

Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña

Facultad de Humanidades y Educación

Escuela de Psicología



UNPHU

**ESTRÉS PERCIBIDO POR LOS ESTUDIANTES DE LA UNPHU DURANTE EL
DESPLAZAMIENTO A LA UNIVERSIDAD ABRIL - AGOSTO 2018**

SUSTENDADO POR:

Natalia Michell Díaz Jirón 14-1316

Jaime Manuel Mieses González 13-1328

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE:

Licenciatura en Psicología Clínica

ASESORA:

Dra. Beatriz Abad Villaverde

Santo Domingo, D.N

Julio, 2019

**Estrés percibido por los estudiantes
de la UNPHU durante el
desplazamiento a la universidad
Abril – Agosto 2018**

Agradecimientos

En primer lugar, le agradezco a Dios mi padre celestial que se encarga de guiarme en cada camino. Gracias a mis padres Martha Jiron y Antonio Diaz, mi hermana Ámbar Diaz, mis abuelos Pedro Jiron y Esperanza Arias, y demás familiares por el apoyo y amor incondicional que he recibido en todo momento de parte de ellos.

Le agradezco enormemente a mi compañero de tesis Jaime Mieses, gracias por la amistad durante todos estos años, y aún más por lanzarte en este camino tan arduo de elaborar una tesis conmigo.

Grandemente agradezco a mi amigo Joan Báez por el apoyo incondicional en todos los momentos y partes de mi vida. Gracias por siempre estar.

Agradezco a mi hermana de otra madre, mi querida amiga Denisse De León, que siempre ha sido parte de mí y de todos los proyectos y procesos de mi vida.

A mi tío David Ortiz le doy las gracias, sin él esto no sería posible.

Gracias a mi amigo Eduardo Velásquez que con su conocimiento, amor y pasión colaboró en el proceso de la carrera de mi vida y en el desarrollo de este gran trabajo.

A la asesora Beatriz Abad que siempre luchó porque demos lo mejor de nosotros en el transcurso de este proyecto. ¡Gracias!

Agradezco también a la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña (UNPHU) y el departamento de psicología por permitirme realizar mis estudios de grado en esta universidad. Gracias a todos mis compañeros y todos los profesores que me acompañaron en esta parte académica de mi vida, pero principalmente le agradezco a la profesora Pat Olga Galán por todos sus conocimientos brindados con amor, por todos los momentos de aprendizaje y por todas las veces que ahí estuvo. ¡A todos, gracias grandemente!

Natalia Michell Díaz Jirón

Agradecimientos

Principalmente a mis padres, por toda la ayuda, dedicación, enseñanzas, consejos y apoyo incondicional en todo momento.

A todos mis compañeros de la universidad, cada uno de ellos me enseñó algo nuevo durante la carrera, especialmente mi compañera de tesis Natalia Díaz, quien me demostró apoyo, consejos y compañerismo desde el iniciamos el ciclo de carrera.

A la asesora Beatriz Abad Villaverde y el profesor Jesús Peña por apoyarnos, guiarnos y brindarnos su tiempo, paciencia y conocimientos durante este proceso.

A todo el departamento de Psicología de la UNPHU, en especial a la directora Adrián de Oleo y a la profesora Pat Olga Galán, por su orientación y apoyo desde los inicios de la carrera.

A Eduardo Velásquez por sus conocimientos, su tiempo y su apoyo con el desarrollo de este trabajo.

Al Dr. José Rafael Espaillat por dedicar de su tiempo para reunirse con nosotros y apoyarnos con el proceso de este trabajo de grado.

Por último, a la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña, por brindarme la oportunidad de realizar mis estudios y a todos los profesores quienes contribuyeron en mi formación profesional, en especial a Liliana Díaz, Nicole Troncoso, Damaris Espaillat, Ivonne Guzmán, Mabelle Caamaño, Josefina Muñoz y Miguelina Justo.

¡Gracias por todo!

Jaime Manuel Mieses González

Índice de Contenido

CAPITULO I. Introducción	7
CAPITULO II. Planteamiento del Problema	8
2.1 Identificación del problema	8
2.2 Preguntas de investigación	8
2.3 Justificación	9
2.4 Objetivos	11
2.4.1 Objetivo General	11
2.4.2 Objetivo Específico	11
CAPITULO III. Marco Teórico	12
3.1 Definiciones de estrés	12
3.2 Teorías del Estrés	13
3.3 Consecuencias del estrés	14
3.4 Causas del estrés debido al embotellamiento de tránsito	14
3.5 Relación entre el transporte público y la falta de seguridad vial	15
3.6 La seguridad ciudadana	17
3.7 Impacto psicológico que causa el atraco	19
CAPITULO IV. Marco Conceptual	22
4.1 Definiciones	22
4.2 Antecedentes	23
4.3 Estadísticas	26
4.4 Campañas con relación a la seguridad ciudadana	26
4.5 Leyes con relación a la seguridad ciudadana	27
CAPITULO V. Marco Contextual	28
5.1 Plan de seguridad de la UNPHU	28
CAPITULO VI. Marco Metodológico	30
6.1 Diseño de la Investigación	30
6.2 Participantes	30

6.3	Instrumento	30
6.4	Procedimiento	31
	CAPITULO VII. Presentación de los Datos	32
	CAPITULO VIII. Discusión de resultado y conclusiones.....	57
	Recomendaciones y limitaciones del estudio.....	59
	Referencias.....	60
	Anexos	65

CAPITULO I. Introducción

Entre los derechos humanos básicos, se reconoce la inseguridad como un aspecto que en la actualidad despierta preocupación personal, institucional y social por el estrés que causa a los ciudadanos.

El estrés es una respuesta automática que da nuestro cuerpo dependiendo del cambio que se genere en nuestro entorno, que no necesariamente es negativo, y nos ayuda a generar soluciones de manera más rápida para poder enfrentarnos a dicha situación que expone el ambiente. Siguiendo esto, si nos exponemos a varios factores que activan este estado de alerta de una manera intensa y prolongada, dicha activación puede llegar a convertirse patológico, dando lugar a la aparición de alteraciones que comprometan la salud mental del individuo.

Cada día los ciudadanos de la capital de la Republica Dominicana se ven expuestos a la inseguridad debido a la delincuencia presente en la ciudad. La percepción negativa sobre la seguridad ciudadana representa un impacto perjudicial para el accionar de las personas, no hay una sensación de libertad al caminar por las calles de Santo Domingo, lo que crea sensación de inseguridad, estrés y miedo a las personas.

La percepción de inseguridad no solo la experimentan las personas que son directamente afectadas, sino también las personas que escuchan alguna situación o pueden visualizar un hecho criminal.

Esta investigación busca evaluar en los estudiantes de la UNPHU la percepción de seguridad respecto a las calles de la ciudad de Santo Domingo y del campus universitario y sus alrededores y su relación con el estrés percibido en el trayecto hacia la universidad dependiendo del medio de transporte que cada estudiante utiliza. Además, se comparan los resultados obtenidos por los estudiantes de diferentes carreras y diferentes horarios de estudios.

CAPITULO II. Planteamiento del Problema

2.1 Identificación del problema

La realidad descrita sobre la delincuencia y su percepción y sabiendo que este fenómeno viene acompañado de consecuencias en el plano psicológico se identifica como una necesidad de llevar a cabo estudios que permitan conocer más a fondo la relación entre estas variables en este contexto, lo que plantea el objetivo general de esta investigación que es evaluar el estrés que le causa a una muestra de estudiantes la sensación de peligro en una actividad de su vida diaria tan común como es el traslado a la universidad.

2.2 Preguntas de investigación

- 1) ¿Cuáles son los principales estresores que afecta a los estudiantes en el trayecto hacia la universidad?
- 2) ¿Cómo influye el medio de transporte elegido para el desplazamiento hacia la universidad en los niveles de estrés?
- 3) ¿Cómo se relaciona el estrés con la percepción de inseguridad?
- 4) ¿Los estudiantes de la UNPHU consideran el desplazamiento hacia la universidad como un trayecto peligroso?
- 5) ¿La peligrosidad percibida guarda relación con el medio de transporte empleado durante el trayecto?
- 6) ¿Cómo perciben los estudiantes el campus de la UNPHU de Santo Domingo en términos de seguridad?

2.3 Justificación

Los cambios políticos, sociales y económicos han traído consigo consecuencias reflejadas en el incremento de inseguridad, creando en los ciudadanos estrés, frustración, miedo, ansiedad, entre otros. Esta problemática se ha visualizado de una manera importante en los campus de las universidades de la capital dominicana. Situaciones de atracos, robos, y asaltos han creado en muchos estudiantes una percepción de inseguridad y estrés. Más allá de las evidencias de la literatura, existe evidencia de meses atrás sobre el caso de una estudiante que fue agredida sexualmente en las proximidades del campus y también sobre robos de pertenencias personales de los estudiantes. Sabiendo que la delincuencia y su percepción son temas de suma actualidad y de alto impacto para la sociedad es necesario continuar aportando evidencia científica que pueda permitir a los organismos correspondientes diseñar estrategias que contribuyan a solucionar esta problemática desde el punto de vista psicológico para conocer más datos sobre como las personas perciben este fenómeno y el impacto emocional que les causa. Todo esto puede contribuir a elaborar estrategias de prevención e intervención más eficientes.

El Observatorio de Seguridad Ciudadana de la Republica Dominicana elaborado en el 2018 recoge datos relacionados con la seguridad ciudadana. Este informe evidencia las agresiones que ocurren en el país y su propósito es hacer que las autoridades tomen medidas y elaboren estrategias de control y prevención para la seguridad de los ciudadanos (OSC-RD, 2018). Otro documento relacionado al anterior es elaborado por la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) de la Republica Dominicana en donde se ha registrado que un 74.6% de los encuestados entienden que la delincuencia es uno de los problemas principales del país (ONE, 2016). Al igual que este último documento, el periódico EL Día publica un artículo en donde señala que el 45.8% de la población indica que el mayor problema de nuestro país es la delincuencia y el crimen. Otro informe oficial emitido por el Departamento de Estado de la Republica Dominicana en el 2011 explica la ausencia de estado de derecho en asuntos relacionados con agresiones, abusos, arrestos y otros tipos de violencias de acuerdo con lo que defiende los derechos humanos (Almonte, Félix, Jimenez Guerrero, & Pelletier Quiñones, 2013).

A parte de las consecuencias sociales, desde el punto de vista psicológico existen también repercusiones como estrés, inseguridad y sentimientos de peligrosidad. En países como Guatemala se realizó una investigación para obtener la prevalencia de Trastorno de Estrés Postraumático con relación al tema de la delincuencia, el 91% de la población considero que el atraco puede afectar a las personas de manera psicológica (Paniagua, Sojuel, & Cifuentes-Guerra, 2016). Siguiendo esto, Carmen Carbonell y César Carvajal (2004) encontraron que el individuo pasa por unas reacciones a nivel físico y psicológico cuando este sufre un asalto y experimenta el peligro de perder la vida o de obtener lesiones físicas (Carbonell & Carvajal, 2004). Otros datos similares más recientes son los de Mercedes Perez Reyes aclarando que la delincuencia se ha vuelto parte de nuestras vidas en la Republica Dominicana, y que puede causar un impacto psicológico traumático, debido a los diferentes tipos de abusos que la persona pueda presenciar o sufrir (Pérez Reyes, 2013).

