Tabla de contenidos disponible en P3-USAL

Revista de Psicología y Psicopedagogía

Página web: https://p3.usal.edu.ar/index.php/psicol/issue/archive

# Entre encuestas y voces: transporte público y bienestar en estudiantes de la FES Iztacala 2025

*Between Surveys and Voices: Public Transport and Well-Being of FES Iztacala Students 2025*

Martínez Sánchez, Bruno[1*]; López Sánchez, Oliva[1].

1. Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Estudios Superiores Iztacala, Tlalnepantla, Estado de México, México.

Recepción del Manuscrito: 1 de junio, 2026
Aceptación del Manuscrito: 7 de julio, 2026

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

INFORMACION

*Palabras clave:*
Movilidad estudiantil
Bienestar socioemocional
Autocuidado
Transporte público
Inseguridad urbana

**RESUMEN**

El trabajo analiza la influencia que ejerce el transporte público en la experiencia académica del estudiantado de una facultad multidisciplinaria en salud en el Estado de México y en los cuidados de su bienestar físico y emocional. A partir de una metodología cualitativa (cuestionario y grupo focal) se identificaron afectaciones materiales, físicas y emocionales de 190 estudiantes, debido a las características del transporte urbano: tiempo de traslado, costos, accesibilidad y seguridad. Los hallazgos muestran alteraciones en sueño, alimentación, descanso y la salud socioemocional. Se enfatiza la necesidad de fortalecer tanto las estrategias institucionales como las prácticas cotidianas de autocuidado. Esta investigación constituye un primer acercamiento al análisis de la influencia socioemocional del transporte en estudiantes universitarios del área metropolitana del Valle de México, aportando elementos para comprender la relación entre movilidad, bienestar y trayectorias académicas.

*Keywords:*
*Student mobility*
*Socioemotional well-being*
*Self-care,*
*Public transport*
*Urban insecurity*

**A B S T R A C T**

This study analyzes the impact of public transportation on the academic experience of students at a multidisciplinary health college in the State of Mexico and on their physical and emotional well-being. Using a qualitative methodology (questionnaire and focus group), the study identified material, physical, and emotional impacts on 190 students resulting from the characteristics of urban transportation: travel time, costs, accessibility, and safety. The findings reveal disruptions in sleep, eating habits, rest, and socio-emotional health. The study emphasizes the need to strengthen both institutional strategies and daily self-care practices. This research represents an initial exploration of the socio-emotional impact of transportation on college students in the Mexico City metropolitan area, providing insights into the relationship between mobility, well-being, and academic trajectories.

*Dirección de e-mail del autor
martinezsanchezbruno01@gmail.com

## Introducción

Las dinámicas de movilidad asociadas con el uso de transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se han caracterizado por la falta de planeación y eficiencia, lo que ha provocado un impacto significativo en el bienestar mental, físico y social de la población usuaria (Fonseca Fuentes & Miranda Ovalle, 2020). La infraestructura material y logística del transporte urbano propicia que las condiciones de los viajes, desde el punto de partida al de llegada, de las personas usuarias sean adversas por los tiempos prolongados de espera, hacinamiento, desigualdades en el acceso, costeo de tarifas, inseguridad, entre muchos otros aspectos que se convierten en fuentes de estrés y ansiedad de sus pasajeros (OMS, 2011).

En la ZMVM, integrada por las 16 alcaldías de la Ciudad de México y los 59 municipios conurbados del Estado de México, el transporte público es el sistema que moviliza diariamente a más de 34 millones de personas para realizar actividades esenciales y cotidianas, tales como trabajo, estudio, compras, atención médica, labores de cuidado y ocio, entre otras (SEMOVI, 2020). De acuerdo con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), más del 80% de la población mayor de seis años utiliza algún tipo de transporte público al menos una vez por semana en la ZMVM (INEGI, 2017). Asimismo, los datos muestran que los residentes que permanecen dentro de la Ciudad de México invierten en promedio más de 80 minutos en sus traslados, mientras que quienes se desplazan desde los municipios conurbados emplean alrededor de 175 minutos; es decir, más del doble de tiempo (SEMOVI, 2020).

En el Estado de México, gran parte de su población depende de transportes colectivos no masivos (microbuses, combis, autobuses, peseros o minibuses, entre otros) tanto formales como informales, operados por concesionarias privadas. Las unidades

presentan deficiencias en su diseño, tarifas altas y servicios deficientes. Se calcula que existen más de 250 mil unidades de transporte público que operan en la informalidad y fuera de la legalidad (Cruz, 2025). En muchos casos, constituyen la única alternativa de desplazamiento disponible, lo que repercute directamente en los tiempos de traslado y en los costos asumidos por la población (SEMOVI, 2020). Los microbuses y autobuses encabezan la lista con mayor percepción de inseguridad —con más del 80%— entre los usuarios del Estado de México, debido al miedo constante de ser víctimas de un delito (Magaloni, 2019).

Indagaciones como la de Callejas Pérez *et al*. (2023) evidencian que los tiempos de viajes largos aumentan la percepción de inseguridad entre la población y las condiciones de incomodidad del transporte influyen en el nivel de estrés que experimentan las personas durante sus recorridos, en especial cuando deben transitar entre distintos estados.

De manera particular, el grupo poblacional más afectado por esta problemática es el estudiantil, ya que, según Magaloni (2019), los jóvenes de entre 18 y 25 años constituyen el sector más propenso a sufrir delitos en sus trayectos cotidianos. Para esta comunidad, la jornada comienza mucho antes de llegar —en este caso— a la Facultad, pues implica la planificación del traslado (elegir ruta y horario, administrar los recursos económicos suficientes, cargar útiles escolares y contar con dinero suficiente para solventar imprevistos relacionados con la ineficacia del transporte), a lo que se suma la saturación y la competencia por espacio en horas pico, generando tensión y estrés adicional (Zarzosa Márquez *et al*., 2024). Estos factores, poco explorados en la literatura, revelan cómo el transporte público orienta decisiones cotidianas que van más allá de la sola planificación del traslado; incluso, afecta, como sucede con las mujeres en general y las más jóvenes en particular, la elección de la vestimenta que se ha de portar, como estrategia para evitar el acoso durante los viajes.

De acuerdo con los datos de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (INEGI, 2025), el municipio de Tlalnepantla de Baz es percibido por su población como una zona de alta inseguridad, con una puntuación de 80.3 sobre 100 en septiembre de 2025. Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2025), el transporte público ocupa el tercer lugar entre los espacios donde la ciudadanía se siente más insegura, antecedido por la calle y los cajeros automáticos en vía pública. Para la comunidad estudiantil de la Facultad de Estudios Superiores Iztacala (FESI) —una de las cinco facultades de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), ubicadas en el Estado de México e integrada por más de 13 mil estudiantes—, las precariedades del transporte público constituyen una realidad cotidiana que les genera un clima de inseguridad en sus trayectos de movilidad (FESI, 2025).

Por consiguiente, este trabajo analiza las repercusiones potenciales en el bienestar físico y emocional del estudiantado de la FESI, derivadas de las dificultades experimentadas en el transporte público interurbano deficiente del Estado de México que tienen que usar diariamente. Además, busca identificar los principales desafíos relacionados con el tiempo de traslado, el costo, la accesibilidad y la seguridad que tienen que sortear y los efectos reportados. Al mismo tiempo, se valora la efectividad de los cuidados institucionales —como el transporte seguro—, junto con las estrategias de autocuidado. Con especial énfasis se analizacómo ambos recursos, lejos de ser acciones aisladas, representan prácticas de cuidado personal y colectivo que sostienen la experiencia cotidiana del estudiantado.

El trabajo está organizado en cuatro apartados. En el primero se puntualiza el marco teórico, donde se caracteriza la movilidad estudiantil, describiendo los desplazamientos de esta comunidad en el transporte público en México. Se contextualiza la importancia del transporte seguro, como medida de protección institucional, en respuesta a la inseguridad reportada en los alrededores de la FESI, así como la cultura de cuidado comunitario y autocuidado socioemocional que las y los estudiantes desarrollan en torno al uso del transporte público.

