslado

En cuanto al sexo de los estudiantes participantes, la caracterización de la muestra reveló que 102 respondientes (49.51 %) son del sexo femenino, mientras que 103 del sexo masculino (50 %), una persona prefirió no responder (0.49 %). La mediana de la edad fue 22 años. La muestra incluyó 112 (54.4 %) estudiantes de hasta cuarto semestre y 94 (45.6 %) de quinto semestre o mayor.

Por lo que toca al turno al que acuden a la institución, el 39 % lo hacen por la mañana, el 53.9 % por la tarde y el restante por acuden en turno mixto. La gran mayoría son solteros (86.9 %), el resto (13.1 %) son casados o divorciados. En cuanto a trabajar, solo el 17.4 % manifestó que trabaja en lugares como centros comerciales, tiendas de autoservicio, ambulante, así como en el sector servicios de restauración, con una mediana de ingresos de MX\$1500.00 (\$75 USD) a la semana por 20 horas de trabajo.

Se definieron cuatro áreas geográficas en la ciudad a partir de la intersección de las avenidas Tecnológico y Teófilo Borunda, esto es, un punto que se localiza en el centro geométrico de la mancha urbana. Esta disposición divide la ciudad en cuatro zonas. Los resultados mostraron que el código postal 32575, ubicado en el suroriente de la ciudad, predomina con el 9.6 % de los estudiantes.

En total, los resultados por cuadrante geográfico fueron, 36.1 % para el suroriente, 26.4 % para el norponiente, 22.4 % para el surponiente y el 15.1 % para el nororiente. Esta variable es de suma importancia porque define el tiempo de traslado de ida y vuelta a la institución educativa, es decir, el tiempo de exposición en el que los estudiantes están a merced de ser víctimas de una incivilidad o delito. Al efecto, las medianas del tiempo de traslado fueron 15 min para llegar a la parada o estación, 15 de espera y 45 min para el traslado en cada trayecto de ida o vuelta.

Esto es, la mediana del tiempo de traslado total de ida y vuelta es 75 minutos. Así, en una semana escolar de cinco días, un estudiante invierte 375 minutos en los procesos de caminar a la parada o estación, esperar la unidad o trasladarse en la unidad de transporte.

El estado de origen mayoritario es Chihuahua, seguido de Durango, Coahuila y el resto de estados como Oaxaca, Chiapas o Zacatecas, un perfil que concuerda con reportes oficiales (IMIP, 2023). Casi en su totalidad (94.7 %) los respondientes son personas que tienen más de 10 años residiendo en la ciudad.

Por lo que respecta a los formatos de transporte, el autobús o rútera es la forma más frecuente (76.5 %), el BRT y el transporte de plataformas digitales es menos frecuente (23.5 %). El 46.5 % tiene que transbordar al menos una vez, mientras que la mayoría (53.5 %) no lo hace. La mediana de cuadras que camina, ya sea de ida o de regreso a la institución educativa, es seis cuadras.

3.2 Incidencia de crímenes e incivildades

Los crímenes e incivildades fueron divididos en cinco categorías: visuales, sonoras, físicas, graves y diversas (Hale, 2016; Vilalta, 2011). Las tablas 1-5 muestran la frecuencia de cada categoría dividida por

sexo. Para probar la hipótesis de diferencias por sexo, se condujo una prueba de proporciones.

Tabla 1. Crimines e incivildades visuales

Crimen o incivildad	Frecuencia en mujeres	Frecuencia en hombres	Total	Significancia
Exhibicionismo	9	3	12	p < .005
Gestos o señales de tipo sexual	22	5	27	p < .001
Gestos de besos remotos	19	6	25	p < .001
Sensación de que alguien le sigue con intenciones sexuales	24	2	26	p < .001
Muestra de imágenes pornográficas	16	3	19	p < .001
Masturbación en público	10	1	11	p < .001
Miradas percibidas como libidinosas	21	9	30	p < .001

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo.

Tabla 2. Crímenes e incivildades sonoras

Crimen o incivildad	Frecuencia mujeres	Frecuencia hombres	Total	Significancia
Solicitudes para tener sexo	5	3	8	p < .132
Besos sonoros	11	4	15	p < .027
Comentarios obscenos de carácter sexual	26	4	30	p < .001
Comentarios de carácter sexual (mamacita/papacito, mi reina/rey...)	23	8	31	p < .001
Burlas o mofas de tipo sexual en razón del cuerpo o vestimenta	18	5	23	p < .001
Preguntas de su vida privada sexual	19	4	23	p < .001
Chiflidos, quejidos o expresiones sexuales sonoras	21	13	34	p < .089

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo.