Anteriormente se han realizado investigaciones referentes a la inseguridad en las calles, más nunca se ha aplicado en estudiantes universitarios y tomando en cuenta las consecuencias a nivel psicológico que puede traer en la vida estudiantil a corto, medio y largo plazo. Por esta razón se pretende identificar la relación entre el nivel de estrés y la percepción de la peligrosidad en el trayecto a la universidad, por considerarse uno de los momentos en los que los estudiantes están más expuestos al peligro y debido a los beneficios que han demostrado las investigaciones realizadas sobre la seguridad ciudadana, se decidió investigar la percepción sobre la inseguridad en las calles que le causa el estrés al estudiante al trasladarse de su hogar a la universidad utilizando una escala de estrés y una encuesta. No obstante, es ciertamente difícil abarcar el problema si no se enfoca desde dimensiones específicas. En este sentido este trabajo pretende tomar una de las dimensiones de este problema que es el estudio de dicha percepción de peligrosidad específicamente en el uso de transporte público.

2.4 Objetivos

2.4.1 Objetivo General

Evaluar el estrés que causa al estudiante el desplazamiento a la universidad.

2.4.2 Objetivo Específico

- 1) Identificar los principales estresores que afectan a los estudiantes en el trayecto a la universidad.
- 2) Evaluar la relación entre los niveles de estrés y el medio de transporte elegido para el desplazamiento.
- 3) Conocer la relación entre el estrés y la percepción de inseguridad.
- 4) Estudiar la relación entre el medio de transporte empleado para el trayecto y la percepción de inseguridad.
- 5) Evaluar la percepción de inseguridad por parte de los estudiantes en el trayecto hacia la universidad.
- 6) Conocer la percepción de los estudiantes sobre la seguridad del campus.

CAPITULO III. Marco Teórico

3.1 Definiciones de estrés

Todos hemos utilizado la palabra estrés y otros términos relacionados como ansiedad, angustia o fatiga. El pionero Hans Selye (2010) define el estrés como "una respuesta no específica del cuerpo a cualquier requerimiento. Se desarrolla como reacción a un estímulo llamado stressor e implica un proceso de adaptación que se manifiesta mediante cambios en los niveles hormonales" (Christin, 2010).

Existen muchas definiciones diferentes para el estrés y todas varían dependiendo de la experiencia y el conocimiento del autor. Por ejemplo, Walter Cannon (2005) define el estrés como aquella reacción fisiológica que es estimulada por situaciones amenazantes. La reacción fisiológica que realiza una persona cuando se encuentra en este tipo de situación es luchar o escapar de la amenaza (Carlson, 2005). Otro autor, Thomas Holmes (2011) definió el estrés como un acontecimiento-estímulo que requiere una adaptación por parte del individuo.

Jaqueline Ávila en el 2014 define el estrés como aquella reacción física o emocional que nuestro cuerpo realiza para defenderse a causa de un evento amenazante. Esta respuesta automática de nuestro organismo nos ayuda a hacerle frente a los problemas que nos estemos enfrentando. Se divide en tres clasificaciones: El agudo, agudo episódico y crónico. El agudo es aquel tipo de estrés que se considera el común, en el que la persona siente presión por los eventos amenazantes recientes y los futuros. El agudo episódico es el tipo de estrés que ocurre más frecuente de lo normal y la persona se irrita con facilidad. El crónico es el tipo de estrés que la persona vive constantemente y que podría provenir de traumas de la niñez (Ávila, 2014).

Otra definición importante para tomar en cuenta es la del sistema responsable de la salud mundial, La Organización Mundial de la Salud (OMS), la cual define el estrés como aquellas reacciones fisiológicas que alertan al organismo (Cremades Puerto, 2016).

3.2 Teorías del Estrés

Hans Selye creó una teoría basada en la influencia del estrés en la capacidad de una persona para adaptarse a una lesión o enfermedad. Se divide en tres fases. Fase de alarma, la persona presenta alteraciones en el organismo cuando aparece una situación estresante. Fase de resistencia, la persona trata de adaptarse a la situación para calmar los niveles de estrés. Fase de agotamiento, esta fase ocurre cuando la fase de resistencia falla y las alteraciones físicas y psicológicas se vuelven irreversibles (Universitat de Barcelona, 2018).

El modelo de resistencia de ajuste familiar y adaptación de McCubbin y Thompson explica que la familia trata de minimizar la situación amenazante para luego organizar el sistema y tener todo bajo control, es decir, se adaptan a la situación cambiando la manera que operan el sistema (Macías, Orozco, Amarís, & Zambrano, 2013).

Otra teoría del estrés es la de Carmen S. Manrique y Anthony V. Miranda (2006). Ellos explican que el estrés se divide en dos tipos de valoraciones. La valoración primaria que se centra en la manera que la persona evalúa la situación en diferentes modalidades como la modalidad de la amenaza, que toma lugar en el momento que el individuo predice una posible amenaza. La modalidad del desafío es cuando la persona está en presencia de la amenaza. La modalidad de evaluación de pérdida es cuando la persona sufre algún daño. Por último, la modalidad del beneficio que no crea estrés. Luego de la valoración primaria está la valoración secundaria que trata de buscar la acción a realizar en presencia del factor estresor (Manrique & Miranda, 2006).

3.3 Consecuencias del estrés

Como ya se ha señalado en este documento, el estrés es un proceso que se origina cuando las demandas ambientales superan la capacidad adaptativa de un organismo. Esto puede dar lugar a cambios biológicos y psicológicos, que a su vez pueden ser causantes de enfermedad. El estrés es una respuesta automática y natural del cuerpo ante las situaciones que se consideran desafiantes, nocivas o desagradables (Villacorta, 2016).

Teniendo claro que el estrés es estimulado por factores amenazantes del ambiente, si nos exponemos a estos factores de manera intensa o muy frecuente, pueden afectar a nuestro organismo a largo plazo. Hans Selye explica que el estrés prolongado afecta la salud causando malestares físicos como la subida de tensión arterial, daño del tejido muscular, infertilidad, inhibición del crecimiento, inhibición de la respuesta inflamatoria, supresión de las respuestas inmunitaria, etc. creando mayor dificultad para que el organismo de una persona se recupere de una herida y sea más vulnerable a las infecciones (Carlson, 2005). No solo afecta a nivel orgánico, sino también psicológico, repercutiendo en las emociones y cognición. Las reacciones emocionales dan como consecuencia alteraciones emocionales como miedo, depresión, ansiedad y otros y a su vez las reacciones cognitivas dan sensación de preocupación, negación o pérdida de control (Manrique & Miranda, 2006).

3.4 Causas del estrés debido al embotellamiento de tránsito

Relacionando el estrés con el embotellamiento de tránsito, algunos autores han podido señalar que está demostrado que el exceso de estrés puede causar el síndrome de Burnout, que cursa con depresión, ansiedad, agotamiento emocional entre otros, en aquellas personas que utilizan el transporte, ya sea conductor o pasajero. Entre las diferentes causas de estrés en cuando al transporte privado o público, son: gasto de combustible, reparación o mantenimiento de vehículos y costo de los pasajes para aquellos que utilizan varias conexiones de transporte para llegar a su destino, es decir, estas personas sufren a diario, no solo por lo económico, sino también por la cantidad de vehículos que congestionan las calles y avenidas de la ciudad.

Natividad de Espiritu Salinas (2018) señala en su investigación, que el embotellamiento no solo afecta causando estrés a las personas, sino que también afecta otras áreas como los hábitos de sueño, alimenticios y de interacción familiar. Estas congestiones de automóviles en las calles han generado un cambio drástico de hábito en las personas, haciendo que tengan que levantarse más temprano, acortando las horas de sueño, convivencia familiar y tiempo de ocio. En cuanto a los hábitos alimenticios, estas personas no ingieren sus alimentos de manera correcta, de manera apresurada, haciendo que consuman sus alimentos en cortos períodos de tiempo, lo que impacta negativamente en el proceso digestivo y la asimilación de nutrientes. Por último, está mermando el tiempo de interacción de los padres con sus familias.

Los estudiantes sufren de estrés debido a los embotellamientos de tránsito en la ciudad, pero aún sufren más lo que viven lejos de su destino final, por el temor que estos sienten cada día al pensar que llegarán tarde a cumplir su meta del día (Natividad Espiritu Salinas, 2018).

3.5 Relación entre el transporte público y la falta de seguridad vial

Fuera del plano psicológico y entrando a lo social, en la República Dominicana existen diferentes métodos de transporte público usados por los miembros de la comunidad y por turistas que deben ser mejorados en términos de seguridad y calidad. Entre los diferentes transportes públicos que existen se encuentran el carro público, los autobuses OMSA y público, metro, taxi, motor, bicicleta y teleférico.

Comparando el transporte público del país con otras zonas de Latinoamérica, pueden tener factores similares como, por ejemplo, el precio, método de pago y la calidad del transporte. Sin embargo, al compararlo con otras zonas fuera de Latinoamérica, como en Irlanda, cada factor cambia. El servicio ofrecido es de mayor calidad y la tarifa en Irlanda se basa en la distancia, mientras que en Latinoamérica tienen una tarifa única. En cuanto a la seguridad, los asaltos en el transporte público de Latinoamérica son de una frecuencia casi diaria, mientras que en Irlanda la tranquilidad es la norma. En cuanto al número de pasajeros,

en zonas de Latinoamérica se sobrecarga el límite de pasajeros, mientras que esto es prohibido en lugares como Irlanda (Mundoformativo, 2017).

Volviendo a los diferentes tipos de transporte público, en otras regiones como Asia, existen transportes públicos diferentes, pero con funciones similares a las que existen en Latinoamérica. Entre ellas esta, el Rickshaw, Tuk-Tuk, Carros de Bueyes Long-Tail Boats, Casa Barco, Ninh Binh, Juncos de la Bahía de Jalong, Barca Da Nang, Viaje en Tren de Bambú, Paseo en Camello, a lomos de un elefante, Ciclo Push (Comunidad Club Marco Polo, 2016).

Por otra parte, en India con 400 ciudades que superan a los 100.000 habitantes, el transporte público es organizado solo en 15 ciudades, las demás ciudades son proporcionada por modos informales de transporte como: motos, camionetas y una gran variedad de vehículos (frecuentemente sin licencia) que transporta en trayectos a pasajeros de forma compartida y pagan por asiento. El transporte público de la India carece de disponibilidad por la gran masa de persona, calidad, variedad, atractivo y seguridad para los pasajeros que los utilizan. El número de vehículos que existen en las ciudades aportan a la contaminación atmosférica, exceso de consumo de gasolina, exclusión social e inseguridad vial que son factores semejantes a los de la realidad dominicana (Revista Vial, 2013).