En el segundo apartado, se describe la metodología empleada para validar los hallazgos de la investigación, basada en recopilación de evidencia, a través del instrumento nombrado Impacto del transporte público en la experiencia académica y bienestar de los estudiantes de la FES Iztacala 2025 (ITPEAB-FESI, 2025) y un grupo focal con estudiantes de la FESI. En el tercero se presentan los resultados obtenidos de los dispositivos para construir el dato empírico con el cuestionario y grupo focal. El cuarto comprende el análisis de los datos en diálogo con la teoría. Se cierra con unas reflexiones finales y se exponen los alcances y limitaciones de este trabajo.

## Marco teórico

### a) Movilidad estudiantil

La primera medición de movilidad estudiantil a nivel nacional se realizó en la Encuesta Intercensal de 2015 (Romo & Villasana, 2018), que señala que de los 34 millones de personas que acuden a la escuela, 3.1 millones lo hacen en un municipio distinto al de su residencia, equivalente al 8.9% de la muestra. A la par, los tiempos de traslado revelan que el 55% de la población emplea menos de 15 minutos para llegar a su lugar de estudio, seguido por 26.5% que invierte entre 16 y 30 minutos, 9.7% entre 31 minutos y una hora, 3% más de una hora y menos de dos horas, y menos del 1% más de dos horas. En paralelo, entre los medios de movilidad con mayor predominio están los desplazamientos a pie (54.9%); luego el uso de camión, taxi, combi o colectivo (25.6%); vehículo particular (17.5%), y —en menor medida— transporte escolar, bicicleta y metro o tren ligero, cada uno con menos del 1.6% (INEGI, 2015).

Dos años más tarde, la Encuesta de Origen y Destino (EOD) de 2017 aportó datos más específicos para la ZMVM, incluyendo la cantidad de viajes, población que los realiza, modos de transporte, horarios de mayor afluencia, así como motivo, duración y costos (Romo & Villasana, 2018). Dicho levantamiento reportó 6.52 millones de recorridos escolares en un solo día hábil por población de seis años y más, de los cuales 62% tienen como propósito ir a estudiar y 30.5% llevar o recoger a alguien de la escuela, con una mayor concentración horaria del 68%, marcada entre las 6:00 y las 8:00 de la mañana (INEGI, 2017).

En continuidad con estos hallazgos, la EOD de 2017 también señala que la mayoría de los viajes se realizan en menos

de 15 minutos (40%), seguidos por traslados de 16 a 30 minutos (29%), de 31 minutos a una hora (18.7%), de más de una hora y hasta dos horas (10.9%), y —finalmente— aquellos que superan las dos horas (1.4%). En cuanto a los modos de transporte, predominan los desplazamientos a pie (42.4%), después el transporte colectivo (30.7%), el automóvil (12.6%), el metro (8.8%) y otros medios (5.6%), según INEGI (2017).

Ninguna de las dos encuestas ofrece datos específicos sobre la población estudiantil como eje principal de análisis. De acuerdo con la Encuesta Intercensal de 2015, el 66% declaró utilizar transporte público para acudir a la escuela, mientras que en la EOD de 2017 el porcentaje disminuyó a 51.6% (Romo & Villasana, 2018). Esta variación puede explicarse tanto por el desfase temporal de dos años entre ambos levantamientos, que introduce un margen de alteración inevitable, como por la diferencia en el alcance de cada encuesta, pues la Intercensal de 2015 generalizó los datos a nivel nacional; en cambio, la EOD de 2017 se concentró exclusivamente en la ZMVM.

En ese sentido, la información actualizada sobre movilidad estudiantil proviene de las estimaciones del Consejo Nacional de Población (CONAPO), las cuales, a partir de los resultados de la EOD de 2017 y de la base de datos poblacional del INEGI en 2018, generaron proyecciones que permitieron dimensionar la magnitud de este grupo. Revelan que en la ZMVM el estudiantado de doce años y más utiliza con mayor frecuencia el transporte público colectivo —camiones y autobuses— con 3.9 millones de viajes. En segundo lugar, se encuentra el traslado a pie con 2.2 millones de viajes y en tercero el transporte privado con 19 millones (Romo & Villasana, 2018). En cuanto al tiempo de traslado, se consideró separarlos en tres grupos: 25.8% de los estudiantes reportó trayectos menores a treinta minutos, 34.8% trayectos de menos de una hora y 24.9% de hasta dos horas. El gasto promedio fue de $11.11 pesos mexicanos por recorrido (Romo & Villasana, 2018).

**b) Cultura institucional de cuidados: transporte seguro en la FESI**

La percepción de inseguridad y la vulnerabilidad de la comunidad estudiantil constituyen un eje central en la relación entre transporte público y el temor asociado con su uso. Según Magaloni (2019), este sector se encuentra entre los grupos más expuestos a asaltos o actos de victimización durante sus trayectos, junto con mujeres, adultos mayores, personas de bajos ingresos y habitantes de zonas marginadas. En el caso de las mujeres, la situación se intensifica. Hernández García (2026) señala que tan solo en 2025, en la Ciudad de México, se reportaron 1257 casos de acoso en el transporte público, de los cuales únicamente 40 fueron registrados como delitos. Estas cifras, al reflejar los casos denunciados, evidencian un subregistro significativo en la ZMVM.

En este contexto, la comunidad estudiantil de la FESI enfrenta de manera constante la falta de seguridad estructural presente en el municipio de Tlalnepantla, condición que se ve intensificada en horarios nocturnos, cuando el transporte público es más escaso y el estudiantado se ve en la necesidad de recurrir a servicios privados o solicitar apoyo de familiares y amigos para regresar a sus hogares. Ante dicha problemática y la demanda de población involucrada, en el 2012 las autoridades de la FESI, a través de la Comisión Local de Seguridad, aplicaron el Programa Transporte Seguro (Gaceta Iztacala UNAM, s.f.), como medida de protección, con la firma de un convenio con las rutas 1 y 26 del transporte público del Estado de México. Esta elección respondió a un análisis de origen y destino, realizado por la comunidad de la Facultad, además de que dichas rutas disponían de los permisos de vialidad más próximos al campus. La ruta 1 conecta la parada interna de la FESI con el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro en la estación El Rosario, que conecta con la zona noroeste, mientras que la ruta 26 lo hace con la estación La Raza, al norte de la Ciudad de México (FESI, 2025).

El Transporte seguro, implementado para toda la comunidad FESI-UNAM, funciona en horarios de alta demanda estudiantil y limita los descensos, una vez iniciado el trayecto. Asimismo, durante el semestre 2022-1 (09 agosto al 26 de noviembre del 2021), se instaló el transporte rosa, destinado de manera exclusiva a las estudiantes de la Facultad, en un horario matutino, desde el paradero del metro El Rosario (Comisión Interna para la Igualdad de Género, 2023). En ambos casos, los servicios ofrecen una tarifa reducida para su comunidad. El único requisito de uso es presentar la credencial de la UNAM vigente (FESI, 2025).

**c) Cuidados comunitarios y autocuidado socioemocional**

Siguiendo a Fisher y Tronto (1990), el cuidado se entiende como una actividad fundamental que abarca todo lo que hacemos para mantener, continuar y reparar nuestro mundo, de manera que podamos vivir en él lo mejor posible. Este mundo incluye nuestros cuerpos, a nosotros mismos y nuestro entorno; todos entretejidos en una red de sostenimiento de la vida. En este contexto, los cuidados comunitarios amplían el concepto hacia prácticas colectivas con dimensión política, orientadas a sostener aquello que permite la existencia en común y que trasciende lo meramente individual.

