



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**LO QUE SE VE, LO QUE SE DICE Y LO QUE NO SE
CUENTA: LAS FORMAS DIFERENCIAS DE
CONSTRUCCIÓN ESPACIAL ENTRE MUJERES Y
HOMBRES DENTRO DEL TRANSPORTE
UNIVERSITARIO PUMABÚS.**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN SOCIOLOGÍA

P R E S E N T A :

VERÓNICA CERVANTES VÁZQUEZ



**ASESOR DE TESIS:
MAESTRO LEONARDO FELIPE OLIVOS SANTOYO**

MÉXICO, D.F., SEPTIEMBRE DE 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

Si hace dos años me hubieran dicho que haría una tesis sobre espacialidades urbanas y violencia de género, no lo habría creído. Pero lo hice y aquí estamos ahora.

Si bien detrás de este trabajo están docenas de horas en las que pase recopilando, redactando y analizando información, lo cierto es que la materialización de este proyecto solamente fue posible gracias al infinito apoyo y reconfortarle amor que siempre he recibido de mi madre y de mi padre; de la compañía y todo el humor que recibí de Erika y Arturo, mi hermana y hermano de toda la vida, y de Karen, mi hermana por convicción.

Este es un logro que quiero compartir con Anahí y con Cristian, ambas personas extraordinarias que me han brindado su honesta amistad, les agradezco todo lo que ambas me han enseñado, y por todos los buenos momentos que hemos vivido y viviremos juntas.

Si quisiéramos remontarnos a los orígenes de esta tesis, debemos volver al día que conocí a Leonardo Olivos, y al día que confió en mí para trabajar a su lado. Quiero agradecerle a Leo por su tierna dedicación, su invaluable guía, por el sincero cariño que me ha dado, por las risas y consejos que hemos compartido, por enseñarme lo importante que es proclamar y defender mi independencia intelectual, el cual fue el momento inaugural del proyecto que emprendimos juntos.

Me resulta indispensable agradecer a mis compañeras y compañeros del proyecto UNAM Segura, por las vivencias que nos han unido, por el soporte que recibí durante la creación de este trabajo. Gracias a mi participación en este proyecto pude conocer a algunas de las autoras que cito en esta tesis, lo cual ha sido un privilegio. Agradezco particularmente a Jahel López, por su honesto interés en que esto llegara a buen puerto, y por recordarme lo importante que era que el barco zarpara.

Estoy sinceramente agradecida con cada persona que decidió colaborar conmigo compartiendo sus experiencias y reflexiones sin las cuales este trabajo no tendría sentido.

Durante la creación de este trabajo pude realmente comprender la responsabilidad que implica mirar al mundo desde una mirada feminista, lo complicado que esto puede ser tanto en mi vida académica como en mi vida personal. Pero también pude percatarme de la absoluta necesidad de preguntarnos cosas sobre nuestro entorno en claves feministas, de la urgencia de comenzar a analizar problemáticas que nos afectan como mujeres y de las que parece que no hace falta hablar.

Puede que resulte evidente, pero lo cierto es que todo empieza en un tiempo y en un lugar. La base de mi formación en feminismo se la debo en gran medida a la profesora Teresa Ordorika y a Leonardo Olivos. Confío en que la guía que me proporcionaron, los conocimientos que compartieron conmigo y el apasionado compromiso que me transmitieron se hayan reflejado en el trabajo que aquí presento.

Quiero agradecer afectuosamente a la profesora Teresa Ordorika por sus palabras de apoyo y sincero aprecio hacia mí y hacia esta investigación. Puedo decir que resulta grato volver a donde todo comenzó.

Si hace dos años me hubieran dicho que terminaría mi tesis con una gran cantidad de experiencias de aprendizaje, de puertas abiertas, y con nuevas amistades en mi vida, habría estado feliz de creerlo, tal y como ahora lo estoy.

Índice

Agradecimientos	2
Introducción	5
Capítulo 1. La presencia de las mujeres en las ciudades y universidades como objeto de estudio	16
1.1 La ciudad que vivimos las mujeres	17
1.2. Que las ciudades también sean de las mujeres	28
1.3. Las Universidades, las mujeres... y sí, el género.....	32
Capítulo 2. Mujeres, seguridad y transporte público: una relación desafortunada	63
2.1. Seguridad de las mujeres en el transporte público: una mirada internacional.....	64
2.2. Transporte público en la ciudad de México: lo que se ha hecho para ¿garantizar? la seguridad de las mujeres	69
2.3. Transporte público en Ciudad Universitaria: sus particularidades	82
2.4. ¿Qué se está haciendo para que el Pumabús sea un transporte seguro para las mujeres?87	
Capítulo 3. De lo que acontece al usar el Pumabús	91
3.1. “Esto está peor que los peseros”: experiencias en el Pumabús	92
3.2. Se acabó la igualdad: viajar de noche en Pumabús	101
3.3. Esperarlo o no esperarlo: problemas, soluciones y el Pumabús	114
Capítulo 4. Los espacios, los tiempos y el género: sus vínculos dentro del Pumabús	123
4.1. Mapas afectivos: ¿qué son y qué nos dicen?	124
4.2. Dime cuánto te mueves y te diré qué conoces	146
Capítulo 5. El acoso sexual en el Pumabús como significador de espacios	158
5.1. Del acoso sexual y otras ocurrencias	159
5.2. Paso uno: notar la existencia del acoso sexual en el Pumabús	165
5.3. Paso dos: el acoso sexual en el Pumabús afecta más a las mujeres.....	174
5.4. Paso tres: esto no puede ni debe seguir ocurriendo.....	193
Conclusiones	202
Anexos.....	212
Bibliografía	224

Introducción

El conocimiento es un acto de responsabilidad porque es un acto político, la responsabilidad está en la posición que se adopte para enfrentar los problemas.

CARMÉN ADÁN, *Feminismo y conocimiento. De la experiencia de las mujeres al ciborg*

La presente investigación consiste en recuperar las experiencias de las y los estudiantes que usan el Pumabús dentro de Ciudad Universitaria, esto a la luz de una postura feminista. Dicho lo cual, podemos decir que esta es una investigación de corte cualitativo, lo que, *grosso modo* significa que:

El método de investigación cualitativa consiste en hacer descripciones muy detalladas sobre personas, situaciones, eventos, interacciones y comportamientos que son observables, respetando e incorporando lo que las o los participantes de la investigación dicen, piensan y sienten así como sus experiencias, actitudes, creencias y reflexiones tal y como ellos lo dicen, y no como el investigador lo describiría. Su principal característica consiste en procurar captar el sentido que las personas dan a sus actos, sus ideas y al mundo que les rodea.¹

A partir de esta primera idea, expondré el sustento teórico-metodológico de esta investigación.

Para comenzar, es necesario dejar claro qué se entiende por experiencia de las mujeres para los fines de esta investigación. Así pues, retomo las palabras de Carmen Adán con respecto este concepto:

Como definición provisional y de uso general se tomará *la experiencia de las mujeres* por un concepto crítico que posee el potencial de añadir nuevas dimensiones al conocimiento desde el esfuerzo de la resignificación de los sujetos mujeres. Los nuevos significados son elaborados fundamentalmente a través de las nuevas prácticas. Así, dado que se definió el conocimiento como una práctica

¹ Delgado Ballesteros, Gabriela, "Conocerte en la acción y el intercambio. La investigación: acción participativa", en: Blázquez Graf, Norma, Flores Palacios, Fátima, Ríos Everardo, Maribel (coord.), *Investigación feminista. Epistemología, metodología y representaciones sociales*, CEIICH, UNAM, México, 2012, p. 199.

social más, la resignificación del ser mujer también va a cambiar la teorización sobre el conocimiento y los propios conocimientos.²

Puedo comprender que esta resignificación del ser mujer (en este caso, mujeres estudiantes usuarias del Pumabús) debe provenir necesariamente de las propias mujeres, ya que como bien lo dice Carmen Adán, la teoría feminista evita: “Considerar a las mujeres como sujetos pasivos que esperan ser definidas o salvadas por algún discurso, feminista o no, por el contrario, son parte de esa conversación en las que se constituye el conocimiento y, en este caso, el conocimiento sobre ellas mismas.”³

En esta investigación las mujeres son personas que participan activamente con la creación de nuevos conocimientos a partir de sus experiencias en nuestro transporte público, experiencias que necesariamente se compartirán de forma narrativa.

Para continuar, hay que decir que es valioso recuperar las experiencias de las y los estudiantes que hacen uso del Pumabús, porque este proyecto quiere dar cuenta de las maneras en las que las y los usuarios perciben y se relacionan con el transporte público universitario, todo esto a partir de una subjetividad moldeada por factores como la edad, la etnia, y el nivel socio-económico, todos ellos factores que configura la manera en la que las personas hacen uso de este servicio. Sin embargo, esta investigación se concentra en cómo el género marca las experiencias de las estudiantes, principalmente, a la hora de usar el Pumabús, aunque no dejo de lado las experiencias de los estudiantes.

El análisis de estas experiencias se realizará a la luz de una perspectiva de género. Para esta investigación se entenderá a la perspectiva de género como la perspectiva que:

Permite analizar y comprender las características que definen a las mujeres y a los hombres de manera específica, así como sus semejanzas y diferencias. Esta perspectiva de género analiza las posibilidades vitales de las mujeres y los hombres: el sentido de sus vidas, sus expectativas y oportunidades, las complejas y diversas relaciones sociales que se dan entre ambos géneros, así como los

² Adán, Carmen, *Feminismo y conocimiento. De la experiencia de las mujeres al ciborg*, Espiral, Galicia, 2006, p. 251. Las cursivas son de la autora.

³ *Ibid.*, p. 243.

conflictos institucionales y cotidianos que deben enfrentar y las maneras en que lo hacen.⁴

Para esta investigación, se va a entender al género como:

Una construcción simbólica [que] contiene el conjunto de atributos asignados a las personas a partir del sexo. Se trata de características biológicas, físicas, económicas, sociales, psicológicas, eróticas, jurídicas, políticas y culturales. El género implica:

- Las actividades y las creaciones del sujeto, el hacer del sujeto en el mundo.
- La intelectualidad y la afectividad, los lenguajes, las concepciones, los valores, el imaginario y las fantasías, el deseo del sujeto, la subjetividad del sujeto.
- La identidad del sujeto o auto identidad en tanto ser de género: percepción de sí, de su corporalidad, de sus acciones, sentido del Yo, sentido de pertenencia, de semejanza, de diferencia, de unicidad, estado de la existencia en el mundo.
- Los bienes del sujeto: materiales y simbólicos, recursos vitales, espacio y lugar en el mundo.
- El poder del sujeto (capacidad para vivir, relación con otros, posición jerárquica: prestigio y estatus), condición política, estado de las relaciones de poder del sujeto, oportunidades.
- El sentido de la vida y los límites del sujeto.⁵

Así pues, esta investigación no es sólo cualitativa, sino también feminista con perspectiva de género. Para continuar con mi sustento teórico-metodológico, retomo los planteamientos de la teoría feminista del punto de vista, la cual, siguiendo a Sandra Harding, tiene sus orígenes en:

⁴ Lagarde, Marcela, *Género y feminismo: Desarrollo humano y democracia*, Horas y Horas, Madrid, 1996, p. 15.

⁵ *Ibid.*, p. 26.

El pensamiento de Hegel sobre la relación entre el amo y el esclavo y en la elaboración de este análisis que aparece en los escritos de Marx, Engels y el teórico marxista húngaro G. Lukacs. [...] Las epistemologías feministas del punto de vista sostienen que, como los hombres ocupan la posición del amo frente a las mujeres, la experiencia social de éstas —conceptuada a través de las lentes de la teoría feminista— puede aportar las bases de una comprensión menos deformada del mundo que nos rodea.⁶

Dentro de los argumentos del punto de vista feminista, se habla acerca de un “punto de vista privilegiado” de las mujeres, en razón de que al ser las mujeres quienes viven la opresión de género, nuestra mirada del mundo no está trastocada por la necesidad de dominar a los hombres, no podría colocar en esta tesis algo que pueda ser llamado como “punto de vista privilegiado”, pero si considero retomar algo fundamental que desvelan los argumentos de la teoría feminista del punto de vista, que es lo siguiente:

En cada área [disciplina] hemos llegado a descubrir que lo que solemos considerar problemas, conceptos, teorías, metodologías objetivas y verdades trascendentales que abarcan todo lo humano no llegan a tanto. Son, en cambio, productos del pensamiento que llevan la marca de sus creadores colectivos o individuales y, a su vez, los creadores están marcados de forma característica por su género, clase social, raza y cultura.⁷

Lo anterior quiere decir que toda persona conoce desde un punto situado, el cual está construido a partir de los factores que nos menciona la autora. Esto nos remite a la idea de que es necesario reconocer que toda producción académica y científica —incluida esta tesis, por supuesto— está marcada por el género de sus creadores y creadoras.

Para este trabajo, se pretende dar cuenta de las formas particulares en las que las experiencias que se viven en el Pumabús están constantemente refiriéndose a nuestro género, en otras palabras, cómo nuestro género participa en la configuración de nuestras

⁶ Harding, Sandra, *Ciencia y feminismo*, Ediciones Morata, España, 1996, p. 24, 166.

⁷ *Ibid.*, p. 15.

experiencias, cómo construimos experiencias particulares y distintas según nuestro género. Como bien nos hace notar Sandra Harding:

No cabe duda de que “mala ciencia” es la que asume que los problemas de los hombres son los de todo el mundo, dejando sin explicar muchas cosas que resultan problemáticas para las mujeres, y que da por supuesto que las explicaciones de los hombres respecto a los que les parece problemático no están deformadas por sus necesidades y deseos de género.⁸

Esto es justamente lo que este trabajo no quiere hacer, no quiere dar por hecho que determinado evento, en este caso el uso que se le da al Pumabús, es un evento vivido de la misma forma por mujeres y por hombres, más bien esta tesis quiere que se reconozca que el género nos diferencia y por lo tanto, aquello que consideramos problemático, también se vuelve diferente según nuestro género.

Ahora bien, para acercarnos cada vez más al análisis de las experiencias de las mujeres, y siguiendo la línea del punto de vista, hago uso de la investigación acción participativa. Como bien nos lo aclara Delgado Ballesteros: “La experiencia se sustenta en el modelo de la investigación-acción, y en los principios del paradigma cualitativo comprensivo.”⁹

Con esto se entiende que la materia prima de esta tesis son las experiencias, cómo éstas están siempre configurando y acotando nuestras acciones dentro de los espacios universitarios.

Para dejar más en claro en qué consiste este tipo de investigación, las siguientes palabras de Delgado Ballesteros son muy oportunas:

La investigación acción participativa feminista promueve hablar sobre nosotras mismas como integrantes de un género, permite que en el momento de enunciar los acontecimientos nos nombremos y nos asumamos como parte de un colectivo. De esta manera, aquello que se pensaba que era un problema personal se

⁸ *Ibid.* p. 21

⁹ Delgado Ballesteros, Gabriela, “Conocerte en la acción y el intercambio. La investigación: acción participativa”, *op. cit.*, p. 207.

visualiza como una problemática compartida que puede tener más de una manera de ser enfrentada para su solución.¹⁰

Se trata de reconocer que las estudiantes conforman un colectivo genérico diverso y que pueden compartir experiencias y problemáticas, lo que permitiría buscar soluciones de forma colectiva.

Hay que reconocer que las experiencias operan en un plano más amplio, que va más allá de lo individual, en este caso, se piensa a las experiencias vividas dentro de espacios universitarios marcados por el género.

Para esta investigación, los momentos en los que las mujeres se transportan en el Pumabús, van a ser pensados como micro-situaciones, tal y como lo plantea Alicia Lindón. Esta autora considera que las micro-situaciones pueden ser fugaces, pero que contienen pistas para comprender procesos más amplios, en este caso, las relaciones de poder que se viven a partir del género. En relación con esto, la autora comenta: “Los espacios exteriores pueden ser analizados desde el ángulo de las micro-situaciones que en ellos se hacen, aun cuando sean fugaces y efímeras. Las micro-situaciones contienen claves acerca de procesos más extensos, como la reproducción y producción socio-espacial de la ciudad.”¹¹

Es por esto que son importantes las observaciones de campo en los recorridos en el Pumabús, en estas observaciones pueden ser detectadas micro-situaciones marcadas por el género, las cuales pueden notarse en las formas en las que las mujeres y hombres viajan en este transporte de forma diferenciada.

Para complementar lo propuesto por Gabriela Delgado Ballesteros, pretendo utilizar el concepto metodológico planteado por Teresa del Valle que es el de cronotopo de género; el cual plantea analizar la interacción de tres elementos en momentos concretos, estos son: el espacio, el tiempo y el género, en este caso el espacio es el interior del Pumabús durante el tiempo que las mujeres se transportan en ellos. La interacción de estos tres

¹⁰ *Ibid.*, p. 214.

¹¹ Lindón, Alicia, “La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento”, en: *Cuerpos, emociones y sociedad*, 1, (1), 6-20, p. 12.

elementos puede propiciar la reproducción de las relaciones de género, pero también la de propiciar una ruptura de estas relaciones.

El concepto metodológico de cronotopo de género, viene a complementar el concepto analítico de micro-situaciones, pues como nos aclara Alicia Lindón: “La comprensión densa de las micro-situaciones requiere de la identificación de los sujetos específicos que participan en cada una de ellas y de los lugares y tiempos en los cuales ocurren.”¹²

Y esto es justo lo que pretende hacer el cronotopo de género, analiza espacios, tiempos y sujetos específicos, a partir del género, es decir, cómo el género configura y modifica las relaciones entre estas especificidades.

Debido a que voy a privilegiar las experiencias de mujeres usuarias de nuestro transporte, me resulta fundamental recurrir a las entrevistas en profundidad. También me serán muy útiles las charlas informales que pueda entablar con algunas mujeres y hombres durante los recorridos de nuestro transporte.

Con estas entrevistas en profundidad, pretendo que, anécdotas y relatos sobre el uso de nuestro transporte público me sean compartidos, y a la vez compartir mis experiencias para procurar un aprendizaje mutuo.

Por otro lado, es importante aclarar que para obtener información sobre el Pumabús, me acerqué a la Coordinación del Pumabús que está a cargo del señor Agustín O. Valdés Barrón, esta Coordinación opera dentro de la Secretaría General de Servicios Generales de nuestra Universidad.

Me acerqué a la Coordinación a través de los números telefónicos disponibles en la página web de la DGSG, así pude realizar una cita para acudir a la Coordinación y solicitar información con respecto al Pumabús.

La primera vez que visité la Coordinación no fue posible contactar con el coordinador, pero hablé con otra persona que me mencionó, en una breve entrevista, los orígenes y los servicios que ofrece el Pumabús. Pregunté si sería posible tener acceso a algunos de

¹² Lindón, Alicia, “Violencia/miedo, espacialidades y ciudad”, en: *Casa del tiempo*, 1, (4), 8-14, p. 16.

los documentos de la Coordinación, a lo que respondió que hiciera una solicitud formal de información al señor Agustín, por lo que cuando abandoné la Coordinación decidí enviar un correo electrónico al coordinador para hacer dicha solicitud.