En Vietnam existen desde vuelos internos, buses, buses con cama para trayectos nocturnos hasta trenes, taxis y motores. Comparándolo con los medios de transporte de otros países, los trenes de Vietnam tienen vagones de diferentes compañías. Los turistas no pueden alquilar carros si no poseen una licencia de conducir vietnamita, sin embargo, el alquiler de motos si es permitido a los turistas sin tener licencia vietnamita (Palacios S. , 2018) lo que brindan mayor calidad en el servicio a pesar de no ser un país súper desarrollado.

Comparando los transportes públicos en diferentes zonas del mundo, se pone en evidencia la presencia de inseguridad vial en muchas sociedades. La OMS muestra que los traumatismos causados por accidentes de tránsito han sido la mayor causa de muerte en el 2012. En su investigación listaron diferentes regiones, de las cuales África está registrado con el mayor porcentaje de accidentes de tránsito, siguiéndole el Mediterráneo Oriental, la tasa mundial, Pacífico Occidental, Asia, Las Américas y por ultimo Europa. La OMS muestra que existen factores que afectan la seguridad vial como la velocidad, conducir bajo el efecto

del alcohol, el uso de casco cuando usan la motocicleta, el uso de cinturón de seguridad y el uso de sistemas de retención infantil (OMS, 2015).

3.6 La seguridad ciudadana

Al igual que ocurre con la seguridad vial, la seguridad ciudadana entre los países de Latinoamérica, en comparación con otras zonas del mundo, no es la misma por diferentes razones. Luis González (2016) explica que en regiones como Asia, existe más seguridad y garantía de vida debido a que se respetan las leyes, a diferencia de lo que ocurre en Latinoamérica, razón por la cual sus países son considerados como más violentos e inseguros. González expresa en un estudio titulado "The Safe Cities Index 2015", que entre las primeras 6 ciudades más seguras del mundo, 5 están en Asia, siendo Singapur el primero en la lista. En otra sección del estudio, presenta el listado de las 10 ciudades más violentas, de las que 9 son latinoamericanas. Más adelante, explica que Singapur es una de las ciudades más seguras debido a que son estrictos con las leyes, la policía tiene buen sueldo y eso los ayuda a mantener la seguridad entre los ciudadanos. Estas ciudades, excepto Hong Kong, presentan leyes claras y severas como la pena de muerte (González, 2016).

El transporte público muchas veces no es muy seguro para los ciudadanos. Cuando se habla de América Latina o del Caribe con relación a otras urbes del mundo, la comparación en cuanto a la seguridad es muy notable. Eduardo Luna Soto (2018) expresa que, en México, el robo a los pasajeros que utilizan el transporte público como autobuses es algo común, dándole a la población más preocupación y a las autoridades más puntos negativos en cuanto a su desempeño en la seguridad de los ciudadanos. Cada vez que los pasajeros pasan estas situaciones delictivas quedan a la merced de sus atacantes exponiendo su propia vida, su salud mental y perdiendo bienes materiales (Soto, 2018).

Este fenómeno también ocurre en otras ciudades, como Bogotá, Colombia, ha habido un incremento de un 19% de la inseguridad en el transporte público. El experto en seguridad Andrés Nieto señala que, en el 2018, se presentan más de 47 mil robos en los paradores de autobuses, en los autobuses y en el Transmilenio, se reportó más de 37 mil casos de robos de celulares en el transporte público. Lo específico de estos robos y asalto es que dichos

delinquentes ya tienen previstas las horas picos del día para cometer los actos delictivos. Según Andrés Nieto *“el panorama de este delito es crítico porque tenemos un problema y es que solo el Transmilenio logra movilizar más de dos millones seiscientas mil personas al día”* esto genera a esta ciudad una grave situación por el déficit, tanto de la policía como por falta de los actores de la seguridad privada (Landínez, 2019).

En el Salvador, por arriba de las medidas de seguridad, los ladrones siguen asaltando el transporte público como los autobuses. La Asociación de Empresarios de Autobuses (ATP) calcula que cada año estos asaltantes roban de US\$10 a US\$11 a pasajeros y conductores del transporte público. Según los trabajadores comentan que, hay alrededor 10 robos diarios. Un 15% de los pasajeros han intentado buscar transportes alternativos debido a la delincuencia (Lohmuller, 2015).

La población de la República Dominicana presenta una situación similar en cuanto a la delincuencia y el transporte público. Se puede notar que el transporte público como la OMSA, los carros y guaguas de sindicatos y federaciones, como también vehículos y motores privados, son una situación de desorden y de inseguridad constante para los ciudadanos del país. Este servicio público se torna peor por la falta de educación y respeto a la ley de tránsito y por la delincuencia dentro de los medios de transportes. Los pasajeros del transporte público reciben un trato vejatorio por parte de los choferes, también hay demandas de asientos por los usuarios, creando así ambientes incómodos para las personas. Los paraderos de vehículos públicos son peligrosos en muchas zonas debido a los asaltantes en motores, o delinquentes que asaltan carros y guaguas públicas.

La falta de seguridad en las vías públicas hace mucho más vulnerables a los usuarios que hacen uso de los medios de transporte a diario, convirtiéndose en víctimas de asaltos, robos, atracos u otras agresiones, que pueden dejar marcadas en el plano psicológico de las personas y afectar la parte social y calidad de vida de los mismos.

Este estudio pretende ser una noción de base de investigación a partir del análisis de la problemática que presenta los ciudadanos de la ciudad de Santo Domingo, así como los estudiantes expuestos a las inseguridades que presentan el trayecto a la universidad.

3.7 Impacto psicológico que causa el atraco

Es evidente que la delincuencia puede tener un impacto psicológico en las personas. Este es el caso de Lucia, en la que a los 13 años vivió un acto de agresión en el que después de varios años aún recuerda las amenazas, rostros de los sospechosos y el arma. “No grites o te mato”, “Somos cuatro así que no vayas a correr”. Su vida cambio en el 2007 después del asalto, no volvió a subirse a un transporte público ni a caminar en las calles sin la compañía de alguien. Sufre de reacciones físicas y emocionales como la taquicardia y sudor al ver un desconocido y ansiedad, insomnio, entre otros síntomas. Estas son los resultados del ataque que sufrió mientras esperaba el bus en el puente 2 de la autopista General Rumiñahui, en el oriente de Quito (Ortega, 2014).

Esto es un ejemplo de muchos, del impacto psicológico que causa la agresión y la violencia en los ciudadanos. Una investigación del doctor Hans Peter Söndergaard, en donde expone que una experiencia agresiva previa a un asalto o también después de presenciar un delito aumenta 2,5 veces más el riesgo de desarrollar trastorno de estrés postraumático (Czubaj, s.f).

Según expertos de la Facultad de Psicología de la Universidad Privada del Norte (UPN), el asalto de ser una experiencia extrema puede generar patológicas con síntomas de ansiedad, miedo, tristeza, sentido de culpa, entre otros. Los expertos afirman que después que la víctima sufre problemas emocionales se altera su rutina diaria, conciliar el sueño y su vida social (RPP Noticias, 2016).

Otro perjuicio causado por la delincuencia a tomar en cuenta es la presencia de ansiedad. Así lo refleja Leslie López Reyes (2014) en su investigación para determinar el nivel de ansiedad en una muestra de 150 personas que han sido víctimas de delincuencia en Vista Bella de Quetzaltenango, Guatemala. Muestra que el 39% de las personas presentan ansiedad alta, 39% presenta ansiedad media y el 22% presenta ansiedad baja. López Reyes (2014) define la ansiedad como aquella respuesta natural, emocional y adaptativa del organismo como causa de la presencia de una situación amenazante. Puede causar síntomas cognitivos como la sensación continua de miedo y preocupación. Síntomas físicos como la

sudoración y aceleración cardíaca. Por último, síntomas conductuales como respuestas de evitación.

Otro factor causado por la delincuencia es el estrés postraumático que es común entre los pacientes que han sido víctimas de atraco (López Reyes, 2014). Continuando con el estrés postraumático, Gutiérrez y Portillo (2014) definen como la reacción patológica que ocurre después de un evento traumático. La persona tiene recuerdos constantes del hecho traumático, pesadillas y evitan lugares o personas que recuerden el evento. Expresan que, en un estudio realizado en México, muestra que el 68% de la población ha presenciado eventos traumáticos en su vida como violación, acoso y abuso sexual, siendo más frecuentes en las mujeres, mientras que los accidentes y robos eran más frecuentes en los hombres. Se demostró que el 2.3% de las mujeres y el .49% de los hombres presentaron estrés postraumático. Sin embargo, Gutiérrez y Portillo (2014) realizaron su propia investigación, analizando la asociación entre la delincuencia y el estrés y la ansiedad. Demuestran que el 84.8% de la muestra presentan nerviosismo e inseguridad debido a la delincuencia. Al 65.9% de los encuestados les afectaba el sueño y al 70.7% consideraron que les afectaba su estabilidad emocional y mental (Gutiérrez & Portillo, 2014).

Conociendo el impacto que la delincuencia puede causar en las personas, Almánzar (2017) explica que el vivir bajo perfil aporta y origina tranquilidad en las personas. Aclara que la manera adecuada para lidiar con un delincuente es no enfrentarlo y hacer todo lo que este pida. Como se ha visto en investigaciones anteriores, el enfrentar esta situación puede causar un trauma en la persona y Almánzar expone que la manera de recuperarse es mediante un proceso psicoterapéutico y crear líneas de apoyo con los familiares y amigos (Sanchez, 2017).

Ana Simó (2018) explica que las personas tienden a aislarse después de vivir una experiencia traumática, con la esperanza de poder superarla. Les recomienda a las personas retomar lentamente la rutina que solían tener antes del evento y el escribir en momentos de angustia para la regularización de las emociones (Simó, 2018).

La delincuencia no solo crea consecuencias psicológicas, también crea consecuencias sociales, la cual va empeorando con el tiempo. Según la psicóloga comunitaria Rojas. (2017) los reportes policiales informan que la delincuencia es un problema social más complicado que cualquier otro. Afecta la calidad de vida de las personas y su bienestar. Expresa que es una situación multidimensional debido a que se espera acciones de las diferentes instituciones, no solo de los policías. Rojas (2017) también opina que existe un mayor riesgo de que los hijos se expongan a participar en actos delictivos u otros problemas sociales cuando no tienen la debida presencia de los padres por largo tiempo o la observación de alguien mayor que cuide de ellos. Aclara que para mejorar la calidad de vida, se debe comenzar por la educación y supervisión de los hijos, que los centros educativos brinden educación de calidad y que los trabajos certifiquen el bienestar de las personas (Rojas, 2017).

CAPITULO IV. Marco Conceptual

4.1 Definiciones

Atraco

La Oficina Nacional de Estadística define el atraco como el robo de posesiones de una persona mediante un acto de agresión como el empujar a un ciudadano (ONE, 2016).

Robo

La Oficina Nacional de Estadística define el robo como obtener las posesiones de una persona mediante la intimidación y un acto de agresión (ONE, 2016).

Violación sexual

José Rodolfo Palacios (2008) define la violación sexual como el contacto físico de dos personas de manera sexual sin la aprobación de una de ellas, (Palacios, 2008) Es uno de los tipos de agresión más peligrosas porque afecta a la víctima en su autoestima y en su desarrollo (Palacios, 2008).