El trabajo de cuidado es fundamental para la reproducción de la vida humana, pues se apoya en modalidades relacionales como la solidaridad y la cooperación, eficaces para preservar la vida. Comprendidos desde esta perspectiva, los cuidados no son abstractos, sino situados: se desarrollan en contextos sociohistóricos y territoriales concretos que les otorgan significado (Anigstein Vidal *et al.*, 2023). Para la comunidad estudiantil de la FESI, este carácter situado se expresa en prácticas colectivas que acompañan la rutina y los desafíos del traslado cotidiano.

Frente al panorama de inseguridad que caracteriza al municipio de Tlalnepantla, el estudiantado de la FESI se ha visto en la necesidad de contar con medidas de protección, orientadas tanto en el nivel personal como en el colectivo, con el propósito de salvaguardar su bienestar físico, emocional, social y psicológico. Entre estas acciones se incluye el acompañamiento en grupos en la toma de autobús, se evitan determinadas rutas en horarios poco transitados, se envían mensajes a los familiares o amistades para informar de la ubicación en tiempo real, entre otras estrategias. Son

prácticas de autocuidado y resistencia, frente a la violencia estructural que condiciona la movilidad estudiantil en la zona de Tlalnepantla, Estado de México.

A esa serie de hábitos que la comunidad estudiantil realiza antes, durante y después de utilizar el transporte público en favor de su bienestar físico, emocional y mental se le ha denominado prácticas de cuidado colectivo y autocuidado (Flores Pérez *et al*., 2023). El autocuidado implica la disposición personal, la autopercepción y el compromiso con la propia salud y la seguridad. Como formas específicas de autocuidado, se incluyen dimensiones físicas, psicológicas, sociales, espirituales, medioambientales y económicas, que las personas—sanas y enfermas— llevan a cabo para mantener o mejorar su bienestar (Cancio Bello Ayes *et al*., 2020).

Por otro lado, los cuidados tienen distintas dimensiones, entre las que se destaca la afectivo-emocional, que se convierte en una fuente movilizadora y potenciadora de los cuidados. Desde una mirada sociocultural, la dimensión emocional cumple un papel esencial en las prácticas de autocuidado de la salud, al funcionar como un puente entre lo individual y lo social. En esta perspectiva, las emociones se conciben como procesos socioemocionales, orientados por significados simbólicos y relaciones sociales (Flores Pérez*et al*., 2023). Estos procesos se entienden como "el manejo emocional que las personas llevan a cabo en función de posición social, identidades de género, sexuales y generacionales, condiciones de estratificación social, educativas y situaciones vitales determinadas por la macroestructura y las subjetividades" (López *et al*., 2022, p. 156).

**Desarrollo metodológico**

Este trabajo está vinculado con el proyecto "Procesos socioemocionales en las experiencias y prácticas de cuidados en la UNAM: Hacia una comunidad cuidadora en las Instituciones de Educación Superior", financiado por la Dirección General del Personal Académico de la Universidad Nacional Autónoma de México, con número de registro IN303325 y avalado por la Comisión de Ética de la FES Iztacala CE/FESI/082024/1791.

La investigación es exploratoria de tipo cualitativo con uso de métodos de entrevista y grupo focal con análisis mixto: estadística descriptiva y análisis cualitativo. Se eligió una muestra intencional y no probabilística, conformada por 190 estudiantes de las siete carreras presenciales que se imparten en la Facultad. Entre enero y marzo del 2025 se diseñó, piloteó y ajustó un cuestionario para indagar las experiencias del estudiantado de la FES Iztacala e identificar las afectaciones físicas y emocionales, así como las estrategias de cuidado aplicadas por la Facultad y la propia comunidad estudiantil. El cuestionario se denominó "Impacto del transporte público en la experiencia académica y bienestar de los estudiantes de la FES Iztacala 2025"(ITPEAB-FESI 2025). Su distribución por sexo, lugar de residencia y turno académico se ilustra en la Figura 1.

**Figura 1.** *Datos sociodemográficos del estudiantado por sexo, turno y carrera*




Fuente: elaboración propia.

La pesquisa tuvo tres fases:

**Fase 1**

Durante el periodo escolar 2025-2 de la UNAM se diseñó y piloteó el cuestionario ITPEAB-FESI 2025. Contó con 37 ítems y se estructuró en cinco secciones: 1) datos sociodemográficos del perfil estudiantil, 2) aspectos de movilidad en el transporte público —tipo de transporte, rutas y costos—, 3) experiencias relacionadas con la inseguridad, el acoso y el hostigamiento, 4) nivel de satisfacción respecto a los cuidados institucionales (transporte seguro) y 5) repercusiones físicas y emocionales del traslado, incluyendo sus efectos corporales y la influencia en la rutina diaria del estudiantado.

El pilotaje se llevó a cabo con una muestra intencional de dos estudiantes por cada una de las siete carreras impartidas en la FESI (Biología, Odontología, Ecología, Enfermería, Médico Cirujano, Optometría y Psicología). Las 14 respuestas permitieron realizar ajustes al cuestionario.

**Fase 2**

Aplicación del cuestionario ITPEAB-FESI 2025 a través de redes sociales y de forma presencial en la Facultad, entre el estudiantado de las siete carreras antes señaladas. Se obtuvieron 190 cuestionarios, distribuidos de la siguiente manera: Biología, Enfermería, Médico Cirujano y Psicología con 33 estudiantes cada una, Optometría con 25, Cirujano Dentista con 23 y Ecología con 10.

**Fase 3**

Grupo focal. Una vez sistematizados los datos del cuestionario, se convocó a quienes manifestaron interés en participar en un grupo focal, con el fin de profundizar en las experiencias de traslado estudiantiles. Se conformó un grupo focal con 12 estudiantes —cuatro de Psicología, tres de Optometría, tres de Enfermería y uno de Biología— que expresaron interés en

participar en esta etapa del trabajo en la última sección del cuestionario ITPEAB-FESI 2025.

La dinámica de interacción grupal versó sobre experiencias y percepciones asociadas con el tipo de transporte utilizado, los costos, el tiempo de traslado, la distancia recorrida y los efectos socioemocionales, así como las estrategias de cuidado y autocuidado, desplegadas para sobrellevar dichos efectos. La sesión concluyó con una actividad de mapeo de rutas, en la que los participantes trazaron sus trayectos cotidianos, desde sus hogares hacia la FESI y de regreso, identificando las principales rutas utilizadas (Figura 2). Este ejercicio les permitió reflexionar sobre la dinámica diaria que mantienen con el transporte público, así como también las dificultades enfrentadas que contextualizan los resultados del cuestionario ITPEAB-FESI 2025, aportando profundidad interpretativa a los hallazgos.

**Figura 2.** *Representación cartográfica de las rutas de transporte público más empleadas por las y los estudiantes participantes del grupo focal*




Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la cantidad de medios de transporte utilizados para acudir a clases en la FESI o regresar a sus domicilios, 89 estudiantes (46.8%) reportaron emplear de una a dos modalidades al día, seguidos de 83 (43.7%) que señalaron usar de tres a cuatro tipos, 14 (7.3%) que indicaron entre cinco y seis, otros tres (1.5%) que mencionaron entre siete y ocho; por último, un estudiante (0.5%) declaró utilizar más de nueve transbordos al día. Los testimonios del grupo focal brindan un acercamiento a la vivencia de estos trayectos:

*Yo, normalmente tomo toda la línea rosa [Línea 1 del STC]. De ahí, la Línea B a Oceanía, tomar la Línea amarilla [Línea 5] y luego ya de ahí, tomar el camión que llega hasta acá. (Estudiante mujer, tercer semestre de Optometría. Municipio de Nezahualcóyotl)*

*Las rutas que me llevan a mi casa solamente salen combis. Los demás son camiones […] Me ha tocado que han pasado dos combis y ya van llenas; entonces, tengo que esperar mucho tiempo o irme en otro camión que me deja más lejos [de su casa]. (Egresada de Psicología, mujer. Municipio de Atizapán de Zaragoza)*

Respecto de los tiempos de traslado hacia la FESI, 141 participantes (74.2%) señalaron que sus viajes duran entre una y dos horas, mientras que en el retorno a sus hogares el tiempo destinado mostró un aumento porcentual (Tabla 2).