Debido a que no obtuve respuesta los siguientes días, mi asesor de tesis, el maestro Leonardo Olivos Santoyo, se comunicó vía telefónica con el coordinador, fue así como obtuve una cita el día 27 de noviembre del 2014 para hablar con el coordinador del Pumabús.

Toda la información que se expondrá sobre nuestro sistema de transporte en esta investigación proviene de la entrevista que le realicé al coordinador, debido a que no me fue proporcionado ningún documento que pueda citar en el apartado correspondiente.

La entrevista se realizó en aproximadamente una hora y media en las instalaciones de la Coordinación del Pumabús; el coordinador fue muy amable, escuchó mis comentarios, opiniones y dudas, a las cuales respondió debidamente. Incluso él me compartió sus propias experiencias personales como coordinador del Pumabús, habló sobre su constante esfuerzo porque todo el trabajo que se realiza en la Coordinación se vea reflejado en el uso cotidiano de nuestro transporte, para ofrecer el mejor servicio posible a toda la comunidad universitaria.

Finalmente, aclararé cómo fue que contacté con las personas que comparten sus experiencias y opiniones con respecto a nuestro transporte, y que conforman el material de análisis de los capítulos 3, 4 y 5 de este trabajo.

Parte de las entrevistas estuvo concentrada en saber si la persona con quien hablaba había presenciado o experimentado algún tipo de acoso sexual dentro de un Pumabús.

Para hablar de acoso sexual en el Pumabús se puede retomar la definición que se encuentra en los Lineamientos Generales para la Igualdad de Género en la UNAM, que

es la siguiente: “Comportamiento o acercamiento de índole sexual no deseado por la persona que lo recibe y que provoca efectos perjudiciales para ella.”¹³

Sin embargo, esta definición no menciona nada sobre las diferencias de poder entre las personas involucradas en el acoso sexual, por eso esta investigación también tendrá presente el concepto de acoso sexual planteado por Sue Wise y Liz Stanley.

Se entenderá acoso sexual de la siguiente manera:

Todas las conductas de acoso sexual están enlazadas por el hecho de que representan *una intrusión indeseada y no buscada, por parte de un hombre*, en los sentimientos, pensamientos, conductas, espacio, tiempo, energías y cuerpo de una mujer.¹⁴

En el capítulo cinco se expondrán algunas aclaraciones con respecto al concepto de acoso sexual que proponen estas dos autoras.

Ahora bien, en total pude hablar con dieciocho personas, de las cuales seis fueron hombres y doce mujeres. De estas dieciocho personas, solamente con siete realicé una entrevista utilizando los materiales que se presentan en los anexos (de las cuales 5 fueron mujeres y 2 fueron hombres), el resto de las once personas (siendo 7 mujeres y 4 hombres) fueron abordadas durante los trayectos de algún Pumabús de la ruta 1 o de la ruta 5, ya que son las rutas que cubren la zona de Facultades del campus central, consideré que era más factible encontrar a personas que estudiaran una licenciatura en estas rutas.

Esto, entre otras cosas, significa que no existen audios de todas las conversaciones que tuve con estas once personas abordadas en los pumabuses, de estas conversaciones existen tres audios. Esto se debe a que al inicio de mis acercamientos con las y los usuarios de nuestro transporte, no sentía la seguridad de pedirles a las personas que me permitieran grabar sus opiniones. Los tres audios son de personas que presenciaron

¹³ Los lineamientos pueden ser consultados en: <http://www.abogadogeneral.unam.mx/igualdad.pdf> Consultado el día 25 de abril del 2015.

¹⁴ Wise, Sue, Stanley, Liz, *El acoso sexual en la vida cotidiana*, Paidós, España, 1992, p. 81. El énfasis es de las autoras.

acoso sexual en el Pumabús, fue eso lo que me permitió pedirles grabar la conversación, ya que uno de los ejes rectores de este trabajo es análisis del acoso sexual en los pumabuses, consideré de gran valor tener registro del testimonio de estas personas.

En este trabajo no están presentes las opiniones del total de las once personas abordadas, esto debido a que las conversaciones fueron breves, no hubo la posibilidad de obtener opiniones concretas sobre algunos tópicos, recorro a las opiniones que están mejor definidas por quienes las hicieron, para evitar desvirtuar sus palabras.

Por otro lado están las siete entrevistas, las cuales fueron realizadas a partir de una cita previa con las personas interesadas en compartir sus experiencias en nuestro transporte. De estas siete personas, tres (2 mujeres y 1 varón)¹⁵ contactaron conmigo a través de medios electrónicos, tanto de Facebook como por correo electrónico, esto en respuesta a los carteles que coloqué en sitios de Facebook de algunas facultades de nuestra universidad. Otra de las jóvenes entrevistadas me fue presentada por una amiga mía, otra es una de mis compañeras de trabajo y pude contactar con otra joven a través de una compañera de trabajo. La séptima persona, (un varón), fue una de las personas abordadas en un trayecto de la ruta 1, este joven accedió a ser entrevistado, y concretamos el encuentro a través de correo electrónico.

De las siete personas entrevistadas, cinco sufrieron acoso sexual, cuatro mujeres dentro del Pumabús, y uno de los jóvenes lo sufrió en otro transporte.

Las entrevistas se realizaron los días: 24 de octubre del 2014, 12 de noviembre del 2014, 16 de diciembre del 2014, 29 de enero del 2015, 23 de marzo del 2015, 6 de abril del 2015, 13 de abril del 2015 y 20 de abril del 2015.

El presente trabajo está estructurado en cinco capítulos, en el primer capítulo se exponen las raíces de esta tesis, que se encuentran en el pensamiento y conocimientos provenientes de la puesta en marcha del *Programa Regional Ciudades sin violencia hacia*

¹⁵ Las dos mujeres respondieron al cartel que hablaba explícitamente de las experiencias relacionadas con acoso sexual en nuestro transporte, es decir, el segundo cartel, mientras que el joven respondió al cartel que no menciona de forma explícita al acoso sexual en el Pumabús. Ambos carteles pueden ser consultados en los anexos.

las mujeres, ciudades seguras para todos y todas; además de una contextualización de la relación que existe entre las mujeres y las universidades, particularmente con la UNAM.

En el segundo capítulo hago un aterrizaje analítico al enfocarme en un aspecto muy importante del programa de *Ciudades sin violencia hacia las mujeres*: la violencia que viven las mujeres en los transportes públicos, por lo que me concentro en el transporte público de la Ciudad de México. Ya en el tercer capítulo traslado los debates expuestos sobre seguridad y violencia padecida por las mujeres en los transportes públicos para analizar el transporte universitario.

El capítulo cuatro expone algunas de las formas diferenciadas de construcción espacial entre mujeres y hombres a partir del factor movilidad. Por otra parte, devela que las personas nos relacionamos afectivamente con nuestro transporte, tanto de formas positivas como negativas, esto a partir de los significados que cada persona le ha dado según sus experiencias.

Y finalmente, el capítulo cinco consiste en un análisis del acoso sexual dentro de los pumabuses como un diferenciador espacial realmente poderoso, que en buena medida determina las formas en las que pensamos y usamos nuestro transporte público. Veremos claramente como el acoso sexual es una problemática que afecta principalmente a las mujeres usuarias.

Investigación realizada gracias al Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT) de la UNAM IN302214 Investigación diagnóstica para la elaboración de un modelo de UNAM segura. Agradezco a la DGAPA-UNAM la beca recibida.

Capítulo 1. La presencia de las mujeres en las ciudades y universidades como objeto de estudio

Las mujeres saben que el espacio urbano realmente no les pertenece. Saben que la mayoría de las urbes son peligrosas, que sólo pueden utilizar zonas concretas y a ciertas horas, y que incluso en esos espacios en que se les permite estar (como invitadas) han de comportarse de una determinada manera.

JANE DRAKE, *La ciudad modelada por el varón*

Las universidades nacieron como instituciones masculinas y así permanecieron durante más de siete siglos. Esto ha convertido a la universidad —en opinión de Billie Wright y Linda Weiner— en un ámbito en el cual los sexos no se relacionan fácilmente entre sí.

BOQUET, ANA; COOPER, JENNIFER; ARACELI, MINGO; MORENO, HORTENSIA,
Intrusas en la universidad

Para arrancar con esta investigación, presento una exposición de los argumentos que considero más importantes para exponer la problemática de las violencias que vivimos las mujeres en las ciudades, no puedo realizar esta exposición más que de la mano de las autoras que han dado sustento y forma al pensamiento que se encarga de analizar a la ciudad vista desde la perspectiva de las mujeres.

El primer apartado fungirá como una suerte de glosario de ideas y argumentos básicos para comprender de forma general, qué se ha pensado y dicho acerca de las formas en las que las mujeres vivimos y nos relacionamos con los espacios urbanos y a partir de qué están construidas estas relaciones.

Con el objetivo de demostrar lo valiosos y dinámicos que son los argumentos expuestos en este primer apartado, a continuación expongo qué es el Programa Regional de Ciudades sin Violencia hacia las Mujeres, Ciudades Seguras para todos y todas, Programa que pone en movimiento las ideas y propuestas surgidas de la necesidad de pensar a las ciudades desde la postura de las mujeres.

Finalmente, el último apartado está destinado a dar cuenta de qué han representado y qué representan los espacios universitarios para las mujeres, cómo hemos incursionado en ellos, bajo qué condiciones lo hemos hecho y hacemos, se trata de hacer una reflexión acerca de nuestra presencia como mujeres en las universidades y de lo que implica que

nosotras estemos dentro de estos grandes espacios académicos, de estas fábricas de conocimientos.

1.1 La ciudad que vivimos las mujeres

Para iniciar este apartado, voy a exponer una serie de argumentos creados por expertas en asuntos de violencia urbana, en torno a la relación que existe entre las ciudades y las mujeres que las habitamos, relación que, como veremos, suele estar medida por distintos tipos de violencias.

Se trata de visibilizar, a grandes rasgos, algunas de las formas en las que las ciudades y las mujeres han sido analizadas desde una perspectiva feminista y de género.

Concentraré mi exposición en cuatro líneas argumentativas, todas relacionadas entre sí, procurando crear un contexto sobre las formas en las que las ciudades y las mujeres han sido pensadas desde una perspectiva de género.

Estas líneas argumentativas son las siguientes:

- Los espacios de las ciudades son construcciones sociales, históricas y culturales.
- Las ciudades son espacios predominantemente masculinos.
- Las experiencias violentas ocurridas en las ciudades son pensadas, producidas, vividas y evaluadas de formas distintas por mujeres y hombres.
- Nuestros cuerpos son cuerpos políticos, a partir de los cuales experimentamos a la ciudad.

Cada una de estas aseveraciones contiene una variedad de consecuencias empíricas, analíticas y políticas; desarrollaremos estas consecuencias mientras analizamos cada uno de estos puntos.

Empezaremos por el argumento que piensa a las ciudades como espacios masculinos. Esto quiere decir que las ciudades son pensadas y construidas por hombres y para los hombres, planificadas a partir de la noción de un habitante prototípico que suele ser un varón, joven, heterosexual, de clase media y sin discapacidades.

No solo estamos hablando de la planificación propiamente urbana de las ciudades, estamos hablando también del ritmo con el que operan las ciudades, los horarios, los servicios, la movilidad, están contruidos a partir de la supuesta existencia de este habitante prototípico y de sus necesidades.

Así nos lo plantea María Ángeles Durán: “De entre los sujetos individuales que viven la ciudad, son los varavos (acrónimo de varones activos, que por lo general aúnan a esta condición la de sanos y disponedores de familia) quienes más posibilidades tienen de crear discurso y de difundirlo, a pesar de que por su cuantía resulten un grupo minoritario.”¹⁶

Esta idea es clave para comprender por qué las ciudades se convierten en espacios que discriminan y violentan a mujeres, personas mayores, indígenas, o personas discapacitadas: y es porque este habitante prototípico, como bien lo señala Ángeles Durán, existe escasamente en la vida cotidiana del mundo urbano. La forma más clara en la que las ciudades se vuelven espacios de discriminaciones reside en el hecho de que algunos *varavos* se hayan apropiado de las urbes.

Es una forma cruda pero real en la que Jane Drake nos propone pensar a las ciudades, es decir, como un: “Espacio de propiedad, un espacio que, tal y como se percibe, pertenece a los (algunos) varones y según esa misma percepción, las mujeres son una parte de esa propiedad, en algunos casos literalmente, mercancías.”¹⁷

Pero ¿Cómo opera esta apropiación, pensando especialmente en la exclusión de las mujeres de lo urbano? Ya vimos que esta apropiación nos excluye a las mujeres de las ciudades y sus espacios, pero no solamente eso, sino que tan no somos las mujeres agentes capaces de apropiarnos de los espacios urbanos, que somos relegadas a ser objetos de la apropiación masculina. Profundizaremos esta idea más adelante.

Volviendo a la pregunta que nos planteamos, cabe decir que, la forma por excelencia en la que esta apropiación se ha expresado, es a partir de la creación del espacio público

¹⁶ Ángeles Durán, María, *La ciudad compartida*, Ediciones Sur, Chile, 2008, p. 80.

¹⁷ Drake, Jane “La ciudad modelada por el varón”, en: Booth, Chris; Darke, Jane y Yeandle, Susan (eds.), *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*, Narcea, Madrid, 1998, p. 115.

(calles, plazas, transporte público) y del espacio privado (hogares, espacios domésticos y de cuidados). Así pues, el espacio público de las ciudades les pertenece a los varones y las mujeres somos colocadas en los espacios privados.

No puede negarse lo poderosa que resulta esta forma de dividir la vida en las ciudades, es una división tan profunda que afecta a las personas en niveles tan personales como lo es la forma en la que hombres y mujeres construimos y entendemos nuestra vida cotidiana.

Como nos lo hace notar Ana Falú:

El espacio público sigue siendo masculino. Las mujeres han tenido históricamente vedado el espacio público y la “irrupción” en él ha sido producto de sus luchas. La internalización cultural del espacio público o urbano como masculino, y por ellos vedado para las mujeres, contribuye a que se sientan responsables cuando son víctimas de algún delito en la vía pública, por circular en horarios considerados socialmente inapropiados o con determinada vestimenta.¹⁸

Esta idea de Ana Falú me resulta muy poderosa en términos explicativos, quiero decir que, tan internalizada tenemos las mujeres la idea de que las ciudades son un espacio masculino, que nos corresponde lidiar con las consecuencias por nuestras intromisiones en él, cualquiera que esta sea, por ejemplo, que una mujer salga a un bar por la noche o que otra haga uso del transporte público por la mañana, nos coloca en lugares hostiles, porque el que queramos salir a divertirnos o el querer llegar a nuestro trabajo sin ser violentadas de alguna forma, resulta complicado si los espacios siguen siendo masculinos.

Regresamos a la idea de que las mujeres al estar en los espacios urbanos, somos consideradas como objetos de apropiación, lo que está continuamente expresándose en la invasión o en la tentativa de invadir nuestros cuerpos.

¹⁸ Falú, Ana, “Violencias y discriminaciones en las ciudades”, en: Falú, Ana (ed.); *Mujeres en la Ciudad. De violencias y derechos*. Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones Sur, Santiago, 2009, p. 23.

Podemos decir entonces que: “[Las mujeres] conviven con una sensación de agresión cotidiana en las calles, expresada en insinuaciones sexuales, ser miradas como objeto sexual, ser afectadas por comportamientos corporales que invaden su intimidad, sufrir mayor daño durante asaltos, robos o ser vejadas, entre otros peligros.”¹⁹

Las mujeres nos relacionamos con algunos espacios de las ciudades bajo el entendimiento de que ese espacio no será nuestro del todo, de que no podremos sentirnos plenamente convencidas de que nuestra presencia en ese espacio es respetada y valorada por todas y todos con quienes compartimos la ciudad. Es decir, mientras nuestra presencia en las ciudades siga siendo cuestionada por su posibilidad y deseabilidad, las ciudades nunca serán espacios verdaderamente compartidos entre mujeres y hombres.

Ahora bien, pasaremos al siguiente argumento, el cual consiste en pensar a los espacios en las ciudades como espacios anclados en procesos históricos, que se configuran a partir de ideas, sentimientos, y sobre todo, de los usos que se le da. Esto significa que las ciudades y sus espacios cobran distintos significados para cada persona y colectivo que habita las ciudades.

Para exponer esta idea de una forma más clara, tengamos presente las siguientes palabras: “Todo asentamiento es una inscripción en el espacio de las relaciones sociales existentes en la sociedad que lo ha construido.”²⁰

Así pues, las ciudades en tanto que asentamientos humanos, son lugares cargados de significados, de sentidos, los cuales son construidos a partir de las formas en las que las personas conciben a las sociedades y las formas en las que las personas se relacionan entre sí; hablemos del caso específico del género, cómo este se plasma en la construcción y reproducción de las ciudades y sus significados.

¹⁹ Macassi León, Ivonne, *El miedo a la calle: la seguridad de las mujeres en la ciudad*, Centro de la Mujer peruana Flora Tristán, Centro de Intercambio y Servicios para el Cono Sur, Lima, 2005, p. 11.

²⁰ Drake, Jane, “La ciudad moldeada por el varón”, *op.cit.*, p. 116.

Como bien nos lo plantea Ana Falú: “El espacio público es producto de una construcción social, donde se manifiestan y potencian relaciones de distinto orden; también las de subordinación, entre las que se encuentra la de género.”²¹

Esto significa que los espacios públicos y urbanos tienen un componente de género que los configura como espacios donde imperan relaciones de dominio y subordinación, es decir, que imperan relaciones de violencia, tanto vivida como transmitida. Esto significa que una parte del significado que le damos a los espacios urbanos, proviene de historias y relatos que han llegado a nosotras por medio de otras personas.

La importancia de estos relatos en la construcción de los espacios de la ciudad reside en que: “Constituyen otra especie de saberes acumulados que no se comparten, sino que más bien se quedan en la experiencia que después de producir temor se transmite, no como el relato que le dio origen, sino como las consecuencias que han llevado a las limitaciones y a la privación de una experiencia de movilidad y de disfrute [de la ciudad].”²²

A lo que quiero llegar con todo esto es a lo siguiente: cada persona tiene su propia noción de la ciudad en la que habita, un mismo espacio, llámese a este, calle, plaza, esquina, bar, parque, callejón, hogar, patios de vecindad o metro, representan cosas distintas para cada una de nosotras y nosotros, nociones que construimos a partir de nuestra interacción con los espacios públicos y urbanos, lo que hemos escuchado sobre ellos, y lo que representan en la historia de cada ciudad (pensemos por ejemplo en los cambios históricos que ha vivido la plaza de la Constitución a lo largo del tiempo en la Ciudad de México).