Inseguridad

Robles Mendoza (2014) la define como aquella sensación emocional de miedo, angustia y ansiedad (Mendoza, 2014).

Inseguridad ciudadana

Robles (2014) define la inseguridad nacional como al miedo hacia la delincuencia, narcotráfico, terrorismo. Esta afecta en la realización de una actividad o los hábitos de una persona por el miedo constante de ser víctima de un acto de agresión, como el usar joyas, salir de noche y llevar dinero en efectivo (Mendoza, 2014).

La Oficina Nacional de Estadística define la inseguridad ciudadana como algo multidimensional y complejo, que puede costar la vida, aspecto físico y emocional del ciudadano. Este también afecta el desarrollo económico y la cultura política (ONE, 2016).

Estrés Percibido

Lazarus y Folkman (1984) definen el estrés percibido como la evaluación que una persona le da al ambiente en el que se encuentra como amenazante (Landro & González, 2011).

Violencia

La Organización Mundial de la Salud (2014) define la violencia como la utilización de la fuerza de manera deliberada para realizar una amenaza a otras personas, causando diferentes tipos de perjuicio (OMS, 2014).

4.2 Antecedentes

Desde los inicios de la democracia, la delincuencia y la inseguridad que genera a los ciudadanos, ha sido un tema difícil de manejar para todos los gobiernos. En los últimos años se han publicado diferentes informes que describen esta situación poniendo en evidencia que continúa siendo un tema de suma actualidad y relevancia tanto política como social. Uno de los documentos más recientes sobre el tema es el elaborado en el 2018 por el Observatorio de Seguridad Ciudadana de la República Dominicana (OSC-RD) que recoge datos relacionados con la seguridad ciudadana desde enero hasta junio de ese año. Este informe tiene como objetivo evidenciar las agresiones que ocurren en el país con el propósito de que las autoridades tomen medidas y elaboren estrategias de control y prevención. Los datos muestran que en este periodo se registraron 537 homicidios intencionales y 153 homicidios no intencionales (OSC-RD, 2018), resultados que alertan sobre la necesidad de caracterizar con más profundidad el tema para poder establecer medidas de intervención y prevención apropiadas para incrementar la seguridad ciudadana.

Otro documento que destaca en este ámbito es el elaborado en el 2016 por la Oficina Nacional de Estadística (ONE) de la República Dominicana, llamado ENHOGAR, cuyos

datos fueron recogidos en el 2015, que no solo pone de manifiesto la realidad de que existe un problema de inseguridad ciudadana, sino que además explica que este es un fenómeno multidimensional y complejo, con implicaciones colectivas, que se reflejan en forma de miedo, inseguridad, daño físico y emocional en las víctimas y que repercute negativamente en el desarrollo económico del país (ONE, 2016). Datos del mismo informe muestran que un 74.6% de los entrevistados entienden que la delincuencia es uno de los principales problemas de país y el 72% hablan sobre este tema en sus conversaciones familiares casi semanalmente (ONE, 2016).

Otro informe oficial emitido por dependencias vinculadas a organismos del estado es el del Departamento de Estado de la República Dominicana elaborado en el 2011 que explica la ausencia de estado de derecho en asuntos relacionados con agresiones, abusos, arrestos y otro tipo de violencia de acuerdo a lo que defienden los derechos humanos. Otro tema de interés que toca este documento es la opinión que otros países tienen sobre cómo se percibe la seguridad en la República Dominicana y a este respecto Estados Unidos comento que los extranjeros deben mantenerse cautelosos para evitar actos de agresión en las calles de la Republica Dominicana. Un tercer elemento de interés recogido por este documento es el de la confianza en las autoridades y respecto a este asunto la Seguridad Nacional del Latinobarómetro demuestran que solo el 17% de nuestra población confía en la autoridad del país, la cual solo un 15% hace la denuncia a la autoridad cuando son víctimas de un acto de agresión. (Almonte, Félix, Jimenez Guerrero, & Pelletier Quiñones, 2013).

Fuera del plano de los reportes oficiales de los diferentes organismos del estado existen documentos recientes de carácter social como los recogidos en diarios de prensa del país abordando esta temática. En el año 2017 periódico El Día publica un artículo que señala que el 45.8% de la población indica que el mayor problema en nuestro país es la delincuencia y el crimen y dicha percepción ha pasado de 56.3 puntos en el 2014 a 59.0 en el 2016, lo que quiere decir que a medida que pasan los años las personas se sienten cada vez más inseguras en sus calles. El mismo artículo aborda el tema de la victimización por delincuencia en las zonas urbanas, con una percepción de 16.6% en el 2010 y que aumento a 26.2% en el 2016, posicionando a la República Dominicana en el sexto lugar en términos de victimización por delincuencia entre un total de 29 países encuestados. Así mismo, la confianza con la

autoridad ha empeorado con los años, el periódico El Día expresó que ha disminuido desde el 2008, sin embargo, ésta se mantuvo con un puntaje promedio de 35.6 puntos en el 2016, ocupando la República Dominicana el puesto 27 de menor promedio de confianza entre los 29 países encuestados (El Día, 2017).

Desde el punto de vista psicológico, la realidad descrita en los párrafos anteriores trae de la mano una serie de consecuencias. En este sentido, unas de las consecuencias más directas son los índices de estrés que pueden acompañar a esta sensación de inseguridad y peligrosidad. No existen datos en República Dominicana que estudien la relación entre estas dos variables. Sin embargo, en otros países como Guatemala se han realizado investigaciones para obtener la prevalencia de Trastorno de Estrés Postraumático en relación con el tema de la delincuencia, obteniendo como resultado que el 91% de la población del municipio evaluado considero que el atraco puede afectar a las personas de manera psicológica (Paniagua, Sojuel, & Cifuentes-Guerra, 2016).

Estos resultados se pueden encontrar en otros estudios de carácter psicológico que han analizado el impacto de la inseguridad y la delincuencia como, por ejemplo, los llevados a cabo por Carmen Carbonell y César Carvajal (2004) encontraron que el individuo pasa por unas reacciones a nivel físico y psicológico cuando este sufre un asalto y experimenta el peligro de perder la vida o lesiones físicas. Aclararon que no todas las personas responden de la misma manera a este tipo de agresión, pero se vio que existe la posibilidad de desarrollar un Trastorno de Estrés Postraumático (TEPT). Entre los síntomas de TEPT que aparecían con mayor frecuencia destacaban recuerdos repetidos del suceso, como también pesadillas, evitar tener contacto con personas y lugares que despierten el trauma, irritabilidad y angustia (Carbonell & Carvajal, 2004). Datos similares fueron encontrados en investigaciones más recientes como los de Mercedes Pérez Reyes con el estudio de estas dos variables, aclarando que la delincuencia se ha vuelto parte de la cotidianidad de nuestra vida en la República Dominicana y que puede causar un impacto psicológico en las personas, así como un trauma, debido a los diferentes tipos de abusos que la persona puede presenciar (Pérez Reyes, 2013).

4.3 Estadísticas

Según el boletín estadístico de enero – junio 2018 del OSC-RD los homicidios a mujeres entre 30 y 34 años de edad han ascendido a 76 casos, de los cuales 38 casos han sido catalogados como feminicidios por la Procuraduría General de la República (OSC-RD, 2018).

Sobre la delincuencia, el robo o atraco obtuvo un 47%, intento de robo o atraco un 25%, otros tipos de delincuencia un 28%. En el mismo periodo hubo 249 personas lesionadas por un arma blanca, lo cual son 69 casos más que el año 2017 en los mismos meses.

Entre los meses de Enero a Junio se notificaron 38,885 denuncias de violencia de género (41% pertenecen a violencia física y 59% a violencia verbal y psicológica), intrafamiliar (36% pertenecen a violencia física, 59% a violencia verbal y psicológica y 5% a patrimonial) y sexual (29% pertenecen a agresión sexual, 11% a acoso sexual, 33% a seducción de menores, 8% de incestos).

En el mismo semestre hubo 308 robos con armas de fuego, en la que el 27% fueron con violencia y el 73% sin violencia. Se notificaron 13,013 denuncias de robo, 55% con violencia.

4.4 Campañas con relación a la seguridad ciudadana

En la Republica Dominicana se han lanzado campañas publicitarias sobre la seguridad ciudadana, con el objetivo de integrar a las comunidades en acciones de ayuda social y favorecer la integración de la población con las autoridades. Como las siguientes:

- *"Policía Nacional más cerca de ti. Feria de seguridad ciudadana"* organizada por el ayuntamiento Santo Domingo Oeste y la Agencia para el Desarrollo de los EE.UU. (USAID) (Presidencia Nacional de la República Dominicana, 2018).
- *"Taller de Socialización"* organizado por el Ministro de Interior y Policía (MIP) y el Instituto de Investigación y Desarrollo Sostenible de las Juventudes (IIDJ) realizan este taller con el objetivo de informar sobre temas de juventud, propuestas de programas

emprendimiento e innovación y un plan para la seguridad ciudadana sobre la prevención de la violencia (MIP, 2018).

- Interior y Policía lanzan campaña sobre Seguridad Ciudadana. El MIP lanza esta campaña con el objetivo de realizar una ayuda social e integrar la población con las autoridades en las Mesas de Seguridad para que los ciudadanos sean informados sobre los programas de prevención de violencia y criminalidad (MIP, 2018).
- Programa *"Policía Auxiliar"*. El MIP realiza este programa en el que se buscaron y reclutaron 352 jóvenes con el fin de mejorar la seguridad ciudadana (MIP, 2018).

4.5 Leyes con relación a la seguridad ciudadana

Además de campañas, se han realizado leyes con el propósito reformar los servicios públicos de defensa y seguridad ciudad como responsabilidad del Estado. Como, por ejemplo:

- *"Ley Orgánica del Ministerio de Interior y Policía"*. La Cámara de Diputados aprueba la Ley Orgánica que permitirá un plan de seguridad ciudadana. Esta ley se complementará con las nuevas Ley Orgánica de la Policía Nacional y la del Control de Armas, la cual sustituye a la Ley 236 sobre Porte y Tenencia de Armas de Fuego (MIP, 2016).
- *"Ley de Presupuesto General del Estado"*. La ley busca promover programas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con el apoyo de las pequeñas y medianas empresas (Pérez Reyes R. , 2017).

CAPITULO V. Marco Contextual

5.1 Plan de seguridad de la UNPHU

El sistema de seguridad de la institución es cuerpo mixto formal que opera durante las horas laborables de 7:00 am a 10:00 pm de lunes a sábados. Como parte de este cuerpo de seguridad que brinda la universidad, también está contratada una compañía privada la cual se encarga de la protección de salvaguardar los bienes de la institución en horarios no laborables de 10:00 pm a 7:00 am de lunes a viernes y los fines de semana, los sábados de 2:00 pm a lunes a 7:00 am.

El cuerpo de seguridad está compuesto por setenta guardianes divididos en dos turnos, el primero de 7:00 am a 3:00 pm, el segundo de 2:00 pm a 10:00 pm, dando una hora de por medio para los comunicados e intercambio de información entre los guardianes.