Tabla 3. Crímenes e incivildades físicas

Crimen o incivildad	Frecuencia mujeres	Frecuencia hombres	Total	Significancia
Besos físicos no consentidos	5	1	6	p < .002
Tocamiento intencional de cabello	11	6	17	p < .073
Tocamiento intencional de rostro	2	0	2	Insuficiente
Tocamiento intencional de piernas o brazos	13	4	17	p < .005
Tocamiento de partes nobles /trasero, genitales, busto, etc.)	8	2	10	p < .023

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo.

Tabla 4. Crímenes e incivildades graves

Crimen o incivildad	Frecuencia mujeres	Frecuencia hombres	Total	Significancia
Asalto o robo	5	12	17	p < .028
Amenazas verbales	3	16	19	p < .001
Lesiones	1	4	5	Insuficiente
Fraude o extorsión	1	5	6	p < .002
Amenazas con arma	2	6	8	p < .021

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo.

Tabla 5. Crímenes e incivildades diversos

Crimen o incivildad	Frecuencia mujeres	Frecuencia hombres	Total	Significancia
Percibe que le graban o toman fotos	11	5	16	p < .022
Encuentro con personas percibidas como peligrosas	28	22	50	p < .227
Ha presenciado peleas, accidentes o crímenes	21	28	49	p < .153
Sensación de que alguien le sigue sin intenciones sexuales	14	7	21	p < .022

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo.

El lugar donde ocurren los crímenes e incivildades es importante porque revela la peligrosidad al que se enfrentan los estudiantes considerando la dimensión espacial. Recordando que el peligro en el transporte público se refiere a la incidencia criminal u ocurrencia de individualidades cuando se está en movimiento (Romero-Torres y Ceccato, 2020; Gómez-Salazar et al., 2023), los resultados se muestran en la tabla 6.

Tabla 6. Frecuencia de ocurrencia del crimen o incivildad según el lugar

Momento de la ocurrencia	Nada o poco frecuente	Frecuencia Frecuente	Muy frecuente
Mientras caminaba a la parada o estación de ida o de regreso	31	29	27
Mientras esperaba en la parada o estación de ida o regreso	41	36	26
Mientras iba en la unidad de transporte de ida o regreso	41	24	24

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo.

Esta tabla es de doble entrada en la que se cruzan dos variables categóricas. Se condujo el análisis cruzado sin que se encontrara evidencia de dependencia entre al momento de la ocurrencia y la frecuencia ($p < .409$).

3.3 Experimentación de temor y miedo a la victimización

Los resultados para la relación temor a ser víctima y los subprocesos del transporte de estudiantes están en línea con los resultados mostrados en la tabla 6. Por lo que respecta al temor el subproceso *caminar a la parada o estación*, para el sexo femenino la escala del 1-10 (en la que 1 es *nada de temor* y 10 es *mucho temor*) arrojó una media de 7.8 y una desviación estándar de 0.64; en cuanto al sexo masculino, la media fue de 5.6 y la desviación estándar de 0.3.

La prueba de normalidad de Kolomogorov-Smirnov mostró que es posible asumir normalidad ($p < .200$), mientras que la prueba *t-student* mostró diferencias significativas en la experiencia de temor entre los estudiantes de sexo femenino y masculino ($p < .001$).

Para el subproceso *esperar en la parada o estación*, si bien los valores disminuyeron a una media de 6.2 con una desviación estándar de 0.48 para el sexo femenino y una media de 3.4 con una desviación estándar de 0.32 para el sexo masculino, estos resultados permiten afirmar que los estudiantes del sexo femenino experimentan más temor que los del sexo masculino ($p < .001$).

Por último, en el subproceso *trasladarse en la unidad de transporte*, los resultados son también contrastantes. Mientras que para el sexo femenino de obtuvo una media de 8.1 con desviación estándar de 0.4, para el sexo femenino fue de 6.3 con desviación estándar de 0.62. En este caso también se observaron diferencias significativas entre ambos sexos ($p < .001$).

4. Discusión

Si bien la muestra no fue probabilística, el sexo de los estudiantes participantes es nivelado, lo mismo que los turnos a los que se asiste a la institución. Lo anterior abona a una mejor apreciación de las defensas entre los sexos. El tiempo de exposición diario a la eventual ocurrencia de delitos en los subprocesos de transporte es de 75 minutos, lo que, enmarcado en Ciudad Juárez con una mancha urbana tan extendida (IMIP, 2023), no se percibe como muy alta, pero si es considerable si se aprecia por semana, ya que representa más de seis horas de exposición.