Así pues, es importante no olvidar que:

El espacio, entonces, no es fijo y estable. Se construye y, por lo tanto, es dinámico y cambiante. Va generando su propia historia, produciendo y modificando sentidos y valoraciones de acuerdo con la acción e interacción de los/las actores sociales,

²¹ Falú, Ana, “Violencias y discriminaciones en las ciudades”, *op. cit.*, p. 24.

²² Del Valle, Teresa, *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*, Ediciones Cátedra, España, 1997, p. 199.

de acuerdo con sus múltiples relaciones y exclusiones en razón de la clase, raza, edad, sexo, género, orientación sexual, residencia geográfica, en las cuales el género tiene una expresión fundamental.²³

Si bien planteamos más arriba que los espacios de las ciudades son predominantemente masculinos, hay algo que debemos agregar a este hecho, y es justamente el que al ser los espacios urbanos construcciones sociales, estos espacios pueden ser contruidos de formas distintas, de formas que no excluyan a las mujeres, sino que se nos considere como una parte fundamental para construir ciudades equitativas y habitables para todas y todos.

La posibilidad de construir espacios más amigables para las mujeres, reside en el espacio mismo. Como dice Virginia Vargas: “El espacio es también un lugar privilegiado para generar propuestas alternativas, pues en él se tejen y expresan prácticas de resistencia, lo que hace que sea un aspecto esencial para las políticas de inclusión.”²⁴

Para continuar, quiero hacer énfasis en una de las consecuencias que surge de la construcción de espacios urbanos a partir de una dinámica de dominación y subordinación, forma en la que todavía seguimos construyendo los espacios en las ciudades, esa consecuencia es la experimentación diferenciada del miedo a la violencia entre hombres y mujeres.

Considero que en este punto las siguientes palabras de Virginia Vargas son muy relevantes: “En las formas de violencia compartidas entre mujeres y hombres, los impactos diferenciados en las mujeres están en relación con el mismo hecho de ser mujeres y, como tales, estar envueltas en relaciones de género desiguales, inequitativas, y de hegemonía masculina.”²⁵

Esta idea es fundamental, porque si bien es cierto que tanto mujeres como hombres podemos ser víctimas de violencias en los espacios de la ciudad, estas violencias no

²³ Vargas, Virginia, *Espacio Público, Seguridad Ciudadana y Violencia de Género Reflexiones a partir de un proceso de debate (2006–2007)*. Serie Cuadernos de Diálogo, UNIFEM, Brasil y Cono Sur, Programa Regional “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todos y todas”, Brasilia, 2008, p. 18.

²⁴ *Idem.*

²⁵ *Ibid.*, p. 25.

serán las mismas, ni se vivirán ni recordaran de la misma forma. Seguramente la diferencia entre hombres y mujeres sea una de las más notorias, debido a lo siguiente: “El género mismo es un “predictor” de temor porque el riesgo de ser víctimas se relaciona con la subordinación histórica y persistente, producto de las relaciones desiguales entre los sexos y el peso de una socialización cargada de distorsiones de género.”²⁶

En pocas palabras, experimentamos las ciudades a través de nuestro género, lo que acarrea una gran variedad de significados a nuestra forma de estar y actuar en los espacios urbanos. Puede que lo primero que resalte acerca de nosotras y nosotros al salir a un espacio público es si somos hombres o mujeres, y a partir de este dato se gestará nuestra experiencia en ese espacio, especialmente la experiencia del miedo a las violencias.

Una de las consecuencias más feroces y evidentes de la experiencia diferenciada del miedo a las violencias en los espacios urbanos, es la forma tan alucinante en la que algunos espacios urbanos se desertifican de mujeres, específicamente, mujeres sin compañía. Transportes públicos, calles, avenidas, escuelas, canchas deportivas, plazas públicas, todos ellos parecen repeler de forma más o menos eficiente a las mujeres, simplemente no hacemos acto de presencia si es de noche y estamos solas. Para una cantidad importante de mujeres²⁷, la noche provoca que abandonemos las ciudades y nos repleguemos a los espacios privados.

En el caso de los hombres, es necesario contar esta historia de otra forma, que bien podría empezar así:

Las mujeres no son las únicas que experimentan temor. *También los hombres, según varios estudios, expresan temor a actos violentos*, un temor que es superior

²⁶ *Ibid.*, p. 30.

²⁷ “Como lo señala María Naredo (1998), las mujeres ponen en práctica innumerables estrategias de autoprotección, que limitan gravemente sus libertades y autonomías personales. Es interesante recuperar lo que cita Naredo respecto de un estudio realizado en Londres sobre mujeres y movilidad urbana, donde se concluye que el 63 por ciento de las encuestadas no salía nunca sola de noche, una clara expresión de una actitud defensiva en consonancia con las estrategias que desarrollan las mujeres y que constituyen limitantes que afectan sus autonomías, y que pueden llegar a ser tan victimizadores como el delito mismo.” Falú, Ana, “Violencias y discriminaciones en las ciudades”, *op. cit.*, p. 30.

a la experiencia de los mismos, *pero eso no los inhibe de ocupar los espacios públicos, como ocurre con las mujeres*. Indudablemente, la diferencia de roles, con la adscripción de las mujeres al mundo privado y los hombres al mundo público, es parte de la explicación.²⁸

Esta es una de las diferencias más importantes entre mujeres y hombres, que estos últimos no sienten la necesidad de abandonar los espacios públicos, sus miedos no son tan abrumadores que no les permitan salir a las calles, prácticamente en ningún momento se sienten vulnerados por ser hombres, en cambio, el sentimiento de vulnerabilidad que sentimos nosotras, surge precisamente, porque somos mujeres.

Para poner en evidencia que el miedo es algo que se produce de forma diferenciada de acuerdo al género de cada quien y que produce consecuencias diferenciadas entre hombres y mujeres, colocaré el ejemplo concreto de la noche, ¿Qué le pasa a las ciudades cuando la noche se apodera de ellas? Sin duda ocurren muchas cosas, la vida y el ritmo nocturno de las ciudades está comúnmente asociado con un ambiente más festivo que el que se vive durante el día, pero aquí pensaremos a la noche de otra forma.

Pensemos a la noche como un poderoso filtro, que convierte a las ciudades en lugares idóneos para cometer y ser víctima de actos violentos, veamos cómo esto opera entre mujeres y hombres: “Durante el día y cuando ha anochecido las mujeres toman una serie de medidas de precaución que van desde evitar completamente salir de casa por la noche hasta llevar armas y modificar sus pautas de movilidad cuando efectúan trayectos habituales.”²⁹

Esta es otra diferencia fundamental: las mujeres necesitamos sentirnos más seguras de posibles agresores, y eso se obtiene, en alguna medida, gracias a acciones de autoprotección, como cargar algún tipo de arma, silbatos, llevar el teléfono celular en la mano, acortar nuestros trayectos o modificarlos cuanto sea necesario para evitar zonas que consideremos de mayor riesgo: todo con tal de sentirnos un poco más protegidas.

²⁸ Vargas, Virginia, *Espacio Público, Seguridad Ciudadana y Violencia de Género Reflexiones a partir de un proceso de debate (2006–2007)*, op.cit., p. 51. Las cursivas son mías.

²⁹ Morrell, Hellen, “Seguridad de las mujeres en la ciudad”, en: Booth, Chris; Darke, Jane y Yeandle, Susan (eds.), *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*, Madrid, Narcea, 1998, p. 135.

La consecuencia más lamentable de todo esto es que, al fin y al cabo, las mujeres tenemos la necesidad de adquirir estas medidas de defensa cuando usamos los espacios públicos y urbanos, porque parte de nuestra experiencia en estos espacios consiste en saber que estamos en un territorio hostil, que está constantemente enviándonos mensajes para recordarnos que estamos en donde no debemos, en donde si el peligro acecha, es nuestra culpa provocarlo, que la violencia está ahí, aguardando en una esquina oscura; lo más coherente parecería ser que simplemente abandonemos estos espacios, con el convencimiento de que nuestra seguridad está garantizada de esa forma (que ni así lo está, dicho sea de paso).

Es abrumadora la forma en la que Jane Drake concreta esta idea, al decir que:

“Las mujeres saben [sabemos] que el espacio urbano realmente no les [nos] pertenece. Saben que la mayoría de las urbes son peligrosas, que sólo pueden utilizar zonas concretas y a ciertas horas, y que incluso en esos espacios en que se les permite estar (como invitadas) han de comportarse de una determinada manera.”³⁰

Sin duda, es necesario poner en marcha mecanismos que nos permitan a las mujeres apropiarnos de los espacios urbanos, apropiación que traería consigo no solamente un verdadero disfrute de la ciudad, sino nuestra verdadera adscripción a las urbes como agentes activas y de cambio.

Para apropiarnos de la ciudad, existe un punto fundamental en el que Ana Falú y Virginia Vargas coinciden: es necesario que las mujeres nos apropiemos de nuestros cuerpos, para que a través de él, nos adueñemos de la ciudad.

Como bien nos lo dice Ana Falú:

Está en juego, como siempre, el cuerpo de las mujeres, ese territorio para ser ocupado, ese territorio-cuerpo concebido como una mercancía apropiable, percibido como disponible. Y también lo está el cuerpo de las mujeres como categoría política, como ese lugar primero en el cual ejercer los derechos y resistir a las violencias: el cuerpo como resistencia. Ese espacio privado y único, el

³⁰ Drake, Jane, “La ciudad modelada por el varón”, *op.cit.*, p. 116.

espacio primero del cual apropiarnos para poder adueñarnos de otros territorios: la casa, el barrio, la ciudad, el país. El cuerpo de las mujeres como lugar de la defensa de derechos, todavía restringidos, y sobre el cual aún se ejerce poder y se expresan violencias. Apropiación de los cuerpos, para apropiarnos del espacio público.³¹

Que las mujeres nos apropiemos de nuestros cuerpos ante todas aquellas personas que insisten en hacer de él algo de lo que pueden adueñarse mediante miradas, palabras, acercamientos, manoseos o golpes, o ante aquellos que publicitan nuestros cuerpos como escaparates de productos, es un acto fundamental para reclamar nuestra presencia en las ciudades como personas dignas de ser consideradas habitantes legítimas y auténticas de nuestras ciudades, no solamente meros adornos que erotizan los espectaculares y publicidades en las calles.

Muchas veces solemos olvidar que nuestro cuerpo es el espacio primero y fundamental que sustenta nuestra existencia en el mundo, no hay nada que no sea procesado a través de él. Y junto con todo esto, algo que es más olvidado aún, es que nuestros cuerpos son espacios políticos, lo que quiere decir que el significado y uso de nuestra corporeidad están en constante disputa. Se nos dice cuándo y cómo debemos cubrir o exponer nuestro cuerpo, cómo movernos, a partir de ideas estereotípicas del cuerpo femenino, y si osamos quebrantar estas medidas, se nos castigará por ser agredidas en los espacios públicos, castigo que se expresara, igualmente, sobre nuestros cuerpos.

Las irrupciones a nuestros cuerpos se explican y justifican con frases como estas: “Sabes que no debes ir así vestida” “Si no quieres que te molesten, ¿por qué te vistes así?” “¿Así como quieres que te respeten en la calle?” Y todo esto se encamina a lo que hacemos con nuestro cuerpo, cómo nos lo presentamos y lo presentamos en los espacios públicos.

Si bien es cierto que nuestros cuerpos son el espacio donde se reciben las censuras y violencias, no debemos pasar por alto el sentido ambivalente de nuestra corporeidad, así nos lo dice Virginia Vargas:

³¹ Falú, Ana, “Mujeres y discriminaciones en las ciudades”, *op.cit.*, p. 29.

El cuerpo, en el contexto actual, es ubicado como la base material, concreta, profunda de dominación y sufrimiento, como territorio de comercialización y colonización. Y de violencia. Sin embargo, el cuerpo es también, y activamente, el sustento de prácticas de libertad y democracia, que van generando nuevos significantes de transformación. El cuerpo es el lugar donde yo habito, el primer lugar de mi existencia, el instrumento con el que me relaciono con el mundo. Desde esta perspectiva, nos dicen Wendy Harcourt y Arturo Escobar, es necesaria una nueva reconceptualización del cuerpo como lugar político, que está no sólo atado a lo privado, o al ser individual, sino también vinculado íntegramente al lugar, a lo local, a lo social, al espacio público.³²

Así pues, nuestros cuerpos no son solamente esos espacios que quieren ser objetivados constantemente, también son el espacio que se resiste a esa objetivación. Se trata de tener en claro que si bien nuestros cuerpos nos pertenecen, ese cuerpo convive con otras corporeidades, y en esa convivencia cada cuerpo debe ser reconocido como un espacio merecedor de respeto por parte de todas y todos.

Puede parecer una idea muy básica de convivencia social, pero lo cierto es que es una idea que simplemente no termina de ser aceptada y mucho menos practicada en nuestras ciudades. Ya que pocas cosas se han sexualizado tanto como el cuerpo de las mujeres, subsisten prácticas que corroboran esta sexualización, tales como mirar, tocar, o hablar sobre nuestros cuerpos en las calles.

Hay que reclamarle nuestros cuerpos a esas miradas, a esos manoseos, a esos comentarios que se hacen sobre nosotras. Hay que extirpar nuestros cuerpos de esa connotación sexual que se le sigue dando, que nuestros cuerpos no representan irrupciones en los espacios públicos y que el desarrollar nuestra corporeidad en los espacios públicos y urbanos es un derecho, no un atrevimiento.

³² Vargas, Virginia, *Espacio Público, Seguridad Ciudadana y Violencia de Género. Reflexiones a partir de un proceso de debate (2006–2007)*, op.cit., p. 49.

1.2. Que las ciudades también sean de las mujeres

Para continuar este apartado quiero hablar sobre el programa *Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todos y todas*, debido a que es un programa que visibiliza, estudia y combate las violencias que las mujeres vivimos en entornos urbanos, violencias que he analizado a grandes rasgos en el apartado anterior.

Es necesario empezar diciendo que:

El programa regional *Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todos y todas* del Fondo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM) se basa en la experiencia del proyecto “América Latina: Ciudades más Seguras” del Centro de la Mujer Peruana Flora Tristán y el Centro de Intercambio y Servicios Cono Sur de Argentina (CISCSA). Esta iniciativa se desarrolló en el 2004, con el apoyo del Fondo Fiduciario de la ONU para Eliminar la Violencia contra la Mujer. El proyecto resultó ser innovador en tanto que abordó el problema de la violencia más allá del ámbito privado por lo cual en el 2006, UNIFEM decide continuar con dicha iniciativa y convertirla en programa regional.³³

Resulta comprensible que esta clase de proyecto haya nacido, precisamente, en una ciudad de América Latina y que haya sido aceptado poco a poco en otras ciudades de la región. Como se dio a conocer recientemente, de un listado de las 50 ciudades más violentas del mundo (partiendo de la tasa de homicidios cometidos en las urbes), los primeros 13 lugares están ocupados por ciudades latinoamericanas, y de toda la lista, sólo 7 ciudades no están en América Latina.³⁴

El proyecto de Ciudades Seguras no solamente reconoce que las ciudades son violentas, sino que se enfoca en las formas en las que las ciudades violentan, particularmente a las mujeres. Así pues, no es casualidad que este proyecto surgiera con la intención de

³³ Martha, Barriga, “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todos y todas”, UNIFEM, 2010, p. 6.

³⁴ El listado fue creado por la Organización Seguridad, Justicia y Paz. Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y Justicia Penal A.C., la lista y los criterios bajo los cuales fue creada pueden ser consultados en: <http://www.seguridadjusticiaypaz.org.mx/biblioteca/finish/5-prensa/198-las-50-ciudades-mas-violentas-del-mundo-2014/0>

aminorar la violencia que vivimos las mujeres en las ciudades, en una región donde varias de sus ciudades son las más violentas del mundo y donde, además, el machismo ha encontrado una confortable zona de asentamiento y reproducción.

Si bien es cierto que el surgimiento de este proyecto tiene sentido dentro del contexto en América Latina, hemos podido darnos cuenta de que la violencia urbana que vivimos las mujeres no puede ser acotada a una región en particular, bien es cierto que Latinoamérica fue su punto de origen, pronto esta propuesta fue adoptada en otras ciudades del mundo, expandiéndose más allá de su ciudad de origen:

Inicialmente, el programa se concentró en tres ciudades latinoamericanas: Bogotá, Colombia; Santiago, Chile y; Rosario, Argentina. En el 2008, además de continuar trabajando en las tres ciudades iniciales, emprendió acciones en Recife (Brasil); San Salvador y Suchitoto (El Salvador); Ciudad de Guatemala (Guatemala) y, Lima (Perú). Posteriormente, se dieron los primeros pasos para comenzar acciones en dos ciudades de Haití: Jacmel y Belladere. En el 2009, UNIFEM decidió convertir esta iniciativa en un programa global.³⁵

Sin duda, la puesta en marcha de este proyecto develó todo un nuevo panorama de las urbes, que simplemente no podíamos mirar desde las perspectivas anteriores que se ocupaban de analizar la violencia en las ciudades. No solamente resultó evidente que las violencias afectan de formas distintas a los hombres y a las mujeres, sino que también se expusieron hechos que no estaban contemplados en la planeación urbana, como el que las mujeres tengamos problemáticas, necesidades e intereses distintos a la de los varones, como los que hemos comentado en el apartado anterior.

¿Cómo fue posible que este proyecto revelara tanto sobre la vida de las mujeres en las ciudades? Principalmente por lo siguiente:

El programa ha desarrollado *metodologías altamente participativas*, entre ellas, las llamadas caminatas exploratorias, a través de las cuales las mujeres identifican los

³⁵ Martha, Barriga, "Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todos y todas", *op.cit.*, p. 6.

principales problemas de su barrio para luego geo-referenciarlos y proponer medidas concretas tendientes a mejorar la situación de inseguridad. Esta metodología fue diseñada en Toronto, Canadá, en 1989 y adaptada a la realidad latinoamericana, en el contexto del programa regional de UNIFEM.³⁶

Considero que lo que le ha permitido a este proyecto generar conocimientos y propuestas tan pertinentes, es que ha procurado conocer la ciudad a través de los ojos de las personas que la usan, que la conocen, que se identifican con ella o que le temen. La mirada de las mujeres permitió conocer una ciudad de la que no se hablaba, que no se tomaba en cuenta, una ciudad ignorada dentro de la ciudad: la ciudad de las mujeres.

Así pues, lo que este proyecto quiere es que se reconozca que las ciudades seguras son esas que se construyen entre todas y todos quienes la habitan, que reconocen y afrontan las problemáticas de forma colectiva. Es innegable que las ciudades no serán seguras del todo si no se toman en cuenta las experiencias y conocimientos de las mujeres en la planificación urbana.