La estructura del sistema de seguridad está conformado por la Vicerrectoría de gestión e internalización encabezada por el Dr. Jose Rafael Espaillat, también cuenta con un director general, dos coordinadores y cuatro supervisores motorizados.

Los vigilantes de la institución son seleccionados de manera específica, se toma en cuenta la edad y preparación. Una característica importante es que hayan sido activos en los cuerpos castrenses del país con un record limpio. El personal seleccionado es adiestrado e instruido por el instituto de estudios superiores de la Policía Nacional a través de cuatro diplomados: seguridad corporativa, inteligencia emocional, manejo de conflictos y primeros auxilios. Estos entrenamientos se realizan dos veces al año y no todos los vigilantes tienen los cuatro diplomados realizados.

El servicio de inteligencia del recinto se realiza a través de un sistema de cámaras apoyado por las autoridades motorizadas y guardianes en los diferentes espacios de la institución. También la institución ha realizados alianzas con agentes activos del Ejército Nacional y a la Policía Nacional.

El orden se mantiene en el campus a través de medidas y prohibiciones debidamente señaladas en todas las áreas de interés. En las entradas de la universidad hay letreros que regulan y establecen los parámetros de conducta cívica, como lo son: la prohibición de tocar bocinas, control de velocidad y el no parqueo en áreas prohibidas o que afecten el derecho de los que conviven en el recinto.

Cuando una persona del recinto es afectada por hechos delictivos o pérdida de artículos debe pasar por un proceso ya establecido, en donde el afectado puede reportar la pérdida dirigiéndose a la oficina del departamento de seguridad, establecer la denuncia describiendo el suceso o el objeto perdido, luego de esto, la persona debe de dirigirse a poner la denuncia del objeto perdido a la policía, llevar este documento al departamento de seguridad de la institución y luego ellos remiten la denuncia a la Policía Nacional para fines de la búsqueda de lo perdido.

La protección a la propiedad de estudiantes, profesores y empleados inicia al momento de entrar al campus universitario. Como medida preventiva se solicita no estacionar vehículos con el frente hacia delante, de igual forma también se prohíbe la permanencia de personas en los vehículos, ya que, es así que se han comprobado los ladrones de vehículos y demás operantes.

CAPITULO VI. Marco Metodológico

6.1 Diseño de la Investigación

Este estudio se realizó para conocer el nivel de estrés de los estudiantes con la Escala de Estrés Percibido y su confianza con la autoridad de las calles y la universidad mediante una encuesta. La investigación es de tipo exploratoria ya que se busca obtener conocimiento de la percepción de peligrosidad de los estudiantes.

6.2 Participantes

La universidad tenía una población aproximada de 8,000 estudiantes en el momento que se recogieron los datos, aplicando un muestreo probabilístico a esta población con un margen de confianza de 95% y de error de 5%. Se estimó una muestra de 370 estudiantes en la UNPHU.

6.3 Instrumento

Se utilizó una encuesta de 19 preguntas cerradas que evaluaban la confianza que los estudiantes le tienen a la autoridad nacional y al campus universitario. También se utilizó la versión española (2.0) de la Escala de Estrés Percibido (EEP) de Cohen, S., Kamarck, T., y Mermelstein, R. (1983), adaptada por el Dr. Remor, la cual medirá el estrés de los estudiantes con preguntas basadas en situaciones de la vida cotidiana. Es una versión completa con 14 preguntas tipo Likert con cinco opciones para responder que son: Nunca, Casi Nunca, De vez en cuando, A menudo, Muy a menudo. Cada opción tiene una puntuación de 0 a 4, sin embargo, la puntuación total de la EEP se obtiene invirtiendo las puntuaciones de los ítems

4, 5, 6, 7, 9, 10 y 13, siendo 0=4, 1=3, 2=2, 3=1, 4=0. Siguiendo esto, se suman los 14 ítems y obtenemos el mayor puntaje que corresponde el mayor nivel de estrés percibido en el estudiante. Contiene 3 rangos que son bajo (0-18), medio (19-36) y alto (37 en adelante).

6.4 Procedimiento

El procedimiento de la recolección de datos se realizó dándoles a los estudiantes la encuesta de preguntas cerradas y luego la escala de estrés percibido en el momento que estén disponibles. Los datos fueron recolectados en el cuatrimestre de abril - agosto del año 2018.

CAPITULO VII. Presentación de los Datos

- 1) **Identificar los principales estresores que afectan a los estudiantes en el trayecto a la universidad.**

Tabla 1. Principal estresor que enfrentan los estudiantes por el método de traslado.

Respuestas	Total	Porcentajes
Tapón	228	61.6%
Transporte	40	10.8%
Inseguridad en las calles	83	22.4%
Ninguno	7	1.9%
Otro	12	3.2%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En la siguiente tabla se puede notar que el 61.1% de los estudiantes consideran que el mayor estresor en el método de traslado son los embotellamientos de tránsito en las calles, un 22.4% consideran la inseguridad de las calles como estresor.

Tabla 2. Rangos de estrés en los principales estresores en el trayecto a la universidad

Respuestas	Rango Alto	%	Rango Bajo	%	Rango Medio	%	Total	%
Tapón	16	84.21%	16	62%	196	60%	228	62%
Transporte	1	5.26%	1	4%	38	12%	40	11%
Inseguridad en las calles	2	10.53%	4	15%	77	24%	83	22%
Ninguno			3	12%	4	1%	7	2%
Otros			2	8%	10	3%	12	3%
Total	19	100.00%	26	100%	325	100%	370	100%

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos con el Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la UNPHU y escala de estrés percibido.

Dentro de los encuestados el rango medio fue el que más influyó entre los estudiantes, siendo así el tapón como más causante de estrés con un 60%, seguido de esto, la inseguridad en las calles con 24%.

Tabla 3. Estresor principal que afecta a los estudiantes según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Tapón	124	59.0%	104	65.0%	228	61.6%
Transporte	23	11.0%	17	10.6%	40	10.8%
Inseguridad en las calles	51	24.3%	32	20.0%	83	22.4%
Ninguno	3	1.4%	4	2.5%	7	1.9%
Otro	9	4.3%	3	1.9%	12	3.2%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos con el Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la UNPHU y escala de estrés percibido.

El mayor estresor en ambos sexos es el tapón. En los estudiantes femeninos el tapón con un 59%, la inseguridad en las calles un 24.3%, el transporte un 11%, otros un 4.3% y ninguno un 1.4%. En los estudiantes masculinos, el tapón un 65%, la inseguridad un 20%, el transporte un 10.6%, ninguno un 2.5% y otro un 1.9%.

Tabla 4. Estresor principal que afecta a los estudiantes según tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencias	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Tapón	40	62.5%	38	61.3%	150	61.5%	228	61.6%
Transporte	6	9.4%	9	14.5%	25	10.2%	40	10.8%
Inseguridad en las calles	15	23.4%	15	24.2%	53	21.7%	83	22.4%
Ninguno		0.0%		0.0%	7	2.9%	7	1.9%
Otro	3	4.7%		0.0%	9	3.7%	12	3.2%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

De los estudiantes que consideran que el principal estresor es el tapón, 62.5% toma clases en el día, 61.3% toma clases en la noche, 61.5% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes que consideran que el principal estresor es la inseguridad en las calles, el 23.4% toma clases en el día, el 24.2% toma clases en la noche y el 21.7% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes que consideran que el principal estresor es el transporte, el 9.4% toma clases en el día, el 14.5% toma clases en la noche y el 10.2% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes que consideran que el principal estresor es otro que no está en la lista, el 4.7% toma clases en el día, no hay estudiantes que tome clases exclusivamente de noche y el 3.7% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes que considera que no tiene ningún estresor en las calles, un 3.7% toma clases en ambas tandas del día y no hay estudiantes que tomen clases exclusivamente en el día, ni exclusivamente en la noche.

2) **Evaluar la relación entre los niveles de estrés y el medio de transporte elegido para el desplazamiento.**

Tabla 5. Relación entre el estrés y el método de traslado empleado.

Rango	Caminando		Transporte Público		Transporte Privado		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Alto		0.0%	4	2.3%	15	8.6%	19	5.1%
Bajo	1	4.3%	15	8.7%	10	5.7%	26	7.0%
Medio	22	95.7%	153	89.0%	150	85.7%	325	87.8%
Total	23	100.0%	172	100.0%	175	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar que de los estudiantes encuestados se destacó un rango medio de estrés, de los que el 95.7% va caminando, el 89% utiliza transporte público y 85.7% utiliza transporte privado. De los que obtuvieron un rango bajo, un 8.7% utiliza transporte público, un 5.7% utiliza transporte privado y un 4.3% va caminando. De los que obtuvieron un rango alto, 8.6% utiliza transporte privado, un 2.3% utiliza transporte público y no hay datos de estudiantes con rango algo que vayan caminando a la universidad.

3) Visualizar la relación entre el estrés y la percepción de inseguridad.

Tabla 6. Se siente seguro al caminar por las calles.

Respuestas	Total	Porcentaje
Sí	59	15.9%
No	311	84.1%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En esta tabla se puede notar un valor muy alto con un 84.1% de los estudiantes, expresando que no sienten seguridad al caminar por las calles, mientras que un 15.9% si sienten seguridad al caminar por las calles.

Tabla 7. Rango de estrés en la percepción de seguridad al caminar por las calles

Respuestas	Rango Alto	%	Rango Bajo	%	Rango Medio	%	Total	%
Si	3	16%	8	31%	48	15%	59	16%
No	16	84%	18	69%	277	85%	311	84%
Total	19	100%	26	100%	325	100%	370	100%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Del total de los encuestados el rango medio fue el más sobresaliente entre los estudiantes, diciendo esto, el 85% de los estudiantes no perciben seguridad al caminar por las calles, por otro lado, el 15% si siente seguridad.

Tabla 8. Sensación de seguridad en la calle según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	34	16.2%	25	15.6%	59	15.9%
No	176	83.8%	135	84.4%	311	84.1%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

El 83.8% de los estudiantes de sexo femenino encuestados no se sienten seguros en las calles, mientras que el 16.2% sí. En cuanto al sexo masculino, el 84.4% no se siente seguro y el 15.6% sí se siente seguro en las calles.

Tabla 9. Sensación de seguridad en la calle según tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	19	29.7%	8	12.9%	32	13.1%	59	15.9%
No	45	70.3%	54	87.1%	212	86.9%	311	84.1%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

De los estudiantes encuestados que no se sienten seguros en las calles, el 70.3% toma clases en el día, el 87.1% toma clases en la noche y el 86.9% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes encuestados que, si se sienten seguros en las calles, el 29.7% toma clases de día, el 12.9% toma clases de noche y el 13.1% toma clases en ambas tandas del día.

Tabla 10. Víctimas de agresión o amenaza en las calles.

Respuestas	Frecuencia	%
Si	118	31.9%
No	252	68.1%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar que un 68.1% de los estudiantes han tenido algún tipo de agresión o amenaza en las calles, en donde un 39.4% son de hombres y un 26.2% de mujeres, sin embargo, el 31.9% no ha tenido ningún acto parecido.