**Tabla 1**. *Tipos y modos de transportes más utilizados por la comunidad estudiantil de la FESI ordenados por frecuencia de uso*

| Tipo y modo de transporte | | Frecuencia de menciones | Porcentaje de menciones |
|---|---|---|---|
| Transporte público no masivo / concesionado | Transporte Público Concesionado (microbuses, combis, autobuses, peseros o minibuses) | 143 | 31.1 |
| | Transporte seguro (Ruta por convenio) | 12 | 2.6 |
| | Pumabus | 2 | 0.5 |
| | Servicios informales (bici taxi, mototaxi) | 1 | 0.2 |
| Transporte público masivo estatal | Sistema de Transporte Colectivo Metro | 94 | 20.4 |
| | Metrobús | 25 | 5.4 |
| | Red de Transporte de Pasajeros (RTP) | 10 | 2.2 |
| | Servicio de Transporte Eléctrico (Cable Bus) | 2 | 0.5 |
| | Tren ligero | 2 | 0.5 |
| | Trolebús | 1 | 0.2 |
| Transporte público masivo / concesionado | Tren Suburbano | 48 | 10.4 |
| | Mexibus | 15 | 3.2 |
| Movilidad activa | Caminar | 52 | 11.3 |
| | Bicicleta propia o pública (Ecobici, Bicipuma) | 1 | 0.2 |
| Transporte privado | Auto particular o compartido | 22 | 4.8 |
| | Motocicleta | 4 | 0.9 |
| Transporte semiprivado / comercial | Taxis por aplicación (Uber, DiDi, Indrive) | 13 | 2.8 |
| | Taxis de base | 8 | 1.7 |
| | Transporte escolar privado | 5 | 1.1 |
| Total | | 460 | 100 |

Fuente: elaboración propia.

**Tabla 2.** *Tiempo de traslado Hogar - FESI y FESI – Hogar*

| Dirección / Tiempo | Tiempo de traslado Hogar-FESI | | Tiempo de traslado FESI-Hogar | | Diferencia |
|---|---|---|---|---|---|
| | n | % | n | % | % |
| **Menos de 30 min** | 21 | 11.1 | 18 | 9.5 | -1.6% |
| **Menos de 1 hora** | 44 | 23.2 | 40 | 21.1 | -2.1% |
| **Menos de 1 hora y 30 min** | 47 | 24.7 | 47 | 24.7 | 0 |
| **Menos de 2 horas** | 50 | 26.3 | 52 | 27.4 | +1.1% |
| **Más de 2 horas** | 28 | 14.7 | 33 | 17.4 | +2.7% |

Fuente: elaboración propia.

Las experiencias relacionadas con el aumento al tiempo de traslado suelen ser diversas y complejas, tal como lo señalan algunos de los comentarios del grupo focal:

*Aproximadamente, lo mínimo, me he hecho como media hora, cuando no hay tráfico. Pero también me he llegado a hacer casi dos horas [regreso a su hogar], utilizando la misma ruta. (Egresada de Psicología, mujer. Municipio de Atizapán de Zaragoza)*

*Usualmente, en un día normal me hago más de la hora. Me he llegado a hacer hasta dos horas […]. No tengo transporte fijo, porque depende del tráfico […]. De regreso, me he hecho hasta dos horas y media en la combi. (Estudiante hombre, tercer semestre de Psicología. Municipio de Cuautitlán Izcalli)*

En el apartado sobre gasto económico semanal, 78 estudiantes (41.1%) reportaron destinar entre 176 y 350 pesos; 60 (31.6%), de 0 a 175 pesos, y 35 (18.4%), entre 351 y 525 pesos. En porcentajes menores se ubicaron 13 estudiantes que gastan entre 526 y 700 pesos (6.8%) y cuatro que superan los 700 pesos (2%). Algunos testimonios del grupo focal permiten comprender el impacto económico que representa el costo del transporte y la manera en cómo lo resuelven:

*De mis gastos escolares, yo creo que la mayoría […], en general, como un cuarto de lo que tengo en total, un poco menos lo dedico al transporte público. (Estudiante mujer, quinto semestre de Biología. Municipio de Tultitlán)*

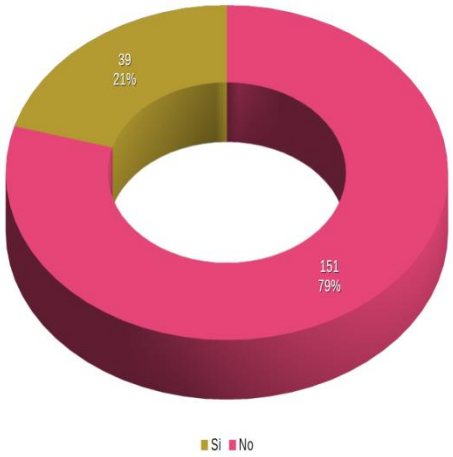
*Yo creo que también podría decir que es un cuarto del gasto que me dan a la semana en transportes, porque la verdad no gasto mucho. (Estudiante mujer, quinto semestre de Psicología, municipio de Tlalnepantla)*

*Creo que sería un 50% aproximadamente […]. La semana está como en 300 pesos […]. Depende también si hay algún día que necesite irme de regreso [a otro lado], también, aumenta un poquito; entonces, está entre el 50 y el 60%. (Estudiante hombre, primer semestre de Enfermería. Municipio de Tlalnepantla)*

### 1. Narrativas de violencia en la movilidad e iniciativa institucional

En cuanto a la inseguridad, en los desplazamientos hacia la FESI o al regreso a su hogar, durante el periodo escolar 2025-2, fueron 39 casos (21%) los que señalaron haber sido víctimas de robos, asaltos o intimidaciones (Figura 3).

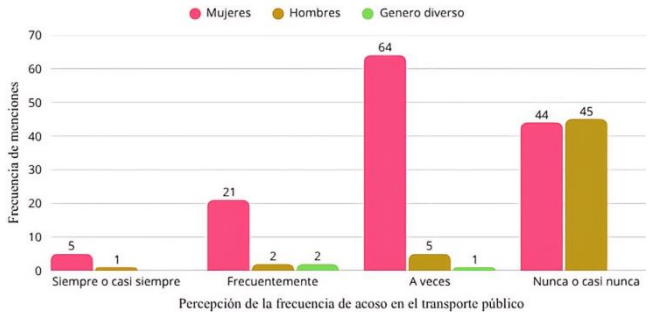
**Figura 3.** *Estudiantes que experimentaron casos de robos, asaltos o intimidaciones en el transporte público durante el periodo 2025-2.*




Fuente: elaboración propia.

De las 134 estudiantes participantes, 90 (67.1%) señalaron haber experimentado acoso en el transporte público durante sus trayectos hacia o desde la FESI. De ellas, 64 (47.7%) lo reportaron algunas veces, 21 (15.6%) con mayor frecuencia y 5 (3.7%) siempre o casi siempre. En contraste, de los 53 hombres participantes, 45 (84.9%) indicaron nunca o casi nunca haber vivido un evento de acoso (Figura 4).

**Figura 4.** *Frecuencia de acoso en el transporte público conforme al sexo.*




Fuente: elaboración propia.