Sin duda, nos encontramos frente a un proyecto muy ambicioso, y debe serlo si su principal objetivo es convertir a las ciudades en espacios verdaderamente habitables y disfrutables para todas las mujeres. Es por esto que sus ámbitos de acción son tan diversos, lo que significa que la seguridad es algo que debe construirse entre todas las partes involucradas en la creación de las ciudades.

Los ámbitos de acción de este proyecto pueden resumirse así:

Las acciones del programa incluyen procesos de formación y fortalecimiento de capacidades de las mujeres, campañas de concientización, eventos en el espacio público, investigación y encuentros entre académicas, líderes barriales y funcionarios públicos de entidades claves para abordar el tema de la seguridad ciudadana, como son las alcaldías locales, la policía, las oficinas municipales de la

³⁶ *Ibid.*, p.7. Las cursivas son mías.

mujer, las instituciones de vivienda y transporte público y, las organizaciones de mujeres, entre otras.³⁷

Otro aspecto que debemos mencionar acerca de este proyecto, es que resulta imprescindible involucrar a las autoridades urbanas en el proceso de construir ciudades seguras y sin violencia, particularmente hacia las mujeres. ¿Qué clase de políticas públicas pueden construirse si se desconocen los problemas más cotidianos de las mujeres? O peor aún, si no se reconoce que las mujeres tenemos problemáticas distintas a la de los varones.

Como bien lo dice Ana Falú:

El programa contribuyó a colocar en el debate de la seguridad, los derechos de las mujeres. Hasta hace poco se hablaba de la violencia urbana desde un lugar neutro como si ésta fuera igual para hombres y mujeres. Actualmente, hay evidencias que nos muestran que las ciudades donde se desarrolla el programa han empezado a incorporar los temas de género y de derechos de las mujeres en el debate sobre la seguridad humana; es más, se comprende que la violencia privada y la que se ejerce en los espacios públicos son las mismas.³⁸

¿Qué implicaciones tiene el involucrar la perspectiva de género en el análisis de lo urbano? Ante todo, el entendimiento de que la realidad de las ciudades es más heterogénea de lo que se había pensado, además de que en esa heterogeneidad las mujeres estamos en una posición de desventaja con respecto a los varones, que esta desventaja se construye desde la cotidianidad urbana hasta dentro de las instituciones que se encargan de la planeación urbana de nuestras ciudades, este problema no sólo se ha visibilizado, sino que está siendo actualmente atendido en varias ciudades del mundo gracias a la labor de mujeres y hombres comprometidos con la misión de crear ciudades seguras para todas y todos.

³⁷ *Ibid.*, p.6.

³⁸ Citada en: *Ibid.*, p.8.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que no todo han sido oportunidades otorgadas y buenos recibimientos para las propuestas de este proyecto. Recordemos que la ciudad se considera propiedad de algunos varones (como vimos en el apartado anterior), por lo tanto será complicado convertir esa propiedad de varones en un bien común, lo que significa que el trabajo por hacer debe ser constante y que llevará tiempo el reorganizar de una forma más equitativa la vida en las ciudades.

Es por esto que no podemos olvidar que:

Aún falta mucho camino por recorrer en el campo de planeación urbana con enfoque de género. De acuerdo con Joana Santos Pereira del Instituto Feminista para la Democracia SOS-CORPOI, en Brasil, “es necesario crear espacios propositivos y por eso estamos elaborando una propuesta para que los gobiernos jueguen un papel más activo en mejorar la situación de las mujeres a través de créditos, titulación de sus viviendas, mayor número de buses para evitar el frotamiento en el transporte público y mayor cubrimiento de servicios públicos de educación y salud. Todo esto contribuiría a reducir las violencias tanto públicas como privadas en las ciudades.”³⁹

Considero que la clave para el funcionamiento de este proyecto, es el empoderamiento de las mujeres, que consistiría en que nos auto reconozcamos como personas con derechos a ejercer en las ciudades, y que las autoridades urbanas hagan ese mismo reconocimiento y subsiguiente soporte a esta idea mediante la promoción y apoyo a organizaciones de mujeres, a escuchar nuestras propuestas, y por supuesto, a involucrar tanto a hombres como a mujeres en la propuesta que pretende que las ciudades también nos pertenezcan a las mujeres.

1.3. Las Universidades, las mujeres... y sí, el género

Para iniciar este apartado quiero exponer la siguiente idea acerca de las universidades: “En términos del imaginario colectivo las universidades públicas representan el mejor

³⁹ *Ibid.*, p.11.

emblema de la naturaleza humana: ciencia, progreso, ética y solidaridad; ideas que se colocan en extremo opuesto a cualquier forma de ejercicio de la violencia.”⁴⁰

Este apartado está dedicado a develar las formas en las que las mujeres estamos presentes en los espacios universitarios de la UNAM, de qué tanto estos pueden ser llamados como nuestros espacios, de esta forma podremos falsear la idea que expusimos más arriba acerca de las universidades.

Antes de empezar es pertinente recalcar que, resulta factible hacer un paralelismo entre las ciudades y las universidades por la siguiente razón: ambos espacios fueron construidos a partir de la exclusión de las mujeres. No por nada nos resulta problemático a las mujeres hacer acto de presencia en espacios que no solamente no nos incluyen, sino que además nos violentan, como hemos visto en el caso de las ciudades, ¿Qué tan distinto es esto en el caso de las universidades?

Para responder a esta interrogante es necesario desarrollar los siguientes eventos sociales: 1) La manera en las que las mujeres se han vinculado con el conocimiento, particularmente, el científico 2) Las formas en las que históricamente las mujeres nos hemos relacionado con la educación superior en México, y para concretar el tipo de vínculo que existe entre las mujeres y las universidades vamos a analizar 3) Qué clase de relaciones tienen, actualmente, las académicas y las estudiantes con la UNAM.

Para desarrollar el primer punto voy a hacer uso del análisis que realiza Norma Blazquez Graf en su texto *El retorno de las brujas. Incorporación, aportaciones y críticas de las mujeres a la ciencia*, debido a que en este libro la autora presenta un estudio que explica cómo las mujeres fueron excluidas de la práctica científica desde sus inicios y más aún, cómo sus conocimientos fueron perseguidos y en algunos casos, expropiados por quienes empezaban a construir la ciencia moderna.

Como nos dice la autora: “La ciencia es un fenómeno cuyos orígenes están marcados por la exclusión femenina, y durante su desarrollo se han producido una gran cantidad de

⁴⁰ Montesino, Rafael, Carrillo, Rosalía, “El crisol de la violencia en la universidades públicas”, *El cotidiano*, (170), 49-56, p. 49.

conocimientos cuyos efectos han tenido y tienen enormes consecuencias sobre la vida de las mujeres.”⁴¹ Más adelante hablaremos de las consecuencias que acarrea el dejar fuera a las mujeres de la producción científica del conocimiento, de cómo esto tiene repercusiones negativas en la vida de las mujeres, sean científicas o no.

Ahora bien, la autora se plantea el caso de la cacería de brujas como un acontecimiento que construyó un arquetipo social de ciertas personas que se dedicaban a construir diversos tipos de conocimientos, sobre todo empíricos. Sin embargo, no puede obviarse la forma en la que la persecución de las brujas afectó de forma particular a todas las mujeres: *“Partiendo de la perspectiva que han dado los estudios de género, sobre todo desde los años setenta, han surgido trabajos que sostienen que la persecución de brujas fue ante todo una persecución de mujeres y, por tanto, el género es una cuestión central.”*⁴²

Así pues, la autora nos propone pensar al vínculo que existía entre las brujas y el conocimiento que ellas construían como una problemática en la que el género tiene la capacidad de arrojar luz sobre lo que en realidad significó que tantas personas, en su mayoría mujeres, murieran en la hoguera. Como veremos el género y el conocimiento son dos fuentes analíticas que interactuarán para construir una explicación a la cacería de brujas, también notaremos cómo esta explicación puede ser retomada para eventos actuales relacionados con las ciencias y con la producción de conocimiento científico.

Entonces, ¿Por qué fue la cacería de brujas una persecución de mujeres? ¿Qué las convirtió en personas temidas por su supuesta peligrosidad? Primero hay que aclarar quienes eran las brujas: “Las mujeres acusadas de brujería habitualmente tenían un oficio, solían ser cocineras, perfumistas, curanderas, consejeras, campesinas, parteras o nanas, y realizaban sus actividades a través del desarrollo de conocimientos que les eran propios.”⁴³

⁴¹ Blazquez Graf, Norma, *El retorno de las brujas. Incorporación, aportaciones y críticas de las mujeres a la ciencia*, CEIICH, UNAM, México, 2011, p. 14.

⁴² *Ibid.*, p. 25.

⁴³ *Ibid.*, p. 25.

Esta es la primera clave que debemos tener presente: las brujas eran constructoras de sus propios conocimientos, con ellos laboraban y auxiliaban a otras personas, ya sea por enfermedades y padecimientos diversos, como en la labor de traer criaturas al mundo, estas actividades son reportadas desde la Edad Media, momento en el que estas mujeres eran de gran ayuda por lo que tenían aceptación popular en Europa.

Si bien es cierto que las después denominadas brujas eran personas que ayudaban y sanaban a otras, Norma Blazquez nos puntualiza lo siguiente:

Entre los siglos XV al XVII, se hizo evidente una contradicción. Las mujeres habían desarrollado y cultivaban conocimientos a los que se oponían otros conocimientos. Mi propuesta es que en los procesos de brujería no sólo se perseguía a la magia o a las mujeres sino a la magia de las mujeres, y que una de las principales razones para perseguirlas era una intolerancia a los conocimientos relacionados con la sexualidad y la vida que dominaban y practicaban desde épocas ancestrales, y que era necesario controlar.⁴⁴

A partir de este argumento ya podemos vislumbrar qué clase de inconvenientes representaban para las instituciones de esa época, principalmente la iglesia, el que las mujeres construyeran e hicieran uso de sus conocimientos en un área que ha sido objeto de control desde hace mucho tiempo atrás: la reproducción humana. De forma sencilla podemos plantear que aquellos que deseen controlar la reproducción de personas, necesariamente deben controlar los cuerpos de las mujeres; este control era ejercido por las brujas.

No puede sorprendernos que este conocimiento, traducido en poder sobre la natalidad de esa época, haya encendido los focos rojos de muchas personas e instituciones. Como lo señala la autora:

Los documentos sobre la cacería de brujas permiten observar el miedo que despertaban estas mujeres, especialmente a los hombres: médicos, sacerdotes, predicadores y jueces; y cómo empezó a crear sospechas la actividad femenina

⁴⁴ *Ibid.*, p. 30.

ligada al conocimiento, incluso la función de curandera, que siempre había sido respetada y considerada importante y necesaria. Los conocimientos empíricos que dominaban y practicaban las brujas fueron considerados sospechosos y amenazantes, pues atentaban probablemente contra las instituciones nacientes del poder político, religioso y científico.⁴⁵

Podemos darnos cuenta de que, pronto las brujas y sus conocimientos se convirtieron en verdaderas amenazas para la implementación de la ideología religiosa y científica, esta última en sus primeros albores.

La persecución de brujas fue más allá de un asunto religioso que pretendía eliminar prácticas profanas relacionadas con una influencia demoniaca, sin duda, esta cacería significó, además, una contienda entre dos proyectos de sociedades, uno donde las mujeres creaban y usaban sus conocimientos para realizar abortos, para tratar de sanar la infertilidad, en el proceso relacionado con el embarazo y el parto y con la utilización de diversos métodos anticonceptivos, y otro en el que estas prácticas pretendían ser eliminadas mediante su satanización, pero también nos encontramos con casos en los que estos conocimientos fueron expropiados y usados por los varones para sus propias necesidades.

Tal y como nos los dice Norma Blazquez:

La persecución de las brujas expresa una confrontación entre dos líneas de conocimiento. Llama la atención la magnitud de este enfrentamiento, resuelto no mediante una negociación sino por la destrucción total. Esto es, lo que estaba en juego era de tal importancia, que llegó a la justificación de la violencia extrema y el asesinato abierto o encubierto por medios legales de miles de mujeres. La aniquilación de las brujas produjo la aniquilación de sus conocimientos.⁴⁶

Bien podríamos decir que el surgimiento de la ciencia tal y como hoy la conocemos, ocurrió a costa de la aniquilación de los conocimientos producidos por las mujeres, de sus

⁴⁵ *Ibid.*, p. 31.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 32.

métodos, herramientas y técnicas, es decir, de algo que podríamos llamar como una cultura cognitiva que las mujeres habían creado desde mucho tiempo atrás, que había sido útil para muchas personas, tanto como para mujeres como para hombres.

El temor que los varones sentían frente a estos conocimientos, era un reflejo del temor que sentían ante la posibilidad de que las mujeres y sus saberes se interpusieran con la implementación de su propio proyecto de modernización. Sabemos que este se fundamentó en la idea que las únicas personas portadoras de razón, eran ciertos varones. Por lo tanto quienes podían construir conocimientos científicos y a partir de esto obtener autoridad epistémica sobre todo aquello que se hacía objeto de estudio, eran los hombres.

Por todo esto no puede resultarnos extraño que:

La cacería de brujas coincide en el tiempo con el periodo en el que surge la ciencia, abarca el final de la Edad Media, el Renacimiento, y se extiende hasta el siglo XVII, periodos clave en la edificación de la ciencia moderna. Esto significa que ocurrieron simultáneamente dos fenómenos. Por una parte, la destrucción de una línea de conocimiento: el de las mujeres y, por otra, el nacimiento de otra forma de conocimiento que acompañaría el desarrollo de la civilización occidental, que surge con una marca distintiva: la ausencia de las mujeres.⁴⁷

Después de la aniquilación de los conocimientos de las mujeres, la ciencia moderna nos quiso hacer creer que las mujeres no poseíamos las habilidades cognitivas requeridas para la práctica científica. Sin embargo, como hemos podido ver, las mujeres siempre han construido conocimiento, sin importar qué grado de instrucción hayan tenido, o el contexto social en el que se hayan desenvuelto.

Me resulta de gran importancia exponer algunas de las consecuencias que trajo el hecho de que las mujeres fuéramos, en un inicio, abiertamente excluidas de la práctica científica.

Simplemente no podemos obviar el hecho de que la gran mayoría de la ciencia se empezó a realizar solamente por varones, y que tan pronto como las mujeres pasamos a

⁴⁷ *Idem.*

ser objeto de estudio de los científicos, empezaron a construirse ideas y argumentos relacionados con los cuerpos y las vidas de las mujeres, no para entendernos, sino para controlarnos. La sexualidad femenina se convirtió en el espacio, casi por excelencia, a partir del cual se construyeron todas las razones que explicaban porque las mujeres, supuestamente, adolecíamos de capacidades intelectuales y morales, que nos apartaban ya no únicamente de la práctica científica, sino de la posibilidad de ejercer un verdadero control sobre nuestros cuerpos.

Como bien lo señala la autora:

Durante todo el siglo XIX, las diferentes expresiones del deseo sexual de las mujeres fueron consideradas como algo anormal, al grado de establecer una identidad entre sexualidad femenina y patología. Resulta claro cómo los textos médicos están influidos por prejuicios sociales y culturales, lo cual es indicativo de un control social sobre la sexualidad femenina ejercido también a través del conocimiento, en este caso a través de la ginecología.⁴⁸

Excluir a las mujeres de la ciencia no fue algo gratuito, fue algo que, de hecho, acarrió grandes desventajas para las mujeres, pues la ciencia, al no permitir que entráramos en esta actividad, nos convirtió en meros objetos de estudio, en objetos sin voz para apelar a esos supuestos conocimientos acerca de la sexualidad femenina, de nuestras ideas, necesidades, inquietudes y aspiraciones, conocimientos que fueron contruidos a partir de la idea de que las mujeres éramos seres inferiores y malignos que debían ser controlados a partir de nuestros cuerpos y del adoctrinamiento de nuestras mentes mediante todas estas conjeturas realizadas desde las ciencias, principalmente de la biología.

Así pues, hemos visto que desde hace mucho tiempo se ha querido alejar a las mujeres del conocimiento, principalmente del científico, y se les ha negado la posibilidad de construirlo, veamos ahora cómo la insistencia de esta separación se expresó también en la exclusión de las mujeres de las fábricas modernas del conocimiento científico: las universidades.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 80.

Para este punto voy a centrarme en el caso de la relación que tuvieron las mujeres con la educación superior en México, y posteriormente con la Universidad Nacional de México.

Las mujeres mexicanas en la educación superior

Para esto me auxiliaré de un texto que recopila y analiza algunos documentos consultados del Archivo General de la Universidad Nacional Autónoma de México y de la Colección Porfirio Díaz que se encuentra en la Universidad Iberoamericana, este texto retoma información de los años 1876 a 1940.

Lo primero que necesitamos tener claro a la hora de hablar de la educación superior en aquellos años es que: “No es posible creer que los que hoy en día entendemos por “carrera universitaria”, sea lo mismo que lo que, por ello, se entendía durante el siglo XIX y principios del siglo XX.”⁴⁹

Resulta indudable que no podemos homologar lo que era y significaba para las personas del México del siglo XIX y principios del XX ingresar a alguna institución de educación superior, y como veremos, el caso de las mujeres es particularmente interesante. La educación superior, hoy en día, se encuentra más sólidamente institucionalizada, en comparación con lo endeble que resultaba la organización de este tipo de educación en momentos como la Revolución Mexicana.

Ahora bien, tal y como planteamos que las mujeres y el conocimiento nunca han estado absolutamente distanciados, lo mismo sucede en el caso de las mujeres y la educación media y superior, solo basta recordar que:

En México, algunas mujeres estuvieron presentes en el proceso de modernización de la universidad desde muy temprano y reivindicaron su derecho de estudiar en la Nacional Preparatoria desde la década de 1880. También se integraron a las profesiones liberales y, a pesar de los muchos obstáculos que se opusieron en su camino, a finales del siglo XIX y principios del XX había un puñado de profesionales en medicina, abogacía o ingeniería. Sin embargo, la posibilidad

⁴⁹ Galván, Luz Elena, *La educación superior de la mujer en México: 1876-1940*, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 1985, p. 55.

efectiva de incorporarse a la vida pública siguió siendo muy restringida y, en la mayor parte de los casos, completamente atada a las expectativas sociales acerca del lugar de las mujeres.⁵⁰

Si bien un puñado de mujeres luchó por educarse en las instituciones del México de esa época, estas mujeres vivieron —como en muchos otros países del mundo— una gran presión social que se empañaba en recordarles que su labor estaba dirigida a labores domésticas, principalmente las que tenían que ver con el cuidado y crianza de las hijas e hijos. Por esto se explica la difícil inserción de las mujeres en las labores de orden público, hecho que, no está de más mencionar, continua ocurriendo hoy en día.

Bien podríamos decir que la lucha de las mujeres por ingresar a la educación superior era una lucha que tenía que hacerse desde dos frentes, por un lado la aceptación institucional por parte de las escuelas a reconocer su derecho a estudiar y expedirles títulos profesionales, y por otro, el reconocimiento del resto de la sociedad, y principalmente de los varones, a aceptarlas y tratarlas como semejantes en los espacios públicos.