Tabla 11. Rangos de estrés en víctimas de agresión o amenazas en las calles.

Respuestas	Rango Alto	%	Rango Bajo	%	Rango Medio	%	Total general	%
Si	3	16%	5	19%	110	34%	118	32%
No	16	84%	21	81%	215	66%	252	68%
Total	19	100%	26	100%	325	100%	370	100%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Según lo observado en la tabla, el rango medio fue el que más predominó entre los encuestados siendo 34% lo que respondieron Si a ser víctimas de agresión en la calle, y a los que respondieron que no con un 66%.

Tabla 12. Víctimas de agresión según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	55	26.2%	63	39.4%	118	31.9%
No	155	73.8%	97	60.6%	252	68.1%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar que, entre el sexo femenino, el 73.8% no ha sido víctima de agresión y el 26.2% sí. Mientras que, del sexo masculino, el 60.6% no ha sido víctima de agresión y el 39.4% sí.

Tabla 13. Víctimas de agresión según tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	12	18.8%	31	50.0%	75	30.7%	118	31.9%
No	52	81.3%	31	50.0%	169	69.3%	252	68.1%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En este cuadro se puede analizar que de los estudiantes que, si han sido víctima de agresión, el 18.8% estudia de día, el 50% estudia de noche y el 30.7% estudia en ambas tandas del día. Mientras que los estudiantes que no han sido víctimas de agresión, el 81.3% estudia en el día, el 50% de noche y el 69.3% estudia en ambas tandas del día.

Tabla 14. Rango de estrés por el sonido de un motor.

Respuestas	Rango Alto	%	Rango Bajo	%	Rango Medio	%	Total	%
Si	17	89%	20	77%	249	77%	286	77%
No	2	11%	6	23%	76	23%	84	23%
Total	19	100%	26	100%	325	100%	370	100%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

De todos los encuestados el rango medio fue el más sobresaliente en los estudiantes, siendo así el 77% de los estudiantes percibe estrés con tan solo escuchar el sonido de un motor, el otro 23% no lo percibe de esta manera.

Tabla 15. Siente ansiedad al escuchar el sonido de un motor cerca de usted.

Respuesta	Total	Porcentaje
Sí	286	77.3%
No	84	22.7%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar que el 77.3% de los estudiantes manifiesta ansiedad por tan solo escuchar el sonido de motores por las calles, el 22.7% no siente ansiedad.

Tabla 16. Sensación de ansiedad al escuchar el sonido de una motocicleta en la calle según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	173	82.4%	113	70.6%	286	77.3%
No	37	17.6%	47	29.4%	84	22.7%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar que, del sexo femenino, el 82.4% si se siente ansiedad al escuchar una motocicleta en la calle, mientras que el 17.6% no. Del sexo masculino, el 70.6% si siente ansiedad, mientras que el 29.4% no.

Tabla 17. Sensación de ansiedad al escuchar el sonido de una motocicleta en la calle según la tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencias	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	48	75.0%	53	85.5%	185	75.8%	286	77.3%
No	16	25.0%	9	14.5%	59	24.2%	84	22.7%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Continuando la tabla anterior, de los estudiantes que, si sienten ansiedad al escuchar una motocicleta en la calle, el 75% toma clases de día, el 85.5 toma clases en la noche y el 75.8% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes que no sienten ansiedad, el 25% toma clases día, el 14.5% toma clases de noche y el 24.2% toma clases en ambas tandas del día.

Tabla 18. Es debido portar un arma por protección.

Respuestas	Totales	Porcentaje
Sí	197	53.2%
No	173	46.8%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En esta tabla se analiza que un 53.2% de los estudiantes expresan que es debido portar un arma en las calles de país para su propia protección, sin embargo, el 46.8% expresa que no es necesario utilizar o portar armas.

Tabla 19. Percepción del portar armas en la calle por protección según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	97	46.2%	100	62.5%	197	53.2%
No	113	53.8%	60	37.5%	173	46.8%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En lo referente al sexo, el 53.8% del sexo femenino opina que no cree que el portar armas en la calle es por protección, mientras que el 46.2% sí. Sin embargo, el 62.5% del sexo masculino si cree que el portar armas en la calle es por protección, mientras que el 37.5% no.

Tabla 20. Percepción del portar armas en la calle por protección según la tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	36	56.3%	30	48.4%	131	53.7%	197	53.2%
No	28	43.8%	32	51.6%	113	46.3%	173	46.8%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido

Continuando la tabla anterior, aquellos estudiantes que creen que el portar armas en la calle si es por protección, el 56.33% toma clases en el día, 48.4% toma clases de noche y el 53.7% toma clases en ambas tandas del día. En cuanto a los estudiantes que dijeron que no, el 43.8% toma clases en el día, el 51.6% toma clases en la noche y el 46.3% toma clases en ambas tandas del día.

4) Estudiar la relación entre el medio de transporte empleado para el trayecto y la percepción de inseguridad.

Tabla 21. Medio de traslado que utilizan los estudiantes de la UNPHU.

Respuestas	Total	Porcentaje
Caminando	23	6.2%
Transporte Público	172	46.5%
Transporte Privado	175	47.3%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se observa que el 47.3% de los estudiantes el método de traslado que utilizan es el transporte privado, por otra parte, un 46.5% el medio de traslado es el transporte público y un 6.2% va caminando.

Tabla 22. Método de traslado según sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Caminando	15	7.1%	8	5.0%	23	6.2%
Trans. Púb.	115	54.8%	57	35.6%	172	46.5%
Trans. Priv.	80	38.1%	95	59.4%	175	47.3%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Según los estudiantes de sexo femenino, el 54.8% utiliza transporte público, el 38.1% utiliza transporte privado y el 7.1% va caminando a la universidad. En el sexo masculino, el 59.4% utiliza transporte privado, el 35.6% utiliza transporte público y el 5% va caminando a la universidad.

Tabla 23. Método de traslado según tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Caminando	5	7.8%	5	8.1%	13	5.3%	23	6.2%
Trans. Púb.	31	48.4%	28	45.2%	113	46.3%	172	46.5%
Trans. Priv.	28	43.8%	29	46.8%	118	48.4%	175	47.3%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Continuando la anterior, entre los estudiantes que van a la universidad en transporte público el 48.4% toman clases de día, el 45.2% toma clases de noche y el 46.3% toma clases en ambos horarios. En transporte privado el 43.8% toma clases de día, el 46.8% toma clases de noche y el 48.4% toma clases en ambos horarios. Entre los estudiantes que van caminando a la universidad el 7.8% toma clases de día, el 8.1% toma clases de noche y el 5.3% toma clases en ambos horarios.

Tabla 24. Se debería mejorar la seguridad del transporte público.

Respuestas	Total	Porcentajes
Sí	362	97.8%
No	8	2.2%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En esta tabla se puede analizar que un mayor porcentaje de estudiantes con un 97.8% piensan que los transportes públicos se deberían mejorar a seguridad para el ciudadano, por otro lado, un 2.2% piensan que no debe haber mejoría en este.

Tabla 25. Percepción sobre la mejoría de los transportes públicos según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	208	99.0%	154	96.3%	362	97.8%
No	2	1.0%	6	3.8%	8	2.2%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Del sexo femenino, el 99% considera que si deben mejorar los transportes públicos y el 1% no. Del sexo masculino, el 96% considera que deben mejorar, mientras que el 3.8% no.

Tabla 26. Percepción sobre la mejoría de los transportes públicos según tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencias	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	62	96.9%	61	98.4%	239	98.0%	362	97.8%
No	2	3.1%	1	1.6%	5	2.0%	8	2.2%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

De los estudiantes que consideran que, si deben mejorar los transportes públicos, el 96.9% toma clases en el día, el 98.4% toma clases en la noche y el 98% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes que consideran que no debe de mejorar, el 3.1% toma clases en el día, el 1.6% toma clases en la noche y el 2% toma clases en ambas tandas del día.

Tabla 27. Sensación de seguridad usando el método de traslado.

Respuestas	Total	Porcentaje
Sí	189	51.1%
No	181	48.9%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar que un 51.1% de los estudiantes siente inseguridad al usar método de traslado, sin embargo, el 48.9% se siente seguro al utilizar su medio de traslado.

Tabla 28. Percepción de seguridad en los medios de traslado según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	97	46.2%	92	57.5%	189	51.1%
No	113	53.8%	68	42.5%	181	48.9%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar entre los estudiantes femeninos que el 53.8% no se sienten seguros con el medio de transporte que utiliza, mientras que el 46.2% sí. Entre los estudiantes masculinos, el 57.5% si se sienten seguros con el medio de transporte que utilizan, mientras que el 42.5% no.

Tabla 29. Percepción de seguridad en los medios de traslado según tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total general	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	40	62.5%	31	50.0%	118	48.4%	189	51.1%
No	24	37.5%	31	50.0%	126	51.6%	181	48.9%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En esta tabla se puede observar que de lo estudiantes que se sienten seguros en el medio de traslado que utilizan, el 62.5% toma clases de día, el 50% de noche y el 48.4% toma clases en ambas tandas de clases. Mientras que los estudiantes que no se sienten seguros en el medio de traslado que utilizan, el 37.5% toma clases de día, el 50% toma clases de noche y el 51.6% toma clases en ambas tandas del día.

5) Evaluar la percepción de inseguridad por parte de los estudiantes en el trayecto hacia la universidad.

Tabla 30. La policía y militares hacen que se sienta más seguro por las calles.

Respuestas	Total	Porcentaje
Sí	76	20.5%
No	294	79.5%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En esta tabla podemos notar que un 79.5% de los estudiantes manifiesta no sentir seguridad en las calles con las fuerzas militares, sin embargo, el 20.5% de los encuestados expresan sentirse seguros con los policías y militares.

Tabla 31. Percepción de seguridad sobre la autoridad del país según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	54	25.7%	22	13.8%	76	20.5%
No	156	74.3%	138	86.3%	294	79.5%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar que, del sexo femenino, el 74.3% no confía en la autoridad del país y 25.7% si confía. Del sexo masculino, el 86.3% no confía en la autoridad, mientras que el 13.8% si confía.

Tabla 32. Percepción de seguridad sobre la autoridad del país según tanda del día.

	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencias	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	18	28.1%	15	24.2%	43	17.6%	76	20.5%
No	46	71.9%	47	75.8%	201	82.4%	294	79.5%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

De los estudiantes que no se sienten seguros con la autoridad del país, el 71.9% toma clases en el día, el 75.8% toma clases en la noche y el 82.4% toma clases en ambas tandas

del día. De los estudiantes que, si se sientes seguros con la autoridad del país, el 28.1% toma clases de día, el 24.2% toma clases de noche y el 17.6% toma clases en ambas tandas del día.

6) Conocer la percepción de los estudiantes sobre la seguridad del campus.

Tabla 33. Considera que el acceso a la universidad en términos de transporte es seguro.