Algunos testimonios del grupo focal vinculados con el acoso e inseguridad de la zona fueron los siguientes:

*Vi que un auto se acercó mucho, entonces me empecé a mover y ese auto también se empezó a mover […] Entré en pánico y llegué corriendo a la Facultad. (Egresada de Psicología, mujer. Municipio de Atizapán de Zaragoza)*

*Cuando llego de noche [a su casa], si hay señores en la banqueta tomando […] me voy caminando apresurada, prácticamente corriendo, porque luego se quedan viendo y no sé si me vayan a hacer algo. (Estudiante mujer, quinto semestre de Biología. Municipio de Tultitlán)*

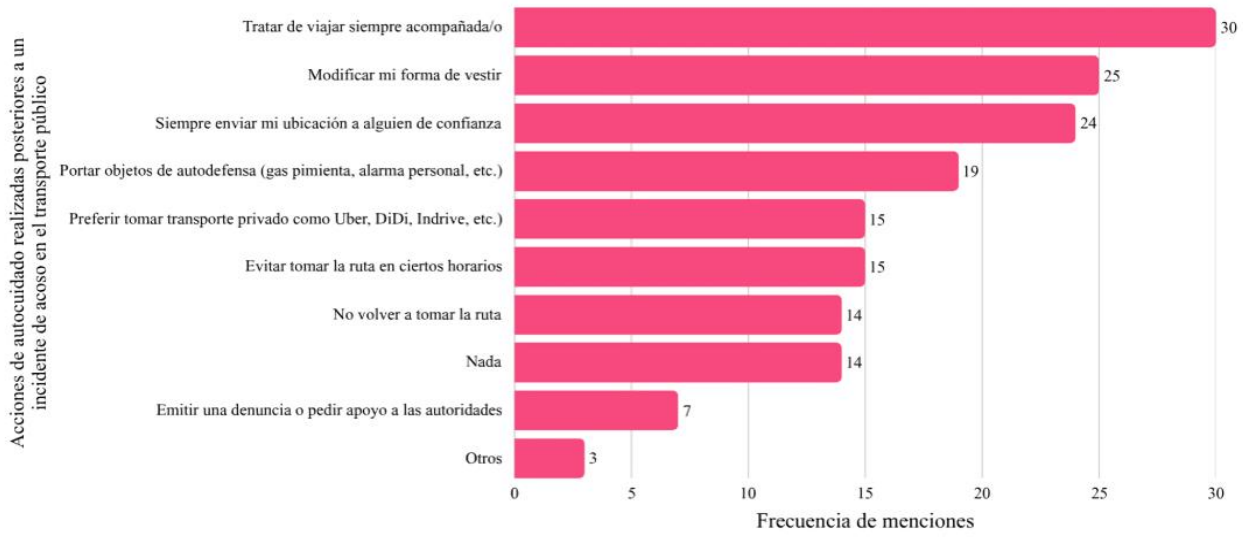
*Me iban siguiendo […]. Me quedé espantada de que viera dónde vivo […]. Otra vez, un chavo muy insistente se me estaba acercando más […], y antier unos señores nos iban gritando,*

*chiflando y mandándonos besos. (Estudiante mujer, tercer semestre de Optometría. Alcaldía Álvaro Obregón)*

*Me han asaltado ya dos veces […]. Una vez en un camión y otra en una combi […]. También me bolsearon en el suburbano. (Estudiante hombre, tercer semestre de Psicología. Municipio de Cuautitlán Izcalli)*

Para el caso del estudiantado que reportó haber manifestado experiencias de acoso, se nombraron algunas medidas de autocuidado posteriores a dicho acontecimiento, entre las que se señalaron: viajar acompañadas, con 30 menciones (18%); cambiar su forma de vestir, con 25 (15%), y enviar su ubicación a alguien de confianza, con 24 (14.4%). En menor proporción se registraron portar objetos de autodefensa, usar transporte privado, evitar rutas en ciertos horarios, abandonar la ruta, no hacer nada, emitir una denuncia u otras acciones (Figura 5).

**Figura 5.** *Acciones y medidas de autocuidado realizadas a partir de un incidente de acoso en el transporte público.*




Fuente: elaboración propia.

Algunas de estas acciones o medidas de autocuidado se comparten en los siguientes relatos:

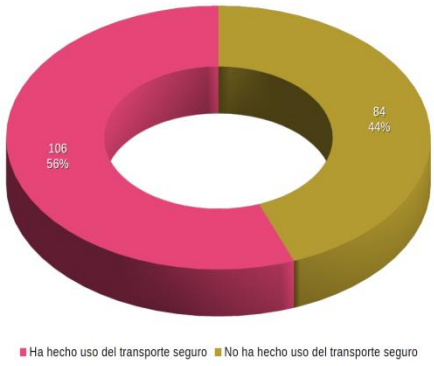
*Normalmente, busco salir con más personas […]. Somos como cuatro o cinco […]; incluso, buscamos quedarnos de acuerdo con personas que regresen en ese horario [nocturno] de su trabajo y nos vamos todos juntos. (Estudiante mujer, primer semestre de Enfermería. Municipio de Tlalnepantla)*

*Cuando llego a traer alguna falda o short, me traigo un pantalón aparte o un suéter más grande […]. No me gusta sentarme del lado del pasillo, porque […] se te van recargando […]. Me siento más segura al lado de la ventana, porque me voy durmiendo y no siento que me estén rozando tanto. (Estudiante mujer, tercer semestre de Optometría. Alcaldía Álvaro Obregón)*

*Compré una funda que parece un folder para que no se vea [su tablet]. Guardo dinero en distintos lugares de mi mochila […]. A veces lo meto hasta en mis calcetines […]. Traigo un dispositivo aparte para esconder mi celular […]. Antes cargaba mi Taser. Era una cosa chiquita, pero igual lo cargaba siempre.(Estudiante mujer, tercer semestre de Optometría. Alcaldía Venustiano Carranza)*

Respecto del transporte seguro de la FESI, el 56% del estudiantado indicó haberlo utilizado al menos una vez, frente al 44% que nunca lo ha hecho (Figura 6).

**Figura 6.** *Uso del transporte seguro*




Fuente: elaboración propia.

En la valoración del servicio con base en sus experiencias individuales, 115 estudiantes lo evaluaron de la siguiente forma: 55 (47.8%) lo calificaron como bueno, 40 (34.8%) como regular, 14 (12.1%) como muy bueno y menos de 6 (5.2%) como malo o pésimo (Figura 7).

En ese sentido, las opiniones del grupo focal varían según la experiencia y necesidades de cada participante:

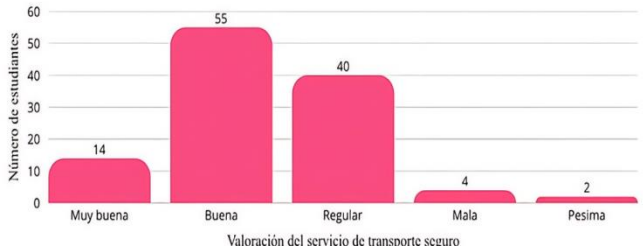
*Yo no lo uso [transporte seguro], no porque no quisiera usarlo, sino porque según yo no hay hacia donde yo vivo […]. Si hubiera*

*lo usaría, la verdad. (Estudiante hombre, primer semestre de Enfermería. Municipio de Nicolás Romero)*

*Me convendría mucho el de la [estación de la] Raza, pero el último sale a una hora que ya no puedo llegar […]. Normalmente salgo muy tarde, como a las 9 y media [de la noche], y según yo ya no pasan. (Estudiante hombre, primer semestre de Enfermería. Municipio de Ecatepec de Morelos)*

*En el Rosario, que es la [Ruta 1] más popular, no se siente tan mal […], pero para Zaragoza es igual una sola combi […]. [El camión] va bien lleno y siento que por eso también sí es seguro, pero por la zona, no tanto para los estudiantes. (Egresada de Psicología, mujer. Municipio de Tlalnepantla)*

**Figura 7.** *Valoración de la experiencia del estudiantado respecto al servicio de Transporte Seguro.*




Fuente: elaboración propia.

**2. Desgaste emocional y corporal por los tiempos de traslado**

El estudiantado indicó haber experimentado diversas emociones relacionadas con el uso del transporte público. Estas se agrupan en emociones de malestar: estrés, ira, irritabilidad, ansiedad, frustración, miedo, enojo, molestia, tristeza, melancolía, incertidumbre, vergüenza y culpa, y emociones de bienestar: tranquilidad, alegría, felicidad y confianza. El estrés apareció como la más predominante, con 135 menciones (20.2%), seguido por la ira o irritabilidad con 86 (12.9%), ansiedad con 81 (12.1%), frustración con 73 (10.9%) y miedo con 69 (10.3 %). Emociones como alegría o confianza aparecen con una menor frecuencia (Figura 8).