Por cuanto a los patrones criminalidad incivildades, en la categoría visuales predomina miradas percibidas como libidinosas o morbosas, una invisibilidad que parece ser recurrente en el transporte público en México y que encuentra su sector de victimización en las mujeres (Soto-Villagrán, 2017). A esta incivildad le siguen en frecuencia, también afectando más a las mujeres, gestos o señales de tipo sexual, gestos de besos remotos y sensación de que alguien le sigue con intenciones sexuales.

Esta última incivildad conlleva una alta subjetividad y pudiera estar condicionada a experiencias anteriores (Hale, 2016). En todos los casos la frecuencia fue significativamente más alta para el sexo femenino, En cuanto a los crímenes o incivildades que se manifiestan de forma sonora, destacan chiflidos, quejidos o expresiones sexuales, a la que le siguen muy de cerca comentarios obscenos. Las anteriores incivildades se asocian también a disparidades de sexo y género. (Hanson, 2010)

Las incivildades físicas incluyen tocamientos de partes periféricas del cuerpo, como piernas, brazos y

rostro; también se incluyen tocamiento de partes nobles y genitales, lo que ya constituye un delito punible. De nueva cuenta el grupo de mayor victimización es el de los estudiantes de sexo femenino.

Una versión muy diferente cuenta el conjunto de resultados relativos a los crímenes e incivildades graves: En este rubro la victimización recae en los estudiantes del sexo masculino. Los delitos asalto o robo y amenazas verbales, y en menor grado lesiones, fraude o extorsión y amenazas con armas, Estos resultados concuerdan con los reportado por INEGI (2023) a nivel nacional.

5. Implicaciones preliminares para la gestión y política pública

De manera preliminar se plantean algunas avenidas de gestión y de política publica para enfrentar la criminalidad y las incivildades que esta investigación ha revelado y que están a la mano para ser implementadas en el corto plazo.

Por lo que respecta al traslado caminando del origen a la parada o estación, se recomienda la implementación de corredores seguros. Esto es, rutas definidas, suficientemente iluminadas y con señalética. Esta estrategia, si bien conlleva un costo considerable, ha mostrado reducir la incidencia delictiva (Plos-Cecchini et al., 2025). Así mismo, acerca de las paradas de autobuses o estaciones del sistema BRT, se recomienda que estén bien señalizadas, que tengan cámaras de vigilancia, señalética clara y que cuenten con un botón de pánico que funcione (Abenzoza et al., 2018).

El trayecto en la unidad debe estar vigilado por cámaras de circuito cerrado, los operados deben estar certificados y deben existir letreros que incentiven la seguridad y prevengan a los posibles ofensores de cometer un delito. Asimismo, se debe incentivar el uso de sistemas de inteligencia artificial para el reconocimiento facial de criminales, de forma que ya no sean admitidos a bordo aquellos que haya cometido un crimen (Bichler, 2017)

6. Conclusiones

Los resultados sugieren que, en Ciudad Juárez, México, prevalece un problema mayor en relación con la seguridad de los estudiantes del TecNM/IT de Ciudad Juárez. La evidencia preliminar indica que los estudiantes del sexo femenino son el grupo que más experimenta la victimización en el proceso de transportarse de ida y vuelta la institución educativa.

Las incivildades y crímenes de carácter sexual parecen ser un flagelo que está presente desde hace décadas y que afecta a las mujeres en muchos sentidos. El caso del transporte público no es la excepción. Por lo que respecta los crímenes de gravedad, como el robo o asalto, las amenazas y las lesiones, son los estudiantes del sexo masculinos quienes con mayor frecuencia experimentan la victimización.

Esta investigación estuvo limitada a una solo institución educativa y aun solo grupo de estudiantes que aceptó participar en este estudio piloto. Para próximas investigaciones se recomienda una muestra aleatoria y un estudio con más amplitud y profundidad considerando más de una institución de nivel superior.

Agradecimientos

Esta investigación fue apoyada por el Tecnológico Nacional de México con fondos derivados de la Convocatoria 2024: Proyectos de Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación. El equipo de investigación reconoce y agradece el apoyo brindado.

Referencias

Abenoza, R. F., Ceccato, V., Susilo, Y. O., y Cats, O. (2018). Individual, Travel, and Bus Stop Characteristics Influencing Travelers' Safety Perceptions. *Transportation Research Record*, 2672(8), 19-28. <https://doi.org/10.1177/0361198118758677>.

Ampudia-Rueda, M. de L., y Limas-Hernández, M. L. (2022). El transporte público urbano: referentes para el diseño de una política pública municipal con enfoque de género. En Mora, M. P., Serrano, S. y Mota, E. (Eds.), *Reconfigurando territorios a partir de la cultura, el empoderamiento de las mujeres y nuevos turismo*s (pp. 245-270). UNAM-AMECIDER.