Respuestas	Total	Porcentajes
Sí	165	44.6%
No	205	55.4%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

En esta tabla podemos observar que un 55.4% de los estudiantes expresan no sentir seguridad en cuanto al método de transporte para el acceso a la universidad, un 44.6% si encuentran seguro el medio de transporte.

Tabla 34. Percepción de seguridad en cuanto al método de acceso a la universidad según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	88	41.9%	77	48.1%	165	44.6%
No	122	58.1%	83	51.9%	205	55.4%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

De los estudiantes femeninos el 58.1% no considera seguro el acceso que da a la universidad a los transportes y el 41.9% si lo considera seguro. Del sexo masculino, el 51.9% no considera seguro el acceso que da la universidad a los transportes y el 48.1% si lo considera seguro.

Tabla 35. Percepción de seguridad en cuanto al método de acceso a la universidad según tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencias	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	43	67.2%	18	29.0%	104	42.6%	165	44.6%
No	21	32.8%	44	71.0%	140	57.4%	205	55.4%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

De los estudiantes que si consideran seguro el acceso que da la universidad a los transportes, el 67.2% toma clases en el día, el 29% toma clases en la noche y el 42.6% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes que no lo consideran seguro, el 32.8% toma clases en el día, el 71% toma clases en la noche y el 57.4% toma clases en ambas tandas del día.

Tabla 36. El personal de seguridad del campus universitario hace que se sienta seguro en este y en sus inmediaciones.

Respuestas	Total	Porcentaje
Sí	254	68.6%
No	116	31.4%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar en esta tabla que un 68.6% de los estudiantes se siente protegido debido a la seguridad que la universidad ofrece. Por otro lado, un 31.4% no perciben que el campus de la UNPHU es lo suficientemente seguro.

Tabla 37. Percepción de seguridad sobre el personal de seguridad del campus universitario según el sexo.

Respuestas	F		M		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	148	70.5%	106	66.3%	254	68.6%
No	62	29.5%	54	33.8%	116	31.4%
Total	210	100.0%	160	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

Se puede observar que, del sexo femenino, el 70.5% si se siente seguro con el personal de seguridad del campus universitario y el 29.5% no se siente seguro. Del sexo masculino, el

66.3% si se siente seguro con el personal de seguridad, mientras que el 33.8% no se siente seguro.

Tabla 38. Percepción de seguridad sobre el personal de seguridad del campus universitario según tanda del día.

Respuestas	Día		Noche		Ambas		Total	
	Frecuencia	%	Frecuencias	%	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Sí	42	65.6%	38	61.3%	174	71.3%	254	68.6%
No	22	34.4%	24	38.7%	70	28.7%	116	31.4%
Total	64	100.0%	62	100.0%	244	100.0%	370	100.0%

Fuente: Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y escala de estrés percibido.

De los estudiantes que, si se sienten seguros con el personal de seguridad del campus universitario, el 65.6% toma clases de día, el 61.3% toma clases de noche y el 71.3% toma clases en ambas tandas del día. De los estudiantes que no se sienten seguros, el 34.4% toma clases de día, el 38.7% toma clases de noche y el 28.7% toma clases en ambas tandas del día.

CAPITULO VIII. Discusión de resultado y conclusiones

1) Identificar los principales estresores que afectan a los estudiantes en el trayecto a la universidad.

Los estudiantes consideran que el mayor estresor en el método de traslado son los embotellamientos de tránsito y como segundo plano las inseguridades en las calles, como se ha señalado anteriormente el exceso de estrés por embotellamiento de tránsito puede causar el síndrome Burnout el cual cursa con depresión, ansiedad y agotamiento emocional a los estudiantes, otra área que afecta son los hábitos de sueño, convivencia familiar y tiempo de ocio, como también sufren las personas que viven lejos de su destino final por el temor de llegar tarde a su meta del día.

2) Evaluar la relación entre los niveles de estrés y el medio de transporte elegido para el desplazamiento.

Se puede observar que de los estudiantes encuestados se destacó un rango medio de estrés, de los que el 95.7% va caminando, el 89.0% utiliza transporte público y 85.7% utiliza transporte privado. De los que obtuvieron un rango bajo, un 8.7% utiliza transporte público, un 5.7% utiliza transporte privado y un 4.3% va caminando. De los que obtuvieron un rango alto, 8.6% utiliza transporte privado, un 2.3% utiliza transporte público y no hay datos de estudiantes con rango algo que vayan caminando a la universidad. Tomando en consideración los datos presentados en el primer objetivo y los estudios mencionados en el marco teórico, se puede concluir que, la poca calidad, la seguridad vial y ciudadana que presentan los transportes públicos de la capital dominicana, son factores que causan el estrés a los estudiantes en el trayecto a la universidad.

3) Visualizar la relación entre el estrés y la percepción de inseguridad.

Un 84.1% de los encuestados reflejan no sentir seguridad al caminar por las calles, también el 31.9% de estos han sido víctimas de agresión por asaltantes, considerando esto la percepción de inseguridad no solo las experimentan las personas que son directamente

afectadas sino también las personas que escuchan o visualizan un hecho criminal; siguiendo esto, el 77.3% del total de los participantes reflejan miedo con tan solo escuchar el sonido de un motor, por lo tanto, los estudiantes perciben estrés al momento del traslado hacia la universidad, siendo así, que el 53.2% de ellos opinan que sería una opción el portar un arma para su seguridad personal.

4) Estudiar la relación entre el medio de transporte empleado para el trayecto y la percepción de inseguridad.

Se observa que el 47.3% de los estudiantes el método de traslado que utilizan es el transporte privado, por otra parte, un 46.5% utiliza el transporte público, según esto, el 97.8% del total piensan que el transporte público se debería mejorar para una mejor seguridad para el ciudadano, y el medio de traslado del resto de los participantes es el ir caminando al área universitaria con un 6.2%. Dicho esto, se puede observar, que un 51.1% de los estudiantes siente seguridad al usar el método de traslado empleado, sin embargo, el 48.9% siente inseguridad al utilizar su método de traslado. Observando la discusión de los objetivos anteriores, es evidente que los estudiantes presentan poca confianza a los medios de transporte, debido a que el acto delictivo puede estar presente.

5) Evaluar la percepción de inseguridad por parte de los estudiantes en el trayecto hacia la universidad.

Se puede concluir que el incremento de estrés y la percepción de inseguridad también proviene de la falta de confianza a las autoridades del país con un 79.5% del total de los encuestados, como también las inseguridades de las calles y de los transportes.

6) Conocer la percepción de los estudiantes sobre la seguridad del campus.

El 68.6% de los estudiantes se siente protegido dentro del área universitaria debido a la seguridad que la misma ofrece. Como se ha mencionado en la justificación, la baja confianza en el campus universitario es debido a que se ha presenciado de manera importante el acto delictivo en los campus universitarios de la capital dominicana, sin embargo, cabe destacar que los encuestados consideran que el acceso a las inmediaciones de la universidad no es seguro.

Recomendaciones y limitaciones del estudio

Teniendo en cuenta las observaciones de cada objetivo realizado en esta investigación, concluimos que, el embotellamiento de tránsito y las inseguridades de las calles son los mayores factores de estrés al momento del desplazamiento a la universidad, también se concluye, que debido a la inversión económica y humana que la universidad ofrece, los estudiantes deberían tener una buena percepción de seguridad en el recinto y sus inmediaciones, sin embargo, los encuestados no lo perciben de esta manera, debido a la delincuencia que enfrenta el dominicano en su día a día. Por lo tanto, sería recomendable asignar guardianes motorizados en las afueras del campus para mayor seguridad y confianza para los estudiantes, también realizar una campaña de desensibilización psicológica proyectando la seguridad que ofrece la universidad y así los estudiantes pueden conocer el plan de protección que les ofrece la institución y qué hacer en caso de un hecho delictivo o pérdida de objeto y de esta manera, obtener una mejor percepción de seguridad del campus.

Por otra parte, no existen antecedentes previos respecto al tema en el país, lo que dificultó la elaboración del marco teórico.

Referencias

- Almonte, A., Félix, A., Jimenez Guerrero, I., y Pelletier Quiñones, P. (Abril de 2013). *Informe sobre la Situación de la Seguridad Ciudadana en República Dominicana 2003-2013*. Recuperado de: <https://funceji.files.wordpress.com/2012/02/editado-informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-ciudadana-en-republica-dominicana-2013.pdf>
- Christin, A. (29 de Noviembre de 2010). *Definición de estrés*. Recuperado de: <http://www.estres.edusanluis.com.ar/2010/11/definicion-de-estres.html>
- Cremades Puerto, J. (2016). *Repercusión del Estrés Laboral sobre la atención de enfermería*. Recuperado de: https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/54317/1/tesis_cremades_puerto.pdf
- El Día. (29 de Noviembre de 2017). *RD es el segundo país de la región con mayor promedio de percepción de inseguridad*. Recuperado de: <http://eldia.com.do/rd-es-el-segundo-pais-de-la-region-con-mayor-promedio-de-percepcion-de-inseguridad/>
- La Oficina Nacional de Estadística. (2016). *Encuesta Nacional de Hogares de Propósitos Múltiples (ENHOGAR-2015)*. Recuperado de: <https://www.one.gob.do/Multimedia/Download?ObjId=29305>
- La Organización Mundial de la Salud. (2014). *Violencia y Salud Mental*. Recuperado de: <https://www.uv.mx/psicologia/files/2014/11/Violencia-y-Salud-Mental-OMS.pdf>
- Landero, R. González, M. (11 de Mayo de 2011). *Diferencias en Estrés Percibido, Salud Mental y Física de acuerdo al tipo de relación humano-perro*. Recuperado de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/psicologia/article/view/16336/28675>
- McGraw-Hill. (17 de Junio de 2011). *Estrés y Enfermedad*. Recuperado de: <http://www.mailxmail.com/curso-estres-enfermedad/concepto-estres>
- Palacios, J. R. (2008). *El Abuso Sexual a Niñas, Niños y Adolescentes: Un secreto familiar, un problema social*. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=194114584014>
- Robles Mendoza, A. L. (2014). *Miedo en las calles: Principal emoción de la inseguridad pública delictiva. Un estudio criminológico y de género*. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-21472014000200006