**Figura 8**



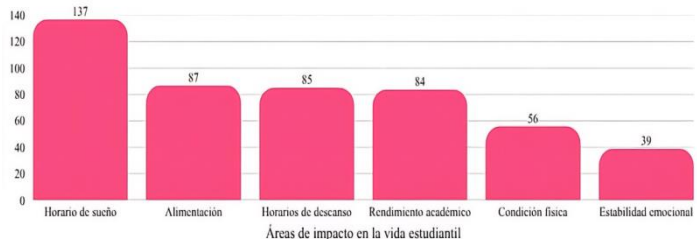

Fuente: elaboración propia.

Una estudiante compartió su experiencia emocional cuando hace uso del transporte público:

*Bueno, yo creo que para mí la verdad […], sí influye bastante en mi estado de ánimo, porque hay veces que llegan a pasar tres o cuatro camiones y ninguno se para de lo lleno que están. Y ya puede que el quinto o sexto que pase una combi, ya, pues la puedo tomar, igual bastante llena, pero mínimo alcanza a subirme. Y hay veces que estoy esperando tanto tiempo que ya mejor me pido un Uber moto o algo así que suelen estar más baratas que el Uber normal. Pero sí ha habido ocasiones en las que no pasa el camión, o cuando pasa está lleno y no puedo subirme. O sea, incluso, la misma gente ya no te deja subirte y me regreso a mi casa a llorar. Y ya luego que me calmo, checo si hay Uber o algo así, pero hay veces que está en 200 pesos, 250; Entonces, ya no voy. No vengo a la escuela.(Estudiante mujer, quinto semestre de Biología. Municipio de Tultitlán)*

En cuanto a las afectaciones generales que vive el estudiantado, relacionadas con las experiencias del uso de transporte público se refirieron al horario de sueño con 137 menciones (28%), seguido por la alimentación con 87 (17.8%), los horarios de descanso con 85 (17.4%) y el rendimiento académico con 84 (17.2%). La condición física fue señalada en 56 ocasiones (11.5%) y la estabilidad emocional en 39 ocasiones (8%). Ver Figura 9.

**Figura 9.** *Aspectos que se han visto alterados por el uso del transporte público.*




Fuente: elaboración propia.

La evidencia cuantitativa se ve reforzada por los testimonios del grupo focal que ilustran cómo estas alteraciones generales se experimentan en la vida diaria:

*Normalmente, duermo seis horas. En el transporte intento dormir un poco, pero realmente sí afecta […]. Vengo de mal humor, dejo de comer o de escuchar música y siento que es complicado, porque tienes que lidiar con gente que también va de malas. (Estudiante mujer, primer semestre de Enfermería. Municipio de Tlalnepantla)*

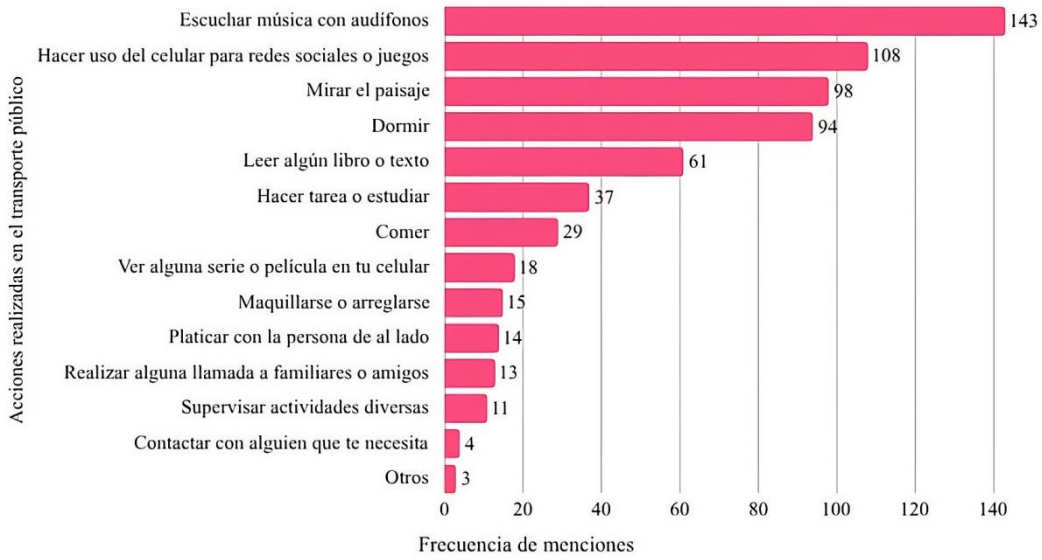
*En mi caso, sí influye muchísimo […]. Estoy aquí a veces de 7 de la mañana a 7 de la tarde […]. Llego tan tarde, que me termino durmiendo. No sé, a las 12, la una y media, para despertarme a las cuatro […]. Eso es como un ciclo y se repite diario, diario, diario […]. No duermo bien e influye mucho en mi estado de ánimo. (Estudiante mujer, tercer semestre de Optometría. Alcaldía Venustiano Carranza)*

*En el transporte no suelo dormir; no suelo hacer nada […]. Sufro de migrañas nerviosas, me mareo bastante, no escucho música, no leo, no veo el celular, no hago nada y soy bastante ansiosa […]. Entonces, nada más escucho a la gente y no puedo recuperar horas de sueño en el transporte. (Estudiante mujer, quinto semestre de Biología. Municipio de Tultitlán)*

Las actividades que el estudiantado reportó llevar a cabo durante sus viajes de movilidad urbana resultaron ser diversas e, incluso, simultáneas. Entre la más frecuente está escuchar música

con audífonos con 143 menciones (22%), seguida por el uso del celular para redes sociales o juegos con 108 (16.6%) y mirar el paisaje con 98 (15.1%). Dormir alcanzó 94 (14.5%), leer algún texto contó con 61 (9.4%) y estudiar o hacer tarea con 37 (5.7%). Otras actividades como comer, ver series, maquillarse, platicar, realizar llamadas, supervisar tareas o contactar con alguien registraron porcentajes menores (Figura 10).

**Figura 10.** *Acciones que realiza el estudiantado de la FESI durante sus traslados en el transporte público.*




Fuente: elaboración propia.

Algunas de los comentarios en el grupo focal sobre estas acciones fueron:

*Ya que estoy sentada en el transporte, me pongo mis audífonos y escucho música […], pero cuando voy caminando o parada no me gusta, porque me distrae mucho y no voy atenta a lo que pasa a mi alrededor. (Estudiante mujer, tercer semestre de Optometría. Municipio de Nezahualcóyotl)*

*Si no estoy platicando, me duermo […]. Me abrumo mucho cuando hay mucha gente; entonces, me trato de estar durmiendo todo el tiempo en el suburbano y en el metro. (Estudiante mujer, tercer semestre de Optometría. Alcaldía Álvaro Obregón)*

**Discusión**

Los resultados de esta indagatoria revelaron una alta dependencia al uso del transporte público por parte de la comunidad estudiantil, con más de 381 menciones (82.8%), siendo el servicio concesionado —microbús, combi, autobús, pesero, entre otros— y el STC Metro los principales medios para acudir a la Facultad o regresar al hogar, seguidos por quienes optan por movilidad activa con 53 (11.5%) y medios privados con 26 (5.6%). Los datos coinciden con las estimaciones estadísticas del CONAPO en 2018 (Romo & Villasana, 2018).