Ahora bien, de la recopilación hecha por Luz Elena Galván, me parece importante mencionar la composición de la población de mujeres que estudiaban en alguna institución de educación superior dentro del periodo que ella analiza. Así pues:

Del mayor porcentaje de documentos revisados (el 82%) revela que las mujeres estudiaban principalmente para enfermeras. Le sigue después la música, con un 11% y farmacéutica, con un 5%. En estos expedientes no resaltan los estudios de normalistas, ya que la Escuela Normal para Profesoras no figuraba entre las escuelas de “educación superior” de la época [se refiere a la época de la dictadura de Díaz]. Sin embargo, el mayor porcentaje de las mujeres, en esa época, se dedicaban al magisterio.⁵¹

Ya desde estos momentos podemos notar que aunque algunas mujeres se interesaban por ingresar a los estudios superiores, lo hacían en áreas que pueden considerarse como

⁵⁰ Buquet Ana, Cooper A. Jennifer, Mingo Araceli, Moreno Hortensia, *Intrusas en la Universidad*, Boquet, Ana; Cooper, Jennifer; Araceli, Mingo; Moreno, Hortensia, *Intrusas en la universidad*, PUEG, UNAM, México, 2013, p. 30.

⁵¹ Galván, Luz Elena, *La educación superior de la mujer en México: 1876-1940*, *op.cit.*, p. 25.

“apropiadas” para las mujeres (pensemos a la enfermería como el ejemplo por excelencia en el que se observa la especialización de ciertas labores en función de si es mujer o varón), asunto de gran importancia en la configuración del ingreso y permanencia de las mujeres en la universidad, tema del que hablaremos en profundidad más adelante.

Por ahora, puedo decir que parecía resultar más plausible para las mujeres profesar alguna labor en el ámbito público, si esta estaba en sintonía con sus supuestas características naturales de cuidado y de atención a otras personas.

Por otro lado, si bien es cierto que algunas mujeres se interesaban por acercarse a los estudios superiores, no podemos obviar uno de los principales móviles para este interés, como bien nos señala la autora: “El motivo por el cual la mujeres estudiaba alguna “carrera corta” durante esta época, se identificaba más con la necesidad económica, que con el deseo de superación.”⁵²

Entonces, por un lado las mujeres elegían carreras que eran socialmente bien vistas para ellas, y por otro, las elegían en función de las que les ofrecieran una salida rápida al ámbito laboral.

Ahora bien, hemos llegado al punto en el que hay que mencionar un momento de mucha relevancia para la educación superior en nuestro país, que es la creación de la Universidad Nacional de México en 1910, la cual:

Abrió también sus puertas a las mujeres. Sin embargo, no hay que olvidar que algunos meses después de haberse inaugurado, estalló la revolución. Este movimiento trajo consigo muchos problemas para las mujeres que deseaban estudiar, ya que vivían momentos de tensión y de lucha.⁵³

Como vemos, en un primer momento, el movimiento armado de 1910 representó una alteración de tan grandes magnitudes sociales, que llegó a convertirse en un obstáculo para que las mujeres continuaran ingresando y estudiando en la apenas naciente Universidad Nacional.

⁵² *Ibid.*, p. 27.

⁵³ *Ibid.*, p. 33.

Sin embargo, este movimiento social solo truncó momentáneamente la posibilidad de las mujeres a ingresar a la recién abierta Universidad, tanto que:

Al terminar la Revolución Mexicana, la mujer llevaba ya mucho camino recorrido en lo que a educación superior se refiere, sin embargo aún le faltaba mucho más por recorrer. El movimiento revolucionario había sacado a flote diversas inquietudes. Así, a iniciarse los años veinte nuevas ideas sobre la educación de la mujer, empezaron a manejarse.⁵⁴

No cabe duda de que la revolución cimbró y modificó de forma irreversible muchos aspectos de la vida en nuestro país, es de esperarse que estas modificaciones alcanzaran a las mujeres, así pues, no podemos desestimar lo que este movimiento armado significó para las posteriores posturas frente al acceso de las mujeres a la educación, especialmente a la educación superior.

Ya casi entrando a la década de los años 30, el momento que definió a nuestra Universidad fue la proclamación de su autonomía, lo que significó otro gran paso para el acceso de las mujeres a este recinto académico: “En 1929, la universidad obtuvo su autonomía, y se convirtió en la Universidad Nacional Autónoma de México. Para entonces la mujer llevaba un largo recorrido dentro de esta institución, y muchos son los expedientes que se encuentran a partir de entonces, de mujeres que iniciaron sus estudios como universitarias.”⁵⁵

Estamos frente a un momento de mayor apertura de la educación para la población femenina, y como es de esperarse, ante tantos cambios sociales en nuestro país, la demanda educativa por parte de las mujeres también sufrió alteraciones, como bien lo podemos notar en la siguiente información:

La enfermería dejó su lugar a la Escuela Normal Superior. Esta era una carrera que también se consideraba apta para que las mujeres la desempeñaran. Además, no hay que olvidar que la época requería de muchas maestras, ya que se hicieron

⁵⁴ *Ibid.*, p. 37.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 41.

varias campañas de alfabetización a partir de la creación de la Secretaría de Educación Pública en el año de 1921.⁵⁶

Sin duda la creación de nuevas instituciones, como la SEP, produjo la necesidad de contar con más personas capacitadas para enseñar y educar a otras personas, y como vimos, la profesión docente les fue encargada, en este primer momento, a las mujeres, tanto así, que la enfermería dejó de ser algo así como la carrera mayoritaria para las mujeres de esa época.

Hemos podido darnos cuenta de que, si bien el ingreso de las mujeres a la educación superior en nuestro país no sucedió en los mejores términos, tampoco representaba una empresa imposible de realizar. Después de la revolución, pudo darse una mayor movilidad de las mujeres hacia las zonas donde podían tener acceso a la educación, siendo la Universidad Nacional una de estas posibilidades.

Además, es necesario no olvidar que las mujeres al estudiar y al ingresar al campo laboral, fueron de gran ayuda como enfermeras durante el conflicto armado y posteriormente como maestras en las campañas de alfabetización. Si bien estas profesiones todavía ataban a las mujeres en acciones que se pensaban como “propias de su sexo” estos primeros acercamientos a la educación superior, representan las bases del subsiguiente ingreso de las mujeres a las universidades, lo que da cuenta de que la exigencia de las mujeres a compartir los espacios de construcción del conocimiento con los varones no es algo nuevo.

Poco a poco la composición de la educación superior en nuestro país empezó a modificarse con la entrada masiva de las mujeres a nuestra universidad. Además de que las mujeres empezaron a involucrarse en carreras más variadas, la dupla enfermería-docencia dejó de ser lo más común y las mujeres se abrieron paso a disciplinas como la odontología, historia, filosofía, arqueología, contaduría, entre otras.

Para visualizar las dimensiones de la entrada masiva de las mujeres a la educación superior, recorro a la siguiente información:

⁵⁶ *Ibid.*, p. 42.

La presencia femenil se fue incrementando inexorablemente de manera tal que a finales del siglo XX, en nuestro país, las mujeres hicieron sentir su presencia masiva en la educación superior: la matrícula del bachillerato pasó, de contar con solo 23.37% de mujeres en 1980 a equilibrarse en 2001 y a feminizarse en 2005 con 53 138 mujeres por 51 077 hombres; en 2009 se mantiene una matrícula similar con 53 662 mujeres por 51 542 hombres. En licenciatura ocurrió algo semejante: en 1980 había 35% de mujeres inscritas, mientras que en 2009 llegaron a 52%. En cuanto al personal académico, el crecimiento del sector femenil ha sido paulatino con una tasa de ingreso de 12.1% antes de 1950, 20.7% en 1960, 29.7% en 1970, 35.8% en 1980, 39.6% en 1990, 40.7% en 2005 y 42.2% en 2009 (Buquet *et al.*, 2006, y pueg-unam, 2011b).⁵⁷

La entrada masiva de las mujeres a las instituciones de educación superior representa un cambio sin precedentes en dichas instituciones. Por supuesto, esto no ha pasado desapercibido, como se planteó al principio, las universidades nacieron como instituciones masculinas ¿Qué pasa cuando las mujeres acceden a un espacio masculino? Lo vimos en el caso de las ciudades, y ahora lo veremos en el caso de nuestra universidad.

Las académicas y la UNAM

A partir de ahora, nos centraremos en cómo todo este proceso, ha desembocado en las actuales formas en las que las mujeres interactuamos con la UNAM.

Para este punto, me concentraré en dos poblaciones en particular: la de las académicas y la de las estudiantes de nivel licenciatura. El análisis de ambas poblaciones y su relación con la UNAM se llevará a cabo a partir de la información que proporciona una publicación del PUEG que lleva por título: *Intrusas en la Universidad*.

Ahora bien, para empezar con este análisis, es necesario tener muy claro lo siguiente:

En todo el mundo, las mujeres se integraron a la vida de las universidades durante un proceso lento y accidentado. Hacia el último tercio del siglo XX, la

⁵⁷ Buquet Ana, Cooper A. Jennifer, Mingo Araceli, Moreno Hortensia, *Intrusas en la Universidad*, *op.cit.*, p. 32.

escolarización de las mujeres apuntaba hacia la ilusión de una igualdad de oportunidades. Pero ya entonces, los números desmentían esa esperanza. Aunque se elevaron las tasas de escolaridad para todos los sectores sociales, la división sexual de las profesiones se consolidó junto con la idea de que hay “actividades apropiadas” para un sexo y no para el otro.⁵⁸

Este es un asunto central, y hasta cierto punto, definitorio de la educación superior que se imparte en la UNAM: que nuestro universo escolar y académico está sexualizado. ¿Esto qué significa? Pues que la noción de que existen actividades “propias para cada sexo” a las que se aludían en la época de la dictadura de Díaz, continúan existiendo hoy en día.

Es verdad que en los últimos años hemos presenciado un incremento sustancial en el ingreso de las mujeres a la vida universitaria, pero igualmente se ha hecho evidente que este ingreso esconde un filtro de género muy poderoso. Así pues, pareciera ser que nuestro acceso a la universidad, por sí mismo, garantiza la equidad educativa en la UNAM. Sin embargo, hay que saber que: “La presencia masiva de las mujeres en la educación superior no es evidencia suficiente de su integración a la vida institucional en igualdad de circunstancias. Es necesario señalar los matices de nuestra cultura de género.”⁵⁹

El ingreso masivo de las mujeres a la universidad es un fenómeno que debe ser analizado de forma cautelosa, para no caer en la idea de que la educación superior ha logrado superar con éxito los viejos obstáculos sociales que imposibilitaban que las mujeres estudiásemos.

En realidad, la cultura de género que mencionan las autoras, es un mecanismo que se ha flexibilizado bastante, de tal suerte que las desigualdades de género parecen haber

⁵⁸ *Ibid.*, p. 30.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 15. Entendiendo por cultura de género lo siguiente: “En las instituciones donde coexisten hombres y mujeres —aunque también, sin duda, en aquellas exclusivamente masculinas o femeninas— se producen culturas institucionales de género. Independientemente de la conciencia compartida que exista entre sus integrantes acerca de su existencia y consistencia, una cultura de género se desarrolla en las interacciones que se establecen en la convivencia entre personas. Su función más obvia es la de sancionar —mediante la aprobación o la censura del grupo— el trato entre personas y sus comportamientos en tanto adecuados, razonables, decentes, justos, o siquiera tolerables y pasables, cuando no insufribles o francamente condenables.” *Ibid.*, p. 47.

desaparecido, cuando en realidad solo han modificado su aspecto y las formas en las que se expresan, esto en el mejor de los casos, debido a que todavía podemos toparnos con acciones abiertamente hostiles de parte de profesores, estudiantes o trabajadores hacia sus compañeras, colegas o alumnas, solamente por ser mujeres.

Una expresión clara de las formas en la que la desigualdad de género aún impera en la educación superior puede reconocerse en lo siguiente:

La evolución numérica no significa que existan condiciones de igualdad. Una tradición tan larga de exclusión social conduce a una distribución segregada en actividades consideradas estereotípicamente “femeninas” o “masculinas”, con 64.9% de mujeres inscritas en licenciaturas de ciencias biológicas y de la salud (es decir, en medicina y enfermería), pero solo 23.1% en ciencias físico-matemáticas e ingenierías [datos de 2009].⁶⁰

Si bien podemos darnos cuenta de que hay una clara conformación de carreras y áreas de conocimiento a partir de una cultura de género, esto todavía no suele analizarse así, y es que la forma en la que se configuran los espacios de investigación y carreras universitarias, parece ser algo que ocurre sin la menor intervención de la cultura de género. En otras palabras, podríamos pensar que cada persona elige una carrera universitaria o un ámbito de investigación en función de sus intereses intelectuales y personales, cuando en realidad, estas decisiones están atrapadas por una red de ideas que continúan posicionándonos en ciertas áreas y carreras según nuestro sexo.

Como bien lo señalan las autoras:

En los estudios de género existe una persistente preocupación cuando se detectan fuerzas que rechazan a las mujeres en los recintos universitarios. Se trata de tendencias más o menos difusas, alimentadas por la tradición, reforzadas por ideas preconcebidas e impregnadas en la actitud natural respecto al género. Sin

⁶⁰ *Ibid.*, p. 32

embargo, están ahí, y son capaces de determinar la participación de las mujeres en las IES [Instituciones de Educación Superior].⁶¹

Esto significa que, a pesar de que no existe ningún tipo de legislación o regla institucional en nuestra universidad que prohíba expresamente que las mujeres entren y participen en áreas de estudio que tienen que ver con la física o las matemáticas, si existen otra clase de reglas que están más dentro del orden de la tradición y del pensamiento que aún diferencia a las personas en razón de su sexo y de las supuestas habilidades e incapacidades que tienen los hombres y las mujeres a la hora de construir conocimiento.

Sin embargo, las reglas están ahí, y si alguna de nosotras rompe esas reglas de género, no es extraño que mecanismos tales como la violencia de género se haga presente. Tal y cómo veremos más adelante, la violencia de género se ha constituido como un dispositivo que ordena a la vida universitaria en función de dos cosas sumamente importantes: mantener alejadas a las mujeres de las carreras que involucran áreas tan importantes para las sociedades actuales como la tecnología y por otro lado, mantenerlas alejadas de los cargos de poder dentro de las instituciones universitarias.

Por todo esto, puede resultar complicado hablar abiertamente de que existe violencia de género en las universidades, hablando específicamente de la UNAM, por lo siguiente:

Desde luego, se trata de un problema especialmente delicado [la violencia de género en las universidades] y que merece una atención constante en las instituciones, pero sobre todo, es un tema de lo más incómodo: “la primera reacción cuando se habla de *violencia de género en las universidades* es preguntarse si ésta realmente existe, o incluso si está bien planteado el tema de estudio” (Marlen Mendoza, 2011: 8).⁶²

Esto tiene que ver con la idea que se expuso al inicio de este apartado, pareciera ser que las universidades son instituciones donde se han perfeccionado las relaciones humanas, donde al ser el conocimiento el eje rector de la vida universitaria, no parecen existir

⁶¹ *Ibid.*, p. 45.

⁶² *Ibid.*, p. 45.

razones para acudir a la violencia —pensando especialmente en la violencia de género— en las interacciones interpersonales e institucionales. ¿Será verdad que las universidades pueden autoexcluirse de las dinámicas sociales imperantes en las sociedades dentro de las que existen? ¿De qué se alimentan las universidades si no es de la interacción constante con los eventos sociales que ocurren en nuestro país?

Nuestra universidad no es ajena a la violencia de género que se practica y reproduce en nuestra sociedad, lo cierto es que: “En muchos espacios universitarios, la violencia de género forma parte de la cultura institucional y se viene manifestando abiertamente y sin cortapisas desde tiempos remotos, quizá como un resabio de la oposición franca con que los establecimientos educativos recibieron a las mujeres a finales del siglo XIX.”⁶³

Esto significa que la violencia de género en las universidades no es algo que se reproduzca solamente de persona a persona, sino que contiene cargas históricas innegables que se expresan incluso en la forma en la que las instituciones universitarias están organizadas, lo que posibilita las prácticas institucionales que todavía confían en que las ciencias exactas están en mejores manos si estas son las de los varones, o que los cargos de decisión son espacios en los que los varones se desenvuelven mejor que las mujeres.

Ahora bien, hablando específicamente de la forma en la que las académicas se desenvuelven en los ámbitos universitarios tenemos que saber lo siguiente: “La distribución desigual de las académicas en los distintos niveles y áreas disciplinarias en el ámbito de la educación superior es un fenómeno de carácter prácticamente universal.”⁶⁴

Esto significa que difícilmente podemos pensar que la falta de representación femenina en ciertas áreas del conocimiento es algo que le incumbe solo a nuestro país, o en este caso, a la UNAM. A continuación veremos cuáles son las principales razones que permiten que los cargos de poder y decisión, así como ciertas áreas de investigación estén tan lejanas a las posibilidades de las mujeres, y veremos, sobre todo, que no se

⁶³ *Ibid.*, p. 46.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 61.

trata de una imposibilidad natural de las mujeres de manejar decisiones importantes o de estar en grandes cargos, es en realidad, una imposibilidad impuesta socialmente.

Para demostrar lo siguiente, hace falta solo un botón, o en este caso, un dato:

Su población académica [de la UNAM] está conformada por 34 512 personas, de las cuales 42.2% son mujeres y 57.8% son hombres. Estas cifras reflejan una composición mixta, por lo que no se puede hablar, en términos generales, de un marcado desequilibrio en la participación de mujeres y hombres. Sin embargo, el equilibrio por sexo en la participación global y el cierre de la brecha en la contratación de personal académico se tambalean cuando se analiza la participación y el ingreso por nombramientos, categorías y niveles.⁶⁵

Veremos que esta tendencia también está presente en el caso de las estudiantes de nuestra universidad. Dicha tendencia consiste en que a mayor nivel educativo, menor será la presencia de las mujeres en estos niveles. Esto se consigue de formas muy variadas, una de ellas se representa en un aspecto importante en la vida de las académicas, aspecto que queda detallado en la siguiente información analizada por nuestras autoras:

Las investigadoras invierten mayor cantidad de tiempo que sus compañeros para lograr avanzar en uno de los componentes centrales de su trayectoria académica: el ingreso al SNI y el tránsito por sus distintos niveles. Para pasar al nivel II, el grupo más amplio de las mujeres (23.5%) demora entre 10 y 12 años, mientras que el grupo más amplio de hombres (25.6%) tarda entre 4 y 6 años. Además, las investigadoras no solo toman más tiempo para ir avanzando en su carrera académica, sino que un grupo importante de ellas obtiene menor cantidad de promociones: 48.1% han tenido solo una y dos; en cambio, casi 49% de los investigadores han obtenido entre tres y cuatro.⁶⁶

⁶⁵ *Ibid.*, p. 62, 63.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 78.