Bichler, N. M. (2017). *Crime prevention and transportation systems* (1st ed.). <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.1201/9781315314211-13/crime-prevention-transportation-systems-nerea-marteache-gisela-bichler>.

Bissler, D. (2003). *Fear of crime and social networks: A community study of two local public housing complexes*. ProQuest. <https://www.proquest.com/openview/fd5c1795e07c1baae73832dba2745240/1?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y>.

Campbell, H. (2011). No End in Sight: Violence in Ciudad Juárez. *NACLA Report on the Americas*, 44(3), 19-22. <https://doi.org/10.1080/10714839.2011.11722155>.

Carrión, F. (2007). Espacio público: punto de partida para la alteridad. En Segovia, O. (Ed.), *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía* (pp. 79-97).

Ceccato, V. (2020). The circumstances of crime and fear in public spaces. A review of choices. En *Crime and Fear in Public Spaces* (pp. 16-27). Taylor & Francis Group.

Ceccato, V., Assiagio, J., y Nalla, M. K. (2020). Crime and fear in public spaces. Aim, scope and context. En Ceccato, V. y Nalla, M. K. (Eds.), *Crime and Fear in Public Spaces* (pp. 1-5). Taylor & Francis Group.

Ceccato, V., y Nalla, M. K. (2020). *Crime and Fear in Public Places. Towards Safe, Inclusive and Sustainable Cities*. Taylor & Francis Group.

De la Rosa-Hickerson, G. (2011). *El momento de Juárez*. Nexos, 1-6. <http://www.nexos.com.mx/?P=leerarticulo&Article=2099419>.

DOF (2019). *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*. Gobierno de México. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gsc.tab=0.

Gómez-Salazar, J. C., Sandoval-Chávez, D. A., y González-Macías, C. J. (2023). Revisión sistemática de literatura sobre el uso del transporte público: experiencia, violencia y percepción del miedo a la victimización. En *Optimización, sustentabilidad y políticas públicas: un enfoque robusto* (pp. 73-91). CENID AC. <https://www.cenid.org.mx/libros/libros23/libro008/#p=1>.

Hale, C. (1996). Fear of crime: A review of the literature. *International review of Victimology*, 4(2), 79-150. <https://doi.org/10.1177/026975809600400201>.

Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>.

He, Q., y Li, J. (2025). How do crime and neighborhood environment affect transit ridership? Evidence from five metropolitan cities in the Texas Triangle. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 29, 101311. <https://doi.org/10.1016/J.TRIP.2024.101311>.

Hunter, A. (1971). The ecology of Chicago: Persistence and change, 1930-1960. *American Journal of Sociology*, 77(3), 425-444. <https://doi.org/10.1086/225155>.

IMIP (2023). *Radiografía socioeconómica del municipio de Juárez 2022, así comenzó el 2023*. Instituto Municipal de Investigación y Planeación. <https://www.imip.org.mx/descargas/RadiografiaSocioeconomica2022-2023.pdf>.

INEGI (2022). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2022*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2022/>

INEGI (2023). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2023*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2023/>.

PEJ (2022). *Reportes de Incidencia Delictiva en Ciudad Juárez*. <http://observatoriochihuahua.org/productos/reportes-de-incidencia-delictiva-en-chihuahua>.

Plos-Cecchini, S., Miguel, F. M., Frutos, M., Plos-Cecchini, S., Miguel, F. M., y Frutos, M. (2025). Safe school routes in urban environments: a multicriteria approach based on distance and safety. *Información Tecnológica*, 36(1), 39-50. <https://doi.org/10.4067/S0718-07642025000100039>.

Rader, N. E., May, D. C., y Goodrum, S. (2007). An empirical assessment of the “threat of victimization:” Considering fear of crime, perceived risk, avoidance, and defensive behaviors. *Sociological Spectrum*, 27(5), 475-505. <https://doi.org/10.1080/02732170701434591>.

Romero-Torres, J., y Ceccato, V. (2020). Youth safety in public transportation: the case of eastern Mexico City, Mexico. En Ceccato, V. y Nalla, M. K. (Eds.), *Crime and Fear in Public Spaces*. Taylor & Francis Group.

Soto-Villagrán, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16(16), 127-146. <https://doi.org/10.34096/RTT.I16.3606>.

Vilalta, C. J. (2011). Fear of crime in public transport: Research in Mexico City. *Crime Prevention and Community Safety*, 13(3), 171-186. <https://doi.org/10.1057/CPCS.2011.4/METRICS>.