La cantidad de transportes diarios utilizados por la comunidad estudiantil de la FESI muestra que, en promedio, emplea aproximadamente 2.8 medios por día, lo que equivale a cerca de 14 desplazamientos semanales, considerando una semana académica de cinco días, sumado al tiempo promedio de traslado estimado en unos 77 minutos. En tanto, el trayecto de regreso al hogar alcanza los 81 minutos[1], aumentando la cantidad de transbordos que hacen conforme más distancia haya entre sus hogares y la Facultad. En cuanto al análisis de los gastos semanales, se estima que los estudiantes destinan, en promedio, alrededor de 55 pesos diarios para acudir a la FESI y regresar a sus hogares[2].

A partir de esta información, se puede notar una diferencia significativa entre las estimaciones realizadas por el CONAPO en 2018 y los datos recopilados por el ITPEAB-FESI 2025. Mientras que la primera fuente ubica la mayoría de los recorridos en menos de una hora (34.8%), los resultados de este estudio muestran un incremento en los tiempos promedio con 77 minutos de ida y 81 minutos de regreso. Asimismo, la cifra de gastos diarios representa cinco veces más (55 pesos) que las estimadas por el CONAPO, de 11.11 pesos mexicanos por viaje[3] (Romo & Villasana, 2018). Es importante señalar que ni CONAPO ni las encuestas realizadas por el INEGI con anterioridad ofrecen una desagregación sobre la cantidad de transportes que la población utiliza al día, ya que las fuentes oficiales reportan viajes totales, sin especificar el número de medios empleados por persona, de acuerdo con la EOD de 2017. En este sentido, los resultados obtenidos aportan información complementaria, particularmente en lo que respecta a la población estudiantil de la ZMVM.

[1] Esta cifra se calculó a partir de la distribución de frecuencias observada en la cantidad de tiempo promedio de traslados, donde se utilizó un punto medio de cada categoría.
[2] El cálculo se dio con distribución de frecuencias observada en la cantidad de gastos promedio semanales, donde la mayoría de participantes reportaron un gasto comprendido entre los 176 y 350 pesos por semana.
[3] En 2015, el precio de los principales medios de transporte, como el metro y camiones, se ubicaba en un rango de 5 a 4 pesos, respectivamente (Notimex, 2014).

Por otro lado, el contraste hallado en los casos de acoso refleja una brecha entre mujeres y hombres en la vivencia del espacio público y en la esfera psicológica, pues no solo representa una carga mental adicional que las estudiantes universitarias enfrentan día con día, sino que también las obliga a adoptar múltiples estrategias de cuidado y autocuidado, adicionales a sus pares varones: viajar acompañadas, modificar su forma de vestir o compartir su ubicación con personas de confianza, acciones que —aunque funcionales— implican una exigencia extra en términos de tiempo, energía y libertad de movimiento. Lo anterior refleja cómo el acoso transforma las dinámicas cotidianas de movilidad y limita la autonomía de las mujeres (Soto-Villagrán, 2022). La falta de un transporte efectivo y seguro se relaciona de manera indirecta con el acoso reportado en el grupo focal, pues ellas se ven obligadas a caminar largos trechos a oscuras y en solitario para llegar a las paradas o regresar a sus hogares.

En torno del transporte seguro, de los comentarios expuestos en el grupo focal, se identifican áreas de mejora, vinculadas principalmente con los horarios de salida de los camiones y las rutas, las cuales no siempre corresponden con las necesidades del estudiantado en función de los distintos semestres. La limitación de contar solo con dos rutas reduce considerablemente las opciones de traslado, ya que en muchos casos ninguna queda cerca de sus lugares de residencia, por lo que tienen que considerar trayectos en los que sean más propensos a ser víctimas de un delito (Magaloni, 2019). Al no haber alternativas económicas más viables y seguras, sus viajes se vuelven dependientes de múltiples factores externos que pueden afectar tanto su bienestar emocional como corporal.

Dentro de las emociones asociadas con el uso del transporte público por la comunidad estudiantil, destacaron manifestaciones socioemocionales de malestar, como estrés, ira, ansiedad, frustración y miedo con 603 menciones (90.5%). En contraste, las emociones de bienestar (tranquilidad, alegría y confianza) apenas representaron menos de 63 (9.5%). Estas alteraciones emocionales reflejan una estructura de movilidad urbana marcada por la ausencia de cuidados y de políticas efectivas que garanticen condiciones dignas de traslado, obligando al estudiantado a desplegar prácticas colectivas de empatía, apoyo y resistencia en su vida cotidiana.

Los datos refuerzan la idea de que el impacto del transporte público sobre la salud de las y los estudiantes no se expresa únicamente en el plano emocional, sino también en una serie de afectaciones físicas que parecen haberse naturalizado dentro de la experiencia universitaria. El desgaste físico —somnolencia, fatiga general, dolor de cabeza o estomacal— no es percibido como una condición excepcional, sino como un elemento cotidiano e inevitable de la vida académica, lo que evidencia un proceso de normalización del malestar y de la falta de cuidados (Tronto, 1993). En este contexto, el cuerpo se ve forzado a adaptarse a dinámicas de movilidad que prioriza la productividad y la asistencia sobre el bienestar, invisibilizando las consecuencias acumulativas que estos traslados generan (Callejas Pérez *et al.*, 2023).

Las acciones de autocuidado les permiten afrontar entornos adversos y recuperar el equilibrio afectivo, mediante prácticas cotidianas —escuchar música, mirar el paisaje o dormir—, las cuales funcionan como formas de autorregulación emocional que posibilitan sostener el bienestar estudiantil en contextos de incertidumbre e inseguridad (Morales Romero & López Sánchez, 2020) durante su estancia en el transporte público. Representan medidas para lidiar con entornos adversos, distraerse de un contexto caótico y contar con un espacio personal que contribuye a sostener su bienestar (Morales Romero & López Sánchez, 2020).

El uso intensivo del celular —ya sea para redes sociales, juegos o escuchar música— demuestra cómo la tecnología actúa como mediadora del espacio público, al permitir que las y los estudiantes configuren una burbuja personal de seguridad o desconexión durante el trayecto. Los dispositivos móviles transforman la manera en que esta comunidad experimenta la movilidad urbana y gestiona su exposición al entorno, no solo como una forma de interacción social, sino como una estructura de defensa simbólica con la realidad (Ortalejo Hernández, 2010). Por último, el hecho de que solo una minoría utilice el tiempo de traslado para estudiar o leer evidencia la existencia de condiciones estructurales desfavorables para el aprendizaje y el descanso (Jirón Martínez & Imilan Ojeda, 2018).

**Conclusiones**

Este trabajo es de carácter exploratorio y ofrece un primer acercamiento a una problemática que afecta cotidianamente al estudiantado que se ubica en la ZMVM y que tiene que realizar traslados interurbanos —como sucede con las y los estudiantes que acuden a la FESI— para su formación profesional. Desde una perspectiva socioemocional, se muestra cómo las y los estudiantes deben habituarse y normalizar los malestares derivados del uso intensivo del transporte público de la ZMVM. El malestar físico y emocional se convierten en un potente indicador de precariedad estructural. La deficiencia de este servicio condiciona el acceso a la educación en condiciones dignas y repercute de manera directa en el desempeño académico y la calidad de vida.

El desgaste emocional y físico derivado de los itinerarios prolongados limita la capacidad de concentración y el aprovechamiento escolar, mostrando que la movilidad es también un factor de desigualdad educativa. En este sentido, garantizar un transporte eficiente y seguro no solo es una medida de infraestructura, sino una política de cuidados que protege la salud y el bienestar de la comunidad estudiantil (UNAM Global, 2022). Los tiempos de viaje, las condiciones incómodas y el estrés derivados del transporte deficiente contribuyen a problemas de salud como la fatiga, el insomnio y el malestar general, lo que ocasiona un deterioro físico y psicológico en su rutina académica (Zarzosa Márquez*et al.*, 2024). Por tanto, mejorar la calidad del transporte público aparece como una condición necesaria para reducir estos riesgos y promover un estilo de vida de cuidados entre el estudiantado.

Esta población ha desarrollado estrategias de autocuidado dentro de sus propias redes de comunidad universitaria o familiares para enfrentar la inseguridad de la zona.