- Villacorta, E. S. (2016). *Efectividad de un programa de relajación "primero es mi paz interior" en la disminución de los niveles de estrés en estudiantes de enfermería de una Universidad Pública de Lima 2015*. Recuperado de:
http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/cybertesis/4717/1/Velez_ve.pdf
- Carbonell, Gloria; Carvajal, César. (2004). *El trastorno por estrés postraumático: una consecuencia de los asaltos*. Recuperado de:
https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-98872004000700008
- El Observatorio de Seguridad Ciudadana de la República Dominicana. (2018). *Boletín Estadístico Enero - Junio 2018*. Recuperado de:
<http://mip.gob.do/observatoriodeseguridadciudadana/images/documentos/boletines/Boletin-Estadstico-enero-junio-2018.pdf>
- Pérez Reyes, Mercedes. (2013). *Cómo superar el trauma provocado luego de un atraco*. Recuperado de: <http://hoy.com.do/como-superar-el-trauma-provocado-luego-de-un-atraco/>
- Presidencia Nacional de la República Dominicana. (2018). *Policía Nacional más cerca de ti. Feria de Seguridad Ciudadana*. Recuperado de:
<https://presidencia.gob.do/noticias/policia-nacional-mas-cerca-de-ti-feria-de-seguridad-ciudadana>
- Ministerio de Interior y Policía. (2018). *Ministerio de Interior y Policía y el IIDJ imparten taller de socialización*. Recuperado de:
<http://mip.gob.do/index.php/noticias/item/ministerio-de-interior-y-policia-y-el-iidj-imparten-taller>
- Ministerio de Interior y Policía. (2018). *Interior y Policía lanzan campaña sobre Seguridad Ciudadana*. Recuperado de: <http://mip.gob.do/index.php/noticias/item/interior-y-policia-lanza-campana-sobre-seguridad-ciudadana>
- Ministerio de Interior y Policía. (2018). *MIP relanza programa Policía Auxiliar e integra 352 jóvenes para reforzar seguridad ciudadana*. Recuperado de:
<http://mip.gob.do/index.php/noticias/item/mip-relanza-programa-policia-auxiliar-e-integra-a-352-jovenes-para-reforzar-seguridad-ciudadana>
- Ministerio de Interior y Policía. (2016). *Amarante Baret a diputados: "Aprobación de Ley Orgánica facilitaría a Interior y Policía combatir crimen y delincuencia"*.
- Pérez Reyes, Ramón. (2017). *Dice Gobierno apoyará la seguridad ciudadana*. Recuperado de: <https://listindiario.com/la-republica/2017/10/02/484742/dice-gobierno-apoyara-la-seguridad-ciudadana>
- Carlson, N. (2015). Trastornos de ansiedad, Autismo, Trastornos de déficit de atención con hiperactividad y Trastornos por Estrés. En: N. Carlson, ed., *Fisiología de la conducta*. (8ª ed., pp.607 - 625). Madrid: Addison-Wesley.

- Sarason, I. y Sarason, B. (2006). Trastornos de Ansiedad. En: I. Sarason y B. Sarason, ed., *Psicopatología. Psicología Anormal: El problema de la conducta inadaptada*. (11ª ed., pp.238 - 257). México: Prentice Hall.
- Asociación Estadounidense de Psiquiatría. (2014). Trastornos de Ansiedad. En: Asociación Estadounidense de Psiquiatría, ed., *Manual Diagnóstico y Estadístico de los Trastornos*. (11ª ed., pp.190 - 233). Madrid: Panamericana.
- Paniagua, Walter; Sojuel, Daniel; Cifuentes-Guerra, Llomauri. (2016). *Prevalencia del Trastorno de Estrés Postraumático en personas que trabajan con víctimas de delitos contra la vida*. Recuperado de:
<http://digi.usac.edu.gt/bvirtual/informes/puiis/INF-2016-29.pdf>
- Nava-Quiroz, Vega-Valero, & Trujano. (2010). *Escala de modos de afrontamiento: consideraciones teóricas y metodológicas*. Recuperado de:
<http://www.scielo.org.co/pdf/rups/v9n1/v9n1a11.pdf>
- Universitat de Barcelona. (2018). *El modelo de Selye*. Recuperado de:
http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-4-tema-8-2-1
- Núñez Villalva, Deyci Alexandra. (2012). *Las estrategias de afrontamiento y los niveles de ansiedad en los pacientes atendidos en la Clínica de Diabetes del Hospital Enrique Garcés*. Recuperado de: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/1682/1/T-UC-0007-41.pdf>
- Ortega, Javier. (2014). *Los asaltos provocan 8 impactos psicológico*. Recuperado de:
<https://www.elcomercio.com/actualidad/asaltos-provocan-impactos-psicologicos.html>
- Czubaj, Fabiola. (s.f.). *Ser víctima de un delito aumenta el riesgo de enfermar. Y esto ocurre no sólo luego de sufrir un delito, sino también de presenciarlo*. Recuperado de: <http://www.forodeseguridad.com/artic/discipl/4089.htm>
- RPP Noticias. (2016). *Experto explica los daños psicológicos que sufren jóvenes víctimas de robo. Un asalto, en cualquiera de sus modalidades, puede dejar secuelas y síntomas traumáticos serios, explicaron expertos de psicología de la UPN*. Recuperado de: <https://rpp.pe/lima/seguridad/experto-explica-los-danos-psicologicos-que-sufren-jovenes-victimas-de-robo-noticia-969584>
- Sánchez, Leandro. (2017). *Cómo nos afecta la delincuencia. Pandora*, p.93
- Ávila, Jaqueline. (2014). *El estrés un problema de salud del mundo actual*. Recuperado de:
http://www.revistasbolivianas.org.bo/scielo.php?pid=S2310-02652014000100013&script=sci_arttext
- Macías María, Orozco Camilo, Amarís Marcela, Zambrano Javier. (2013). *Estrategias de afrontamiento individual y familiar frente situaciones de estrés psicológico*. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/psdc/v30n1/v30n1a07.pdf>

- López Reyes, Leslie. (2014). *Ansiedad causada por delincuencia*. Recuperado de: <http://biblio3.url.edu.gt/Tesario/2014/05/22/Lopez-Leslie.pdf>
- Gutiérrez Quintanilla, José y Portillo García, Cecilia. (2014). *La violencia delincriminal asociada a la salud mental en la población salvadoreña*. Recuperado de: http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0254-92472014000100001
- Simó, Ana. (2018). *¿Cómo superar el trauma de un atraco?*. Recuperado de: <https://www.diariolibre.com/actualidad/como-superar-el-trauma-de-un-atraco-CK10292426>
- Rojas, Jacquelinee. (2017). *Salud pública: la delincuencia como causa y consecuencia*. Recuperado de: <https://vital.rpp.pe/expertos/salud-publica-la-delincuencia-como-causa-y-consecuencia-noticia-1079500>
- Mundoformativo. (2017). *Transporte público y diferencias con Latinoamérica*. Recuperado de: <https://www.mundoformativo.com/turismo/transporte-publico-y-diferencias-con-latinoamerica/>
- Comunidad Club Marco Polo. (2016). *Los medios de transporte más curiosos de Asia*. Recuperado de: <https://www.comunidadclubmarcopolo.com/los-medios-transporte-mas-curiosos-asia>
- Palacios, Sergio. (2018). *Guía de transporte en Vietnam*. Recuperado de: <https://www.nadaincluido.com/transporte-en-vietnam/>
- Organización Mundial de la Salud. (2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Recuperado de: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf
- González, Luis. (2016). *Seguridad Ciudadana: Asia versus Latinoamérica*. Recuperado de: <https://listindiario.com/las-mundiales/2016/06/13/422920/seguridad-ciudadana-asia-versus-latinoamerica>
- Soto, Eduardo. (2018). *Inseguridad en el transporte público*. Recuperado de: <http://www.seguridadenamerica.com.mx/noticias/articulos/15111/inseguridad-en-el-transporte-pUBLICO>
- Landínez, Damian. (2019). *Inseguridad en el transporte público en Bogotá aumentó un 19%, según expertos*. Recuperado de: <https://www.bluradio.com/bogota/inseguridad-en-el-transporte-publico-en-bogota-aumento-un-19-segun-expertos-202841-ie435>
- Lohmuller, Michael. (2015). *Inseguridad: problema persistente del transporte público en El Salvador*. Recuperado de: <https://es.insightcrime.org/noticias/noticias-del-dia/inseguridad-problema-persistente-transporte-publico-salvador/>

Revista Vial. (2013). *Desafíos del transporte público en la India*. Recuperado de:
<http://revistavial.com/desafios-del-transporte-publico-en-la-india-26339/>

Natividad Espiritu Salinas. (2018). *EL TRANSPORTE Y EL ESTRÉS EN LA CIUDAD DE LIMA*. Recuperado de:
<http://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1486/8.%20Espiritu%20Salinas%20Natividad%2C%20El%20transporte%20y%20el%20estr%C3%A9s%20enla%20ciudad%20de%20Lima.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Anexos



UNPHU

Cuestionario de Percepción de Inseguridad en los estudiantes de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña

Carrera: _____

Sexo: a. Masculino b. Femenino

1) ¿En qué momento del día toma clases?

a) Día b) Noche c) Ambas

2) ¿Qué medio de traslado utilizas para llegar a la universidad?

a) Caminando
b) Transporte público (taxi, carro público, guaguas publica)
c) Transporte privado

3) ¿Se siente seguro cuándo usa ese medio de traslado?

a) Sí b) No

4) ¿Ha sido víctima de alguna agresión o amenaza en la calle? (Ejemplo: Robo, atraco, violación)

16) ¿Cuál es el principal estresor que enfrentas a diario de camino a la universidad?

- a) Tapón
- b) Transporte
- c) Inseguridad de las calles
- d) Ninguno
- e) Otro

Especifique: _____

17) ¿Te sientes seguro/a caminando en las afueras de la universidad?

- a) Si
- b) No

18) ¿En qué horario cree que es más seguro tomar clases?

- a) En la mañana
- b) En la tarde
- c) En la noche

Escala de Estrés Percibido

Versión española (2.0) de la *Perceived Stress Scale (PSS)* de Cohen, S., Kamarck, T., & Mermelstein, R. (1983).

Escala de Estrés Percibido - *Perceived Stress Scale (PSS)* – versión completa 14 ítems.

Las preguntas en esta escala hacen referencia a sus sentimientos y pensamientos durante el **último mes**. En cada caso, por favor indique con una “X” cómo usted se ha sentido o ha pensado en cada situación. (0 = nunca, 1 = casi nunca, 2 = de vez en cuando, 3 = a menudo, 4 = muy a menudo).

	0	1	2	3	4
1. ¿Con qué frecuencia ha estado afectado por algo que ha ocurrido inesperadamente?					
2. ¿Con qué frecuencia se ha sentido incapaz de controlar las cosas importantes en su vida?					
3. ¿Con qué frecuencia se ha sentido nervioso o estresado?					
4. ¿Con qué frecuencia ha manejado con éxito los pequeños problemas irritantes de la vida?					
5. ¿Con qué frecuencia ha sentido que ha afrontado efectivamente los cambios importantes que han estado ocurriendo en su vida?					
6. ¿Con qué frecuencia ha estado seguro sobre su capacidad para manejar sus problemas personales?					
7. ¿Con qué frecuencia ha sentido que las cosas le van bien?					
8. ¿Con qué frecuencia ha sentido que no podía afrontar todas las cosas que tenía que hacer?					
9. ¿Con qué frecuencia ha podido controlar las dificultades de su vida?					
10. ¿Con que frecuencia se ha sentido que tenía todo bajo control?					
11. ¿Con qué frecuencia ha estado enfadado porque las cosas que le han ocurrido estaban fuera de su control?					
12. ¿Con qué frecuencia ha pensado sobre las cosas que le quedan por hacer?					
13. ¿Con qué frecuencia ha podido controlar la forma de pasar el tiempo?					
14. ¿Con que frecuencia ha sentido que las dificultades se acumulan tanto que no puede superarlas?					