¿Qué es lo que provoca que las mujeres se retrasen en su avance por los niveles del SNI? Algunas de las razones de esto, debemos buscarlas fuera de la propia universidad e irnos a analizar otro espacio de la vida de las mujeres: el espacio de lo privado.

Este es el momento de recordar lo que mencionamos acerca de las imposibilidades socialmente impuestas que las mujeres enfrentan en su intento de progresar en su vida académica. Los obstáculos que enfrentan las académicas no solamente provienen de las instancias universitarias, proceden también de otras fuentes, lo que queda explicado de la siguiente forma:

De toda esta información destacan dos grandes temas que, sin duda, se entrelazan con las disparidades que hemos podido observar en la participación de las académicas en los distintos niveles y áreas de la UNAM: la tensión que provocan las responsabilidades familiares frente al trabajo académico y la discriminación en sus distintas vertientes.⁶⁷

Puede que la carga histórica más importante (importante por las consecuencias que ha generado) en la vida de las mujeres sea la de tener que lidiar con la vida doméstica y en general, con los quehaceres de la vida privada. Esto es parte de lo que conocemos como división sexual del trabajo, que es una forma de ordenar la vida social a partir de labores estereotipadas: las mujeres se encargan de cuidar a otras personas y de reproducir la vida doméstica, mientras que los hombres se desenvuelven en la vida pública.

Si en los últimos años las mujeres han entrado cada vez en mayor cantidad a las áreas de investigación en nuestra universidad, es decir, al mundo público, es porque en cierta medida han salido del ámbito privado. Sin embargo, esta historia no se acaba aquí, porque: “La flexibilización de la división sexual del trabajo se produjo solo de uno de los lados: la incorporación de las mujeres al mercado formal del trabajo y su aporte económico a los hogares no implicó que los hombres compartieran con las mujeres las responsabilidades domésticas y familiares.”⁶⁸

⁶⁷ *Ibid.*, p. 81.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 82.

En pocas palabras, esto quiere decir que si bien las académicas han logrado hacerse de un espacio en la labor investigativa en la UNAM, no podemos menospreciar el hecho de que esto no las ha liberado del todo de sus labores en el ámbito doméstico. Tampoco se ha logrado un óptimo compartimiento de estas labores con otras personas, especialmente con sus compañeros varones.

Ha llegado el momento de hacer presente en esta problemática a la por todas conocida y por muchos desconocida doble jornada de trabajo, la cual, en pocas palabras: *“Es una situación social que pone a las mujeres en desventaja, en desigualdad de condiciones en relación con los hombres. “El sometimiento de las mujeres y su reclusión en la esfera de lo doméstico son condiciones indispensables de posibilidad para la libertad de los varones y su igualdad de acceso a lo público” (Brito, 2008: 139).”*⁶⁹

Así pues, a partir de esta idea, no es absurdo plantear que la doble jornada de trabajo tiene dos vertientes de acción: la primera es que esta doble jornada imposibilita un alejamiento de las mujeres de sus “funciones naturales” como cuidadoras de otras personas, lo que obstruye su pleno acceso a la vida pública, esto desemboca en la posibilidad de que los varones, si bien han decidido formar una familia, puedan desembarazarse de la mayoría de las responsabilidades que implican sostener la vida doméstica y de crianza de las y los hijos, lo que facilita enormemente su permanencia en los espacios públicos.

Para darnos una idea de lo que esta situación implica, me resulta indispensable volver al análisis efectuado por nuestras autoras, pues en su texto afirman lo siguiente:

En la población dedicada a la investigación, las mujeres invierten 16 horas semanales adicionales a las que destinan sus colegas varones en actividades vinculadas con el ámbito personal-familiar. Esto tiene un impacto para el avance en la carrera académica de las mujeres. De entrada es como si ellas trabajaran dos

⁶⁹ *Ibid.*, p. 83.

días más a la semana que sus compañeros investigadores, pero no en actividades académicas.⁷⁰

Las consecuencias del reparto desigual de las labores domésticas representan un gran inconveniente para el desarrollo de las trayectorias académicas de las mujeres, e incluso obstaculizan la posibilidad de desenvolverse de forma personal en otras áreas que no sea la académica, como alguna recreación artística o deportiva, e inclusive el ocio, asuntos que tampoco pueden ignorarse si pensamos que esto imposibilita un verdadero disfrute de su tiempo fuera de su labor como académicas y amas de casa.

Para finalizar con el análisis sobre las académicas, no podemos dejar de lado un problema que se está volviendo cada vez más notorio en las universidades, que es el acoso sexual, perpetrado principalmente contra las mujeres.

De acuerdo con las autoras:

El que más padecen [acoso sexual] las académicas es: “Miradas morbosas o gestos que le molesten”, seguidos por “Frecuentes piropos no deseados acerca de su apariencia” y “Bromas, comentarios o preguntas incómodas sobre su vida sexual o amorosa”. Los académicos reportan como el de mayor incidencia “Llamadas telefónicas, correos electrónicos y mensajes de naturaleza sexual no deseados”.⁷¹

Podemos darnos cuenta de que el acoso sexual que sufren las académicas está más relacionado con la invasión a sus cuerpos mediante miradas, y a la sexualización de los mismos a través de comentarios o piropos. A su vez podemos notar que el acoso que reciben los académicos no está relacionado directamente con la invasión de sus cuerpos, porque el acoso se realiza a través de medios electrónicos que no ponen al acosado y al acosador o acosadora en una situación cara a cara, es decir, la interacción de acoso sexual es distinta para mujeres y hombres, siendo para las mujeres una interacción más

⁷⁰ *Ibid.*, p. 88.

⁷¹ *Ibid.*, p. 105.

directa, algo que no se realiza de forma menos evidente, como en el caso del acoso sexual cometido contra los varones.

Otra cosa que no podemos dejar de mencionar con respecto al acoso sexual que reciben las académicas es que:

No solo las mujeres son víctimas de la violencia en mayor medida que los hombres, sino que padecen actos de hostigamiento de mayor gravedad. Por ejemplo, en los cuatro nombramientos las académicas reportan “Roces, contacto físico no deseado” (ubicado en el grupo de los actos de mayor gravedad), en cambio solo un grupo de los hombres reporta este acto en su contra, los profesores de carrera.⁷²

Así pues, no cabe duda de que el acoso sexual representa cosas muy distintas para las mujeres y para los hombres que lo sufren, no solo porque se expresa de forma distinta, sino porque el acoso genera consecuencias diferentes para unas y otros. Las consecuencias más extremas de esto pueden ir desde el padecimiento de depresión hasta el abandono del lugar de trabajo de las académicas, lo cual resulta posible debido a que son ellas quienes padecen los casos más graves de acoso sexual.

Las estudiantes y la UNAM

Para finalizar este capítulo, analizaremos la forma en la que las estudiantes de licenciatura se desenvuelven en los espacios académicos de la UNAM, y cómo se relacionan con sus compañeros varones y profesores.

Podemos empezar diciendo que las estudiantes comparten una característica con las académicas, y es que ambas se encuentran posicionadas dentro de carreras y áreas de investigación que se consideran propias para mujeres o para hombres, solo basta que conozcamos las siguientes cifras para darnos una idea de este fenómeno:

⁷² *Ibid.*, p. 106.

Respecto de las distintas formas de distribución que se observan en la población que cursa estudios profesionales encontramos, inicialmente, que en once de los planteles la población femenina alcanza una proporción superior a 60%, y en otros cinco esto sucede con los hombres. A nadie sorprende que los casos extremos correspondan a la Facultad de Ingeniería con 18.5% de mujeres vs. 81.5% de hombres, y a la Escuela Nacional de Enfermería con 83.9% de las primeras y 16.1% de los segundos.⁷³

Vemos que también las estudiantes están apartadas de las áreas que involucran los estudios matemáticos y tecnológicos, como en el caso de las académicas; por otro lado las alumnas se concentran en la carrera de enfermería, que como vimos, desde los tiempos de Porfirio Díaz, se consideraba una carrera apropiada para las mujeres.

La configuración tan excluyente que caracteriza a determinadas carreras de nuestra universidad, es una expresión clara de la prevalencia de estereotipos acerca de lo que las mujeres podemos o no podemos hacer, sobre lo que podemos entender y lo que no. Podemos cuidar a otras personas pero no podemos construir conocimiento a partir de abstracciones numéricas. Ante esta organización por género de ciertas carreras, no es sorprendente que:

Respecto a la encuesta aplicada en la UNAM, los datos recabados muestran que poco más de la cuarta parte de la población piensa que en la dependencia en que estudia se trata en forma desigual a mujeres y hombres. Una proporción de 3.7% de alumnas y 1.9% de los alumnos declaró haber sido excluida de alguna actividad en razón de sus sexo; por ejemplo, de investigaciones de campo, del uso de la palabra en clase, de asesorías y explicaciones.⁷⁴

Es necesario estar conscientes de que estos tratos desiguales no suelen expresarse de una forma tan abierta o explícita. El hecho de que no veamos acciones abiertamente discriminatorias en contra de las mujeres en los espacios universitarios, no significa que estas no existan, de hecho, prevalecen mecanismos tan sutiles y discretos que parecen

⁷³ *Ibid.*, p. 152

⁷⁴ *Ibid.*, p. 170.

no representar una verdadera amenaza al trato equitativo entre las y los alumnos. Lo cierto es que estas sutilezas no son inocentes, pues su mera existencia demuestran la prevalencia de nociones que inferiorizan a las mujeres, además de que expresan ideas de rechazo hacia la presencia femenina en nuestra universidad.

Estos tratos desiguales pueden encontrarse en las aulas de clases, por ejemplo, tomemos el siguiente dato del texto al que hemos venido recurriendo:

De acuerdo con las alumnas, en más de una ocasión, 38.4% de las profesoras y 46.8% de los profesores han concedido mayor seriedad a las respuestas y opiniones de los varones. Los porcentajes que corresponden a los alumnos que coinciden con esta respuesta alcanzan 39.2% para el caso de las profesoras y 43.3% para el de los docentes. Como vemos, son los profesores quienes incurren en mayor medida en este comportamiento sesgado.⁷⁵

Darle mayor seriedad a las palabras de un alumno es una forma de reconocer que sus aportaciones son de más valía frente a los aportes que puede hacer alguna de sus compañeras, que su palabra tiene más credibilidad es una forma de recordarle a la joven que está sentada junto a él, que su participación en la vida universitaria bien puede ser algo simplemente complementario, o que sus aportes son secundarios. Ello significa que sus ideas no podrán brillar por sí mismas, como en el caso de los varones.

Este tipo de actitudes también pueden incluir que se les otorgue menos la palabra a las mujeres durante las clases, que se les interrumpa con más frecuencia o que hagan comparaciones entre ellas y sus compañeros. Todas son formas de infravalorar lo que las estudiantes pueden aportar a las clases.

Ahora bien, es importante mencionar un aspecto igualmente compartido por las estudiantes y las académicas, nos referimos a la forma en la que la crianza y cuidado de otras personas, principalmente de hijas e hijos, altera la vida académica de mujeres y hombres de formas diferentes. La siguiente cita puede resultar extensa, pero su contenido es esclarecedor de este punto, ya que el estudio del PUEG descubrió que:

⁷⁵ *Ibid.*, p. 173.

Cuando se examina si el alumnado ha debido cuidar o responsabilizarse de hijos e hijas, infantes u otras personas, así como si esto ha afectado sus estudios, llama la atención que sea un porcentaje significativamente mayor de hombres (93.8%) que de mujeres (77.9%) el que asevera haberlo hecho con su prole y que, sin embargo, cuando se precisa lo relativo a las consecuencias para su trabajo académico, la situación se invierte: mientras 65.7% de ellas afirma haber sido afectada, una proporción de hombres bastante menor a ésta (32.1%) reporta lo mismo. Esto parece estar relacionado con el hecho de que la pregunta no permite distinguir entre cuidado y responsabilidad y lo que suponen. Por ejemplo, un sujeto puede responder afirmativamente a ésta, si contribuye, incluso con una mínima aportación, a pagar los gastos de manutención de su prole, aunque, por otro lado, no dedique tiempo alguno a su cuidado diario; es decir, se pueden asumir ciertas responsabilidades hacia hijas e hijos sin invertir tiempo, por ejemplo, en su higiene, alimentación, juegos, transporte, responsabilidades escolares y salud.⁷⁶

Podemos darnos cuenta de que el patrón que vimos con las académicas se vuelve a expresar en el caso de las estudiantes. El que los estudiantes hayan formado una familia no representa un gran detrimento a su carrera universitaria, porque no dedican el mismo tiempo que sus compañeras a cuidar y criar a sus criaturas. En cambio las mujeres, al estar más ligadas a la atención y el cuidado de sus hijas e hijos, sí que ven afectadas sus posibilidades de mantener un buen rendimiento académico o incluso de permanecer como estudiantes, ya sea en el corto o en el largo plazo.

Todo esto indica que ni siquiera entre la población más joven de nuestra universidad se están distribuyendo de forma equitativa las responsabilidades domésticas, por el contrario, es su mayoría vemos que las y los estudiantes continúan reproduciendo los papeles tradicionalmente asignados a unas y a otros en cuanto a lo público y a lo privado, es decir, seguimos frente a un escenario en el que él es el principal proveedor de recursos económicos, mientras que ella se encarga del cuidado de los y las menores.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 167.

Si el reparto equitativo no ocurre en la vida más privada de las y los estudiantes, ¿cómo podría esta practicarse en los espacios universitarios? Si los varones permiten que el hecho de haber formado una familia no les represente un obstáculo para su progreso académico, en detrimento del progreso académico de su compañera, puede apuntar a que ellos consideran que su formación escolar es de mayor relevancia que la que puedan tener sus novias, esposas o amantes; porque a fin de cuentas, son ellos los que ya se encargan de ser quien provee de recursos económicos. No han tenido que esperar a terminar la universidad para introducirse en este papel socialmente asignado.

Para terminar con este mapeo de la situación de las alumnas en la UNAM, es indispensable que mencionemos uno de los tipos de violencia que no se expresan de forma sutil como las que mencionamos hace un momento, por supuesto nos referimos al acoso sexual.

De acuerdo con la investigación realizada por el PUEG, así es como, grosso modo, se configura el padecimiento de acoso sexual por parte de las y los alumnos de la UNAM:

Cuando se observa el conjunto de la población que ha sido objeto de por lo menos una de estas conductas [miradas morbosas, piropos no deseados, roces o contacto físico no deseado, presencia de imágenes de naturaleza sexual que resulten incómodas, bromas o comentarios sobre su vida sexual, llamadas telefónicas o mensajes de naturaleza sexual no deseados, presión para aceptar invitaciones no deseadas fuera de la escuela y diversas formas de presión para tener relaciones sexuales], 63.5% son mujeres y 36.5% varones. Asimismo, encontramos que prácticamente la mitad (49.3%) de ellas frente a 27.6% de ellos han padecido uno o más de estos incidentes.⁷⁷

Así pues, no solo se trata de que las estudiantes padezcan de acoso sexual en mayor proporción que los varones, sino que además lo padecen con más frecuencia. Sin duda podemos darnos cuenta de que el acoso sexual es un fenómeno que tiene cargas de género muy poderosas. Pensemos que la idea que subyace a la práctica del acoso sexual

⁷⁷ *Ibid.*, p. 179.

en las universidades, es que las mujeres nos encontramos en un espacio público, lo que vendría a ser lo mismo que pensar que estamos en un espacio masculino. Y esto puede ser apoyado por lo siguiente:

Otro dato importante que aporta la encuesta es la identificación de la figura que perpetró tales actos (estudiantes, docentes, trabajadores/as). Para las mujeres encontramos que en siete de los once sucesos [los cuales mencionamos en la cita anterior] son mayoritariamente estudiantes (60% o más) quienes los cometen y que la gran mayoría son varones.⁷⁸

Podemos darnos cuenta de que son las personas más jóvenes, comúnmente varones, quienes representan la mayoría de quienes cometen acoso sexual contra las mujeres. Esto es desalentador, ya que son las generaciones más jóvenes quienes han estado en contacto con nuevas formas de actuar ante la violencia contra las mujeres. A pesar de esto, son los más jóvenes quienes siguen reproduciendo la violencia contra las mujeres y no cuestionándola y menos dejar de ejercerla.

No puede desestimarse la forma en la que se configuran los papeles de quien acosa y de quien recibe el acoso. ¿Por qué serían los varones quienes acosan, principalmente, a las mujeres? En definitiva que el acoso sexual esté configurado, en general, por un hombre acosador y una mujer acosada, remite a un problema que va más allá de los intereses particulares de cada varón que acosa sexualmente a una compañera o alumna. En realidad, la conformación de este fenómeno tiene raíces más profundas de lo que algunas personas reconocen, y puede plantearse que este tipo de acontecimientos, son formas en las que los varones pretenden reclamar lo que había sido suyo desde que las universidades empezaron a existir, esto es, la exclusividad de la producción y recibimiento del conocimiento.

El acoso sexual de parte de los varones hacia las mujeres, es una forma de expresar que nosotras no somos reconocidas como iguales, como colegas ni como compañeras de los varones, en muchas ocasiones terminamos por ser personas violentadas, principalmente

⁷⁸ *Ibid.*, p. 180.

a través de nuestro cuerpo (no perdamos de vista el símil de todo esto con lo que sucede en las ciudades), lo que termina por ser una suerte de penitencia por haber incursionado en lugares que en un inicio fueron construidos por y para ciertos varones.

Pocas cosas se han desdeñado tanto como el acoso sexual y otras formas de violencia de género que se cometen en las universidades. En primer lugar, porque hasta hace poco no se reconocían como problemáticas persistentes en los recintos universitarios, y en segundo lugar, porque a pesar de que se han reconocido, no se han realizado acciones sustantivas para su sanción y erradicación. Nuestras autoras retoman una cita de Wright y Weiner que me ha resultado muy poderosa por su elegancia y por la forma tan puntual con la que denuncian la torpeza de las universidades para hacerle frente a las violencias de género:

Pero forzada a enfrentarse al acoso sexual, la educación superior se ha comportado como si fuera incapaz de una investigación refinada y debiera confiar en aproximaciones de segundo grado para determinar lo que es conocible y creíble. Encarando casos de acoso, las mismas mentes que elegantemente se mueven entre deslumbrantes asuntos teóricos, se vuelven a unas normas rígidas de verdad del siglo XVIII. Este yerro no puede ser explicado como inhabilidad para aplicar una racionalidad compleja a los asuntos caseros de la educación superior. En vez de esto, la explicación es que los esquemas culturales de la sociedad tienen una influencia más firme que el método intelectual, que el sexismo y los estereotipos vencen a la racionalidad experimentada (Wright y Weiner, 1988: 333).⁷⁹

Estos argumentos son poderosos porque reflejan de forma detallada la falta de interés por parte de las instituciones universitarias de desmontar toda una serie de discursos sexistas que permiten el no reconocimiento del trato desigual entre hombres y mujeres en la UNAM, lo que necesariamente conlleva a un tratamiento inadecuado de estos tratos desiguales.

⁷⁹ Citadas en: *Ibid.*, p. 178.

La forma en la que las universidades han lidiado con las violencias de género, han permitido que las mujeres violentadas no reciban justicia, ni que las personas que perpetran la violencia hayan recibido las debidas sanciones, o en el mejor de los casos, este tratamiento ha caído en una parsimonia angustiosa y en la confusión institucional, como bien nos lo apuntan las autoras, el caso de nuestra universidad no es la excepción a esto:

En la UNAM aún no se cuenta con un protocolo o sistema de atención a la violencia de género, ni tampoco existe una postura institucional clara en contra del hostigamiento dentro del campus universitario. Estas ausencias dejan el campo fértil para que un fenómeno de carácter social y colectivo, que daña a las personas y a las instituciones, sea percibido como un problema individual, del cual, incluso, la víctima pueda sentirse responsable; o que no se tenga conciencia y comprensión de la gravedad del hecho; o que quienes pretenden denunciar se enfrenten a la desprotección y desorientación institucional por la falta de una instancia o un procedimiento que prevenga, atienda y sancione cualquier acto de hostigamiento dentro de la universidad.⁸⁰

Puede que lo más grave, en términos institucionales, para combatir la violencia de género en la UNAM, sea la ausencia de una instancia que se encargue, específicamente, de atender las denuncias por violencias de género que ocurren en los espacios universitarios, la denuncia puede resultar una actividad difusa sino se sabe exactamente a dónde o a quien acudir. Además de contar con instancias que se encarguen de este tipo de violencias es importante también que las y los universitarios estemos completamente seguros y seguras de que nuestra denuncia será tomada en cuenta y que será debidamente atendida, que nuestro tiempo invertido en reclamar justicia, no terminará siendo un expediente olvidado en un cajón que nadie se interesa en abrir.

Para cerrar con este capítulo, quiero que volvamos a la idea con la que iniciamos este apartado: en el imaginario colectivo las universidades públicas son pensadas, o mejor dicho, idealizadas, como espacios incorruptibles, donde la solidaridad y el progreso han conseguido imperar ante todo, por lo que el uso abierto de la violencia en estos recintos

⁸⁰ *Ibid.*, p. 106.

sería la antítesis de todo lo que las universidades representan. Pero hemos podido percatarnos de que la violencia, o por lo menos hablando particularmente de la violencia de género, sí que ha florecido en nuestra universidad, y lo ha hecho en diversos niveles, en este caso, pudimos analizar el caso de la vida académica y el de la vida estudiantil, espacios donde las mujeres resentimos un trato desigual, e incluso, abiertamente discriminatorio.

Si bien es cierto que resulta tentador, e incluso esperanzador, el creer que pueda existir un sitio en nuestra sociedad donde las personas no sean violentadas en razón de su sexo, raza, origen étnico, orientación sexual o nivel económico, es importante que reconozcamos que si este lugar existiese, no lo está en nuestra universidad, al menos no por ahora. Como bien los sentencian las autoras:

Hemos de reconocer que las instituciones de educación superior no son el paraíso de la igualdad; tampoco son territorios en los que las jerarquías sociales se quedan afuera de la puerta, sino que transitan tomadas de la mano de quienes cotidianamente las habitan. Matar al mensajero que trae noticias que nos fuerzan a vernos en un espejo en donde los ideales universitarios aparecen distorsionados no resuelve el problema ni borra los mensajes que se escriben en la piel –“lo más profundo que hay en los seres humanos”– de quienes son objeto de menosprecio abierto o velado por el solo hecho de ser mujer, o de piel oscura, u homosexual, o de clase trabajadora, o de familia indígena, o por cualquier otra cosa, o por todas juntas.⁸¹

La UNAM, y hablando particularmente del campus de Ciudad Universitaria, es un espacio que abarca ámbitos más extensos que el meramente educativo y docente, sin duda es un espacio que ha posibilitado que muchas mujeres tengamos acceso a una educación de calidad, que nos ha permitido acercarnos a los diversos conocimientos que aquí se construyen, y sobre todo, que nos ha brindado las bases de nuestra formación profesional. Sin embargo, y sin tratar de menospreciar lo que he mencionado, es necesario continuar trabajando en la construcción de una educación verdaderamente

⁸¹ *Ibid.*, p. 188.

incluyente y equitativa, no solamente en el caso de las mujeres, sino de personas de distintas culturas, provenientes de mundos diversos.

Antes de querer proclamarnos como una institución solidaria y progresista, todas las personas que formamos parte de la UNAM, debemos estar conscientes de que falta mucho por hacer para vivir en plena solidaridad entre todas las personas que conformamos la comunidad universitaria.

Quiero finalizar con la siguiente reflexión acerca del reciente anuncio hecho por la publicación británica Times Higher Education (THE) con respecto a que la UNAM ocupa el puesto 75 dentro de las 100 mejores universidades del mundo dentro del ranking del 2014-2015.⁸² En el comunicado puede leerse lo siguiente:

Entre los criterios de evaluación utilizados para la selección, fueron considerados el número de publicaciones científicas, así como los niveles de excelencia en la investigación y la enseñanza mediante el número de citas en publicaciones indexadas internacionalmente. Por otra parte, llama la atención que parte de la metodología se apoyó en cuestionarios aplicados a más de 10,000 académicos consultados como usuarios de las diversas universidades, proponiendo, en su criterio, las 10 instituciones más destacadas; los cuestionarios se aplicaron en 142 países, entre noviembre del 2014 y enero del 2015.⁸³

Ante esto puedo cerrar haciéndome las siguientes preguntas: ¿Cuántos de esos 10,000 académicos consultados fueron mujeres?⁸⁴ ¿Y si dentro de los indicadores a evaluar en este conteo se encontrara la equidad entre géneros?⁸⁵ Si este indicador existiera ¿Seguiría la UNAM dentro de las 100 mejores universidades del mundo?

⁸² El comunicado ofrecido por la UNAM al respecto junto con la lista completa de estas universidades puede consultarse en: http://www.pve.unam.mx/informacion/pve/notas/UNAM_rankin1503.pdf 29/03/2015.

⁸³ *Ibid.* p. 1.

⁸⁴ Cabe señalar que ninguna de estas respuestas es contestada dentro de la exposición de la metodología con la que fue hecho este ranking, la cual puede ser consultada en: <http://www.timeshighereducation.co.uk/world-university-rankings/2014-15/world-ranking/methodology> Consultado el día: 29/03/2015.

⁸⁵ De acuerdo con la metodología (que puede consultarse en el link citado arriba), existen 13 indicadores que se agrupan en cinco grandes indicadores para evaluar la calidad de las universidades, que son: 1) La enseñanza: el ambiente de aprendizaje, 2) Investigación: volumen, los ingresos y la reputación, 3) Citaciones: influencia de la

Capítulo 2. Mujeres, seguridad y transporte público: una relación desafortunada

Al igual que los demás componentes de lo que constituye la experiencia en el espacio público, el transporte es visto como neutral respecto al género, asumiendo que beneficia a todos por igual. Por el contrario, el patrón de viaje para algunos, es uno de los aspectos de la vida social con mayor influencia de género.

PÁRAMO, PABLO; BURBANO, MILENA, *Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio urbano*

Lo que pretendo hacer en este capítulo es desarrollar la relación que existe entre el transporte público, las mujeres, y que tan seguras nos sentimos cuando hacemos uso de él, planteándome que esta relación está mediada por el género.

Presento un análisis que inicia desde una perspectiva internacional que expone a los transportes más inseguros para las mujeres, con lo que podemos localizar a México en esta problemática y tener una noción de que tan extendida está la violencia hacia las mujeres en los transportes públicos de grandes ciudades del mundo, para que notemos que este no es un problema concerniente a una región en especial.

A continuación presento el caso particular de nuestra ciudad, donde expongo brevemente las implicaciones de pensar al transporte público en relación con el género y cómo nos vemos afectadas las mujeres, por las formas en las que el género se impregna en el uso del transporte público. Esto a modo de preámbulo para desarrollar las estrategias llevadas a cabo por el Programa Viajemos Seguras, implementado por Inmujeres, esto para dar cuenta de que si bien se está trabajando para crear un transporte seguro para las mujeres, queda trabajo por hacer en esta materia.

Finalizo este capítulo con la presentación de nuestro sistema de transporte público universitario: el Pumabús. Lo que haré es proporcionar una breve historia de este transporte público, para, posteriormente, entrar de lleno en el análisis del Pumabús a partir de las miradas de usuarias y usuarios. Busco conocer no solamente datos técnicos y administrativos de este servicio, sino más bien, conocerlo desde el día a día, analizarlo

investigación, 4) La utilidad a la industria: la innovación, 5) Panorama internacional: personal, estudiantes y la investigación.

desde adentro para visualizar mejor sus problemáticas y generar propuestas para mejorar esta red de transporte.

Así pues, se puede notar que parto de una situación general –la violencia hacia las mujeres en el transporte público a nivel internacional – hasta desembocar en un caso concreto, que es ese pequeño pero complejo universo al que llamamos Pumabús.

2.1. Seguridad de las mujeres en el transporte público: una mirada internacional

De acuerdo con un sondeo realizado por la Fundación Thomson Reuters⁸⁶, la ciudad de México es poseedora del segundo sistema de transporte público más peligroso para las mujeres.⁸⁷

Los resultados de este sondeo fueron publicados en la página web de dicha fundación en octubre del 2014, develando así que los tres sistemas de transporte público más peligrosos para las mujeres se encuentran en América Latina; ocupando los tres primeros puestos las ciudades de: Bogotá, México y Lima. Según la propia publicación:

La encuesta fue realizada en 15 de las capitales más grandes del mundo y en Nueva York, la ciudad más poblada de los Estados Unidos. El sondeo no se pudo realizar en cinco de las mayores capitales —El Cairo, Dhaka, Kinshasa, Teherán y Bagdad— debido a un conflicto o porque YouGov y sus encuestadoras asociadas no pudieron garantizar la muestra online necesaria de mujeres.⁸⁸

El sondeo se concentró en las siguientes seis categorías relacionadas con el uso del transporte público: 1) Seguridad por la noche, 2) Acoso verbal, 3) Acoso físico, 4) La respuesta del público a los abusos, 5) Confianza en las autoridades y 6) Seguridad en la ciudad.


⁸⁶ Esta fundación aclara en su página web que su misión es: Promover el progreso socioeconómico y el estado de derecho. Aprovechamos las capacidades de la empresa Thomson Reuters para informar, conectar y empoderar a las personas en todo el mundo. <http://www.trust.org/about-the-foundation/> Consultado el 15/08/15.

⁸⁷ Los resultados de este sondeo pueden ser consultados en: <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?source=itHeadLinkStory> Consultado el 10/12/14.

⁸⁸ Ver cita anterior.

Los resultados para la ciudad de México son los siguientes:

MOST DANGEROUS TRANSPORT SYSTEMS FOR WOMEN
MEXICO CITY



▶ Q1. How safe, do you feel travelling alone at night in the city where you live?




Ranked from worst to best

- 01 BOGOTA
- 02 DELHI
- 03 **MEXICO CITY**
- 04 LIMA
- 05 KUALA LUMPUR
- 06 BUENOS AIRES
- 07 MANILA
- 08 JAKARTA
- 09 BANGKOK
- 10 PARIS
- 11 MOSCOW
- 12 SEOUL
- 13 LONDON
- 14 BEIJING
- 15 NEW YORK
- 16 TOKYO

©2014 Thomson Reuters Foundation

MOST DANGEROUS TRANSPORT SYSTEMS FOR WOMEN
MEXICO CITY



▶ Q2. Have you been verbally harassed by men when using public transport?



Ranked from worst to best

- 01 **MEXICO CITY**
- 02 DELHI
- 03 BOGOTA
- 04 LIMA
- 05 JAKARTA
- 06 BUENOS AIRES
- 07 PARIS
- 08 KUALA LUMPUR
- 09 NEW YORK
- 10 LONDON
- 11 BEIJING
- 12 BANGKOK
- 13 MOSCOW
- 14 MANILA
- 15 SEOUL
- 16 TOKYO

©2014 Thomson Reuters Foundation

MOST DANGEROUS TRANSPORT SYSTEMS FOR WOMEN

MEXICO CITY



▶ Q3. Have you been groped or experienced any other form of physical harassment when using public transport?

Ranked from worst to best



- 01 **MEXICO CITY**
- 02 BOGOTA
- 03 LIMA
- 04 TOKYO
- 05 DELHI
- 06 JAKARTA
- 07 MANILA
- 08 MOSCOW
- 09 BUENOS AIRES
- 10 BEIJING
- 11 SEOUL
- 12 BANGKOK
- 13 KUALA LUMPUR
- 14 NEW YORK
- 15 LONDON
- 16 PARIS

©2014 Thomson Reuters Foundation

MOST DANGEROUS TRANSPORT SYSTEMS FOR WOMEN

MEXICO CITY



▶ Q4. How confident are you that other people would come to your assistance if you were being abused on public transport?

Ranked from worst to best



- 01 SEOUL
- 02 MOSCOW
- 03 LONDON
- 04 PARIS
- 05 BANGKOK
- 06 BOGOTA
- 07 DELHI
- 08 KUALA LUMPUR
- 09 TOKYO
- 10 **MEXICO CITY**
- 11 JAKARTA
- 12 BUENOS AIRES
- 13 BEIJING
- 14 LIMA
- 15 MANILA
- 16 NEW YORK

©2014 Thomson Reuters Foundation

MOST DANGEROUS TRANSPORT SYSTEMS FOR WOMEN

MEXICO CITY



▶ Q5. How confident are you that authorities would investigate if you were to report harassment or an attack?



Ranked from worst to best

- 01 MOSCOW
- 02 KUALA LUMPUR
- 03 BOGOTA
- 04 JAKARTA
- 05 BUENOS AIRES
- 06 **MEXICO CITY**
- 07 BEIJING
- 08 BANGKOK
- 09 SEOUL
- 10 DELHI
- 11 LIMA
- 12 MANILA
- 13 PARIS
- 14 TOKYO
- 15 LONDON
- 16 NEW YORK

©2014 Thomson Reuters Foundation

MOST DANGEROUS TRANSPORT SYSTEMS FOR WOMEN

MEXICO CITY



▶ Q6. Safe public transport is available in the city where I live. Agree or disagree.



Ranked from worst to best

- 01 BOGOTA
- 02 LIMA
- 03 **MEXICO CITY**
- 04 BUENOS AIRES
- 05 BANGKOK
- 06 DELHI
- 07 JAKARTA
- 08 KUALA LUMPUR
- 09 LONDON
- 10 PARIS
- 11 MANILA
- 12 SEOUL
- 13 MOSCOW
- 14 BEIJING
- 15 TOKYO
- 16 NEW YORK

©2014 Thomson Reuters Foundation

89

⁸⁹ Imágenes tomadas de: <http://www.trust.org/spotlight/most-dangerous-transport-systems-for-women/?source=jtHeadLinkStory> El día 10/12/14.

Podemos notar que cuando se trata de acoso verbal y físico, el transporte público en nuestra ciudad resulta ser el menos favorable para las mujeres, pues nuestro sistema de transporte alcanza el primer lugar en ambas categorías. Además, es importante que no miremos con indiferencia el que nuestro transporte capitalino se encuentra en la tercera posición con respecto a la inseguridad que sienten las mujeres al viajar solas por la noche, ya que este hecho puede ser un indicador fundamental para generar propuestas y acciones que realmente beneficien a las usuarias de este gran medio de transporte.

No cabe duda de que estos resultados son alarmantes, pues nos develan problemáticas más profundas. Las cuales tienen que ver, principalmente, con las formas de violencia de género que padecemos las mujeres en las calles del Distrito Federal, y particularmente en el transporte público, las cuales, todavía no están del todo reconocidas, ni por parte de instancias gubernamentales, ni por los propios usuarios, incluso usuarias del transporte público, lo que conlleva a que no puedan ser del todo atendidas.

A pesar de que en años recientes el gobierno capitalino, a través del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, Inmujeres, puso en marcha una serie de acciones (las cuales mencionaremos en el siguiente apartado) para combatir la violencia sexual hacia las mujeres en el transporte público, éstas no han podido incidir hasta las más profundas raíces de esta problemática, como nos lo hace saber este sondeo.

Una vez que alguien se adentra al estudio de la inseguridad en nuestro transporte público, de inmediato podrá notar que existen problemáticas serias a la hora de movernos a través de nuestra ciudad. Sin embargo, para ser completamente honesta, me sorprendió que el transporte capitalino alcanzara niveles tan altos de inseguridad para las mujeres.

El acoso verbal y físico en nuestro transporte está verdaderamente extendido en nuestra ciudad. Es importante empezar a notar estos problemas y darles la atención que necesitan y merecen.

2.2. Transporte público en la ciudad de México: lo que se ha hecho para ¿garantizar? la seguridad de las mujeres

Quiero plantear, en primer lugar, lo que el transporte público representa para las mujeres que hacen uso de él de forma habitual. Ante todo hay que decir que los transportes públicos son espacios urbanos donde muchas mujeres padecen de violencias, siendo la violencia sexual la más recurrente.

Es importante tener presente la definición de violencia sexual que existe en la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal:

Toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, seguridad, integridad y desarrollo psicosexual de la mujer, como miradas o palabras lascivas, hostigamiento, prácticas sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrante de la imagen de la mujer.⁹⁰

Como mencionamos, el gobierno del Distrito Federal ha formulado una serie de acciones que buscan menguar esta clase de violencias que aquejan, principalmente, a las mujeres⁹¹. Pero antes de mencionar de lleno estas acciones, quiero exponer algunos argumentos que ponen de manifiesto la necesidad de problematizar la violencia de género que viven las mujeres en los transportes públicos.

Para empezar, es muy importante que tengamos clara y presente la siguiente idea: “Al igual que los demás componentes de lo que constituye la experiencia en el espacio público, el transporte es visto como neutral respecto al género, asumiendo que beneficia a

⁹⁰ Citado en: Zermeño Núñez, Fabiola, *La discriminación y violencia contras las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*, CONAPRED, México, 2009, p. 54. Este trabajo expone los resultados de una encuesta sobre violencia sexual en el transporte público que se realizó en el 2008 en los Centros de Transferencia Multimodal (CETRAMs) con mayor afluencia: Indios Verdes, Pantitlán y Taxqueña.

⁹¹ Según el estudio hecho por el CONAPRED: “91% de las mujeres encuestadas refirieron que a lo largo de su vida por lo menos han sido objeto de una de las manifestaciones de violencia consideradas en el estudio. Mientras que en el caso de los hombres la proporción que lo afirmó es del 62%.”, p. 99.

todos por igual. Por el contrario, el patrón de viaje para algunos, es uno de los aspectos de la vida social con mayor influencia de género.”⁹²

Esto significa que es importante entender que las mujeres y los hombres usan el transporte público de formas distintas según necesidades específicas, pero también según ideas y comportamientos configurados a partir del género de cada uno/a. Tal y como lo explicamos en el capítulo anterior, el transporte público —como cualquier otro espacio urbano— significa cosas distintas para cada persona, esta diferenciación de significados cobra especial fuerza cuando se hace la comparación entre mujeres y hombres, esto debido a que el orden de género estipula ciertos comportamientos para unas y otros.

Este orden de género imperante en los transportes públicos repercute de forma negativa en la vida cotidiana de las mujeres, ya que somos nosotras el blanco de violencias sexuales, cometidas en su gran mayoría por varones.⁹³

Una forma de ejemplificar este orden de género en los transportes públicos lo podemos encontrar en las palabras de Amy Dunckel-Graglia:

Según el argumento de los geógrafos feministas, quienes aseguran que los lugares tienen una cultura masculina o femenina que dirige el comportamiento de los actores que usan cada espacio (Bondi, 2005; Pain, 2001; Valentine, 1993), el transporte público tiene una cultura hipermasculina. Por lo tanto, los comportamientos machistas, específicamente el abuso sexual dentro de este espacio, son “normales” en el sentido de que el espacio es peligroso en general y, dadas las diferencias en la conceptualización de los géneros, lo es más para las mujeres.⁹⁴

⁹² Páramo, Pablo; Burbano, Milena, “Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio urbano”, en: *Universitas Psychologica*, 10, (1), 61-70, p. 66.

⁹³ De acuerdo al trabajo hecho por la CONAPRED: “Respecto del sexo de las personas que cometen los actos de violencia sexual, se encuentran los resultados siguientes. En el caso de las mujeres, en el cuestionario les preguntamos acerca de las situaciones violentas que fueron perpetradas por varones, por lo cual el 100% de las situaciones que se muestran en el estudio fueron cometidas por hombres.” *op cit.*, p. 105.

⁹⁴ Dunckel-Graglia, Amy, “Rosa, el nuevo color del feminismo: Un análisis del transporte exclusivo para mujeres”, *Revista de Estudios de Género La Ventana*, (4), 148-176, p. 157.

Pensado así, el transporte público se convierte en un lugar que nos vulnera de forma particular a las mujeres. Retomando los argumentos de la autora, al ser el transporte un espacio donde impera la hipermasculinidad, las mujeres estamos entrando a un lugar donde la violencia, y particularmente la violencia sexual, estarán presentes la mayoría del tiempo. Estamos en un espacio que nos sexualiza y en función de eso, nos vuelve vulnerables al acoso sexual.

Para exponer de forma más clara la asimetría de género que se vive en los transportes públicos, haré uso de los argumentos y descubrimientos de la investigación realizada en el 2008 por el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) que he mencionado y que lleva por nombre: *“La discriminación y la violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México.”*

Al inicio de esta investigación se destaca un elemento que caracteriza a las violencias que se ejercen contra las mujeres en el transporte público: que son invisibilizadas y peor aún, desestimadas como formas de violencia:

Entre los espacios públicos en que las mujeres enfrentan mayor violencia está el transporte público, el cual es un ámbito poco estudiado y en el que ocurren delitos sexuales que no se denuncian. Ello representa un problema grave de discriminación que limita la seguridad, libertad de tránsito y movilidad de las mujeres en el espacio urbano, lo que afecta sus capacidades y oportunidades de desarrollo.⁹⁵

El hecho de los delitos sexuales cometidos en los transportes públicos sean poco estudiados puede deberse a que impera la idea de que esta clase de violencia sexual es “provocada” por las propias mujeres, y por lo tanto: “El abuso sexual se convierte en un problema de las mujeres y no en uno de la sociedad.”⁹⁶

⁹⁵ Zermeño, Núñez Fabiola, *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*, op. cit., p. 12.

⁹⁶ Dunckle-Graglia, Amy, “Rosa, el nuevo color del feminismo: Un análisis del transporte exclusivo para mujeres”, op. cit., p. 151.

Bajo esta lógica, nadie más que las mujeres violentadas, son las responsables de recibir esta violencia sexual, idea que también puede repercutir en el acto de no denunciar el delito, pero sin duda son variadas las razones por las que este tipo de hechos no se denuncian, de lo cual hablaremos más adelante.

Una vez que hemos comprendido que los transportes públicos son espacios marcados por el género (es importante que tengamos presente las ideas que expusimos en el capítulo 1) y que por lo tanto son usados de forma distinta por mujeres y por hombres, es importante entender que:

En los espacios públicos se presentan de manera constante situaciones violentas contra las mujeres a consecuencia del anonimato e impunidad que ofrecen, y dentro de los espacios comunitarios el transporte público se ha configurado en un escenario importante en el que se fraguan y reproducen estas relaciones asimétricas de género.⁹⁷

Pocos espacios públicos son tan apropiados como los transportes públicos para llevar a cabo acciones violentas y a la vez poder pasar desapercibido, y como bien lo dice el texto, estas acciones no sólo quedan impunes, sino que colaboran con la reproducción de la inseguridad para las mujeres, promueven la idea de que las mujeres que estamos en los espacios públicos lo estamos para ser atacadas mediante diversas violencias de tipo sexual.

Otra forma de caracterizar al transporte público puede encontrarse en las palabras de Patricia Gaytán: “Los medios de transporte público son especialmente lugares en los que ocurre el acoso físico: el cautiverio en el viajan los pasajeros, les impide, en medio de una saturación del espacio, cambiarse de lugar y abandonar el transporte implica tener que esperar otro y volver a pagar el importe del pasaje.”⁹⁸

⁹⁷ Zermeño, Núñez Fabiola, *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*, op. cit., p. 55.

⁹⁸ Gaytán Sánchez, Patricia, *Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico*, UAM Azcapotzalco, México, 2009, p. 171.

Con esto podemos darnos cuenta de lo complejo que puede resultar evitar la violencia en los transportes públicos, el hecho de que la autora use la palabra cautiverio me resulta reveladora, porque denota que no es tan sencillo simplemente abandonar los transportes y abordar otro, esto significa que el transporte no solo es capaz de propiciar violencia sino que además dificulta el abandonar esa situación.

Algo más que es importante decir es que los actos de violencia en los transportes públicos limitan a las mujeres, porque nos encasilla en determinados espacios y roles sociales. En otras palabras, esto significa que a partir de la violencia sexual se pretende replegar a las mujeres de ciertos espacios públicos, con lo cual se envía el mensaje de que determinados espacios no son “apropiados” para las mujeres y que sólo lo son bajo momentos y situaciones particulares, como lo sería, por ejemplo, transitar solamente de día, o el ir acompañada, de preferencia, por un varón.

Es de suma importancia comprender que esta clase de violencias repercuten en la vida de las mujeres de formas increíblemente variadas pero contundentes. Podemos notar esto a partir de la siguiente información:

Vivir violencia sexual cotidiana en el transporte público implica para muchas mujeres ampliar los tiempos de traslado, buscar vías alternativas seguras, asumir mayores costos en el traslado al buscar modos de transporte seguros aunque más caros, delimitar las rutas, los espacios, los modos y los horarios de traslado, lo cual redunda en la serie de limitaciones que las mujeres deben tomar en consideración al momento de decidir llevar a cabo un desplazamiento.⁹⁹

Puede notarse que las mujeres construyen estrategias para blindarse frente a posibles actos violentos en los transportes públicos, crean rutas que consideran más seguras aunque esto implique mayor tiempo y dinero. Esto desemboca en una movilidad realmente estricta y restringida que imposibilita un verdadero goce de los espacios capitalinos, desafortunadamente esto implica que las mujeres no accedan de forma plena a lo que ofrece la Ciudad de México tal y como lo hacen los varones.

⁹⁹ *Ibid.* p. 58.

Ahora bien, una vez que hemos analizado el contexto de violencia que las mujeres vivimos al usar el transporte público, mencionaré qué es el *Programa Viajemos Seguras en el Transporte de la Ciudad de México*, además de exponer algunas de las acciones más destacadas desarrolladas a partir de su creación en el 2007.¹⁰⁰

Toda la información que se comente a continuación procede del más reciente informe del Programa Viajemos Seguras, que es el del año 2013, elaborado por Inmujeres.

Ahora bien, para empezar hay que mencionar lo siguiente:

“El Programa Viajemos Seguras en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México” [fue] inaugurado el 4 de Octubre del 2007, por el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México¹⁰¹, con el objetivo de *Realizar acciones institucionales coordinadas, desde un enfoque de género, entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, para garantizar que las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia.*¹⁰²

Para que el Programa entrara en funcionamiento, fue necesario desarrollar acciones de coordinación interinstitucional, entre las que destacan las siguientes.

Como parte de las acciones de prevención, tenemos la instauración de las unidades de transporte exclusivas para mujeres. Fue así como:

La red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal crea el Servicio **Exclusivo para Mujeres denominado Programa Atenea**, cuyo objetivo es garantizar e incrementar los traslados libres de violencia sexual en los principales corredores viales de la Ciudad de México, brindando un servicio de transporte seguro, cómodo y económico para las usuarias de transporte público.¹⁰³

¹⁰⁰ Agradezco a Margarita Argott, coordinadora del Programa Viajemos Seguras, quien tuvo la amabilidad de compartir conmigo el Informe de acciones 2013 de dicho programa.

¹⁰¹ En ese momento encabezado por el Lic. Marcelo Ebrard Casaubon.

¹⁰² Inmujeres, Informe de acciones 2013, Programa Interinstitucional Viajemos Seguras en el sistema de Transporte Público de la Ciudad d México, p. 4. Las cursivas son del texto original.

¹⁰³ *Ibid.* p. 6. El énfasis es del texto original.

Puede que la instauración de las unidades del Programa Atenea sea una de las acciones más reconocidas del Programa Viajemos Seguras, debido, entre otras cosas, al incremento de su demanda, lo cual es corroborado por el Informe, que nos dice que: “El **Programa Atenea** da inicio el 14 de enero del 2008 con 66 autobuses y 23 rutas; sin embargo debido a su aceptación, en el mes de diciembre de 2010, se incrementa el servicio con 100 autobuses y 51 rutas. El número de pasajeras transportadas acumuladas desde el inicio del programa en enero de 2008, hasta octubre de 2013 es de **40, 349, 510.**”¹⁰⁴

Por otro lado, tenemos la instauración de un área exclusiva para mujeres, niños y personas con discapacidad dentro de las instalaciones del Metrobús, del Tren Ligero y del Metro.

En el caso del Metrobús:

Se realiza la dosificación de usuarios, la cual consiste en un letrero en cada primer acceso donde se establece el área exclusiva para mujeres, niños, personas con discapacidad y adultos mayores; es decir, en la primera y segunda puerta de los autobuses, a bordo, se colocó una línea distintiva, no física, para resaltar dicho espacio. Diariamente un aproximado de 691, 722 usuarias y usuarios utilizan el Servicio Público de Metrobús: 51% mujeres y 49% hombres.¹⁰⁵

Resulta importante resaltar que en el caso del Metrobús, son más las mujeres las que hacen uso de este servicio, sin embargo, no ocurre lo mismo en el caso del Metro, ya que según el Informe, del total de personas que usan el metro 48% son mujeres.

De este 48% de usuarias del metro: “El 39.21% fueron usuarias transportadas de manera segura, mediante los dispositivos de separación de usuarios, en coadyuvancia al cumplimiento del Programa Viajemos Seguras, es decir, utilizaron los dos o tres primeros

¹⁰⁴ *Ibid.* p. 7. El énfasis es del texto original.

¹⁰⁵ *Ibid.* p. 15.

carros dependiendo de la Línea utilizada. En las maniobras de seguridad en relación a la dosificación de usuarios, participaron **72, 992** elementos policíacos.”¹⁰⁶

Me resulta importante mencionar un par de observaciones con respecto a estas acciones en el transporte público.

La primera es que, el hecho de que en el metro se destinen dos o tres vagones como área exclusiva de mujeres es un tanto contradictorio, si casi la mitad de las personas que usan el metro somos mujeres, por qué no aumentar el número de vagones para las usuarias, aumento que vaya en proporción con la cantidad de mujeres que usamos el metro.

Puede que nos encontremos con una idea de fondo, que consiste en pensar que en realidad los espacios públicos están destinados para los varones que para las mujeres (recordemos la noción del varón como proveedor que sale a trabajar y las mujeres como encargadas del espacio privado), a pesar de que en las cifras vemos que las mujeres sí que estamos presentes en este espacio público.¹⁰⁷

La segunda idea que quiero exponer está relacionada con la primera, y es que parece que estas medidas están reforzando ideas estereotipadas de las mujeres, al especificarse que el área exclusiva también está destinada para los niños menores de 12 años, personas discapacitadas y adultos mayores.

¿No puede esto significar que se continúa pensando que son solamente las mujeres quienes se hacen cargo de niños y niñas, personas enfermas y mayores? ¿Por qué no parece necesario especificar que en los vagones no destinados para mujeres también pueden viajar menores de 12 años, personas enfermas y adultos mayores? También en el resto de los vagones que no son para mujeres existen asientos destinados a personas adultas mayores y con discapacidad, y aun así parece necesario aclarar que estas personas pueden viajar con las mujeres y no precisamente con los hombres.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 18. El énfasis es del texto original.

¹⁰⁷ Agradezco a mi compañera Jahel Guerrero por haber compartido esta idea conmigo.

Así pues, con todos los argumentos que expusimos en el capítulo anterior, me atrevo a sugerir que este tipo de aclaraciones no se hacen porque se piensa que es más probable que seamos nosotras quienes viajamos mientras cuidamos a alguien más.

Para continuar con la exposición del Informe, hay que decir que el Programa Viajemos Seguras también ha puesto en marcha acciones de difusión, que operan a partir de campañas que buscan hacer del conocimiento de las y los usuarios sus derechos dentro del transporte público y la existencia de los servicios de atención que pueden ser solicitados en Módulos existentes en las instalaciones del Metro.

Estos Módulos de Atención inician su historia de la siguiente manera:

A partir de Enero de 2008 inicia el servicio del primer Módulo de Atención para Casos de Abuso Sexual en el Sistema de Transporte Colectivo del Programa Viajemos Seguras, en la estación Balderas; en junio de ese mismo año, se instalan cuatro Módulos más de Atención a Víctimas por Abuso Sexual (en las estaciones: Pino Suárez, Pantitlán, Hidalgo y Guerrero), atendidos por Inmujeres-DF, en colaboración con el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia.¹⁰⁸

De acuerdo al Informe:

Del 02 de enero al 31 de octubre de 2013 se atendieron 310 casos en los Módulos Viajemos Seguras, de los cuales 221 fueron por abuso sexual; 23 casos por acoso sexual; 16 por actos lascivos; 43 casos por violencia familiar; 7 por fallas administrativas por actos lascivos; 1 por robo; 2 por posibles suicidios; 1 acompañamiento a albergue; 1 por amenaza de aborto; 2 por otros delitos contra mujeres. De igual forma, y con el apoyo del personal de la SSPDF y la Gerencia de Seguridad Institucional del STC se lograron auxiliar a 6 mujeres por violación cometida fuera del STC.¹⁰⁹

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 26.

¹⁰⁹ En el Informe no se define cada una de las categorías usadas para definir los casos atendidos en estos Módulos.

Dentro del Informe se exponen la cifra total de casos atendidos en los Módulos de Atención del año 2008 al 2013, siendo 1902 casos, los cuales fueron por: acoso sexual, abuso sexual, violación y otro tipo de violencia.

Es de notarse que el 94% de las víctimas de alguno de estos eventos fueron mujeres, siendo solamente el 6% de hombres.

A su vez se menciona que las estaciones con mayor incidencia de casos de violencia sexual son: Balderas, fuera del STC, Guerrero, Hidalgo, Pantitlán, Pino Suárez y Tacubaya.

Otro dato que me resulta importante mencionar es que del total de elementos de seguridad que atendieron los casos el 59% fueron hombres y el 41% fueron mujeres.

Otro dato que es importante resaltar es el siguiente: “El transporte público en el D.F., represento en el 2013 el 19.2% de todos los abusos sexuales de la Ciudad, para el año 2012 tuvo un promedio mensual de 33.3 delitos por mes y al 31 de octubre del 2013 se tienen un promedio mensual de 33.9 delitos por mes.”¹¹⁰

Otra de las acciones impulsadas por este Programa es la creación de Centros de Justicia para mujeres en el STC. Con respecto a estos centros el Informe nos aclara que:

Los Centros de Justicia para Mujeres tiene como fin contribuir a fomentar la cultura de denuncia de las mujeres, disminuir la violencia contra las mujeres en los transportes públicos, así como promover, con base en el modelo de atención a mujeres, la confianza ciudadana en sus autoridades por la certidumbre de lograr la justicia mediante una actuación que cumpla con los derechos humanos de las mujeres. Los Centros de Justicia para Mujeres del STC se encuentran en las estaciones Hidalgo y Pantitlán, y se conforman por un Ministerio Público de la PGJDF y un Módulo de Atención Viajeros Seguros.¹¹¹

¹¹⁰ Los datos mencionados se encuentran en las páginas 28, 29 y 37 del Informe.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 61.

Recordemos lo que expusimos en el primer apartado sobre los resultados del sondeo realizado por la Fundación Thomson Reuters, pudimos notar que México estuvo en los lugares 10 y 6 (lo que representa mayor certeza por parte de las mujeres de que las autoridades del transporte intervendrían en caso de sufrir una agresión) con respecto a la atención que podrían recibir de las y los demás usuarios y sobre la actuación de las autoridades ante la violencia que pudieran recibir en el transporte público.

De las seis categorías, fue en estas dos en las que la ciudad de México alcanzó sus mejores puntuaciones. Podríamos pensar como hipótesis que la existencia de Módulos de Atención y de los Centros de Justicia para las Mujeres que operan en las instalaciones del Metro, si otorgan a algunas de sus usuarias la sensación de protección, o por lo menos la certeza de que existe un lugar preciso donde las acciones violentas cometidas dentro del transporte pueden ser denunciadas.

Finalmente, queda mencionar que dentro de las acciones del Programa Viajemos Seguras, se realizan una serie de capacitaciones sobre los lineamientos de atención que son necesarios aplicar en los casos de violencia sexual en el transporte público.

Es así como anualmente se realiza el curso *“Introducción a los lineamientos del Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México”* el cual está dirigido a las y los servidores públicos de las dependencias que colaboran y hacen posible el funcionamiento del Programa Viajemos Seguras.

El objetivo principal del curso es:

Brindar herramientas teórico-metodológicas a las y los servidores públicos del GDF, que brindan el primer contacto con las mujeres víctimas de violencia sexual en el transporte público, con la finalidad de asegurar la correcta aplicación del protocolo de atención del Programa Viajemos Seguras, promoviendo así el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia.¹¹²

Así pues, podemos darnos cuenta de que las acciones del Programa Viajemos