La implementación estratégica institucional del transporte seguro resulta útil, pero es limitado por el reducido alcance de rutas, los horarios de clase, entrada-salida, tiempos de espera y destinos.

Por otro lado, este trabajo evidencia que las estimaciones estadísticas sobre movilidad estudiantil son escasas e, incluso, inexistentes en aspectos clave, como el número de transportes públicos que se utilizan para desplazarse. Los datos del CONAPO para la ZMVM se han quedado desfasados y no se ajustan con precisión a la realidad que se experimenta día con día, pues se muestran diferencias significativas en la cantidad de transbordos, los tiempos de traslado y gastos (Romo & Villasana, 2018). De allí la relevancia de indagaciones cualitativas que generen información específica y actualizada para comprender mejor las condiciones de movilidad y sus impactos en el estudiantado en la ZMVM y que contribuyan a dimensionar con mayor precisión esta realidad.

**Consideraciones finales**

Al tratarse de esta exploración realizada en la FESI, sus principales limitaciones radican en el reducido número de participantes y en su selección intencionada. Un enfoque multidimensional permitirá ampliar la comprensión de las experiencias de movilidad y emociones del estudiantado. La información obtenida ofrece un primer acercamiento a una de las actividades cotidianas que merecen ser atendidas desde una perspectiva socioemocional y de cuidados: la movilidad urbana del estudiantado y las repercusiones que hasta ahora no habían sido analizadas en esta facultad de la UNAM.

La información obtenida se puede recuperar para potenciar, a través de protocolos, las prácticas de cuidado colectivo. Es de la mayor relevancia en las comunidades universitarias contar con recursos de participación colectiva y recuperación del tejido social. También se abre la posibilidad de futuras investigaciones orientadas a explorar cómo se habita el transporte público, desde una perspectiva socioemocional y de cuidados, sin olvidar que el transporte público figura entre los espacios con mayor percepción de inseguridad en la ZMVM (INEGI, 2025).

**Financiamiento**

Para la realización de esta investigación se contó con la beca en modalidad de titulación, como parte de las metas del Proyecto “Procesos socioemocionales en las experiencias y prácticas de cuidados en la UNAM: Hacia una comunidad cuidadora en las Instituciones de Educación Superior”, Reg. IN303325, financiado por la Dirección General del Personal Académico de la Universidad Nacional Autónoma de México, en el marco del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica.

**REFERENCIAS**

Anigstein Vidal, M. S., Benítez Aldunate, L.,& Watkins Montenegro, L. (2023). *Tramar y reparar los cuidados comunitarios: narrativas de vecinas y vecinos de la población Juan Antonio Ríos en el Chile neoliberal.* Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales; Escuela de Salud Pública. https://doi.org/10.34720/wza9-mg23

Callejas Pérez, F., Ortega Andeane, P., Gómez-Maqueo, E., Chías Becerril, L.,& Jurado Cárdenas, S. (2023). Estrés por el traslado entre la casa y el trabajo en transporte público. *Revista de Psicología de la Universidad Autónoma del Estado de México*, *12*(32), 219–242. https://revistapsicologia.uaemex.mx/article/view/21658

Cancio Bello Ayes, C., Lorenzo Ruiz, A.,& Alarcó Estévez, G. (2020). Autocuidado: una aproximación teórica al concepto. *Informes Psicológicos*, *20*(2), 119–138. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8340239

Comisión Interna para la Igualdad de Género. (2023). *Acciones realizadas para la prevención, atención y erradicación de la violencia por razones de género en la FES Iztacala*[Reporte]. Facultad de Estudios Superiores Iztacala. https://sitios.iztacala.unam.mx/cinig/wp-content/uploads/sites/13/2023/03/Acciones_fesi2023.pdf

Cruz, F. (2025, 14 de agosto). *Movilidad en Edomex: Subsecretaría estima más de 250 mil unidades de transporte público operando en la informalidad.* Milenio. https://www.milenio.com/politica/comunidad/transporte-publico-edomex-unidades-irregulares-informalidadFacultad de Estudios Superiores Iztacala. (2025). 4º informe de actividades: Dra. María del Coro Arizmendi Arriaga. Universidad Nacional Autónoma de México. https://surl.li/nvtare

Fisher, B.,& Tronto, J. (1990). Toward a feminist theory of caring. En E. K. Abel & M. K. Nelson (Eds.), *Circles of care: Work and identity in women’s lives* (pp. 35–62). SUNY Press.

Flores Pérez, E., Cortijo Palacios, X.,& Ortega Leonard, L. (2023). El autocuidado de universitarias durante la COVID-19: Gestión emocional, percepción del tiempo y género. *Castalia: Revista de Psicología de la Academia*, (41), 65–86. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9339086

Fonseca Fuentes, B. M.,& Miranda Ovalle, J. P. (2020). *Diseño de un instrumento para evaluar movilidad y uso del transporte en estudiantes universitarios en el marco del bienestar psicológico* [Trabajo de grado, Universidad Piloto de Colombia]. Repositorio Institucional Universidad Piloto de Colombia. https://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/9579

Gaceta Iztacala UNAM. (s.f.). *Programa Transporte Seguro FESI – UNAM*. https://fenix.iztacala.unam.mx/?page_id=46302

Hernández García, S. (2026, enero 2). Sufrieron mil 257 mujeres violencia sexual en transportes en 2025. *La Jornada*. https://www.jornada.com.mx/2026/01/02/capital/026n2cap

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2015). *Encuesta Intercensal 2015*. https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2017). *Encuesta Origen–Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU), mes de septiembre*. https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/

Jirón Martínez, P.,& Imilan Ojeda, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos: La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid*, *16*(10), 17-36. https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116

López Sánchez, O., González Carrada, E.,& Villeda Sánchez, M. A. (2022). Experiencias socioemocionales de universitarios ante la educación superior virtual por COVID-19. *Nómadas*, (56), 145–162. https://doi.org/10.30578/nomadas.n56a8

Magaloni, B. (2019). *La victimización en el transporte en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana*[Informe]. Stanford University, Poverty, Violence and Governance Lab.

Morales Romero, R.,& López Sánchez, O. (2020). La experiencia del desplazamiento interno forzado: Una mirada desde los procesos socioemocionales. *Cultura y Representaciones Sociales*, *15*(29), 425–451. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-81102020000200425&lng=es&tlng=es

Notimex. (2014, diciembre 10). *GDF mantendrá tarifas de transporte público en 2015*. Excélsior. https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/12/10/996934

Organización Mundial de la Salud. (2011). *Informe mundial sobre la discapacidad*.https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241564182

Ortalejo Hernández, N. E. (2010). Robinson Crusoe ya tiene celular. *Comunicación y Sociedad*, (14), 235–240. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-252X2010000200012&lng=es&tlng=es

Romo, R. & Villasana, D. (2018). La movilidad estudiantil en México. En Consejo Nacional de Población, *La situación demográfica de México*(pp. 123–140).https://www.gob.mx/conapo/documentos/la-situacion-demografica-de-mexico-2018

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2020). Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2020–2024. Diagnóstico técnico. Gobierno de la Ciudad de México. https://www.semovi.cdmx.gob.mx/

Soto-Villagrán, P. (2022). Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras. *Íconos*, (73), 57–75. https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212

Tronto, J. C. (1993). *Moral Boundaries: A Political Argument for an Ethic of Care*. Routledge.

UNAM Global. (2022, noviembre 7). *Usuarios de transporte público se estresan en sus recorridos*. https://unamglobal.unam.mx/usuarios-de-transporte-publico-se-estresan-en-sus-recorridos/

Zarzosa Márquez, E. D., Norabuena Mendoza, C. H., Chunga Antón, C. H. & Valderrama Placencia, L. R. (2024). Vínculo entre calidad del transporte público y bienestar universitario en Perú. Prohominum. Revista de Ciencias Sociales y Humanas, 6(2), 109–125. https://doi.org/10.47606/acven/ph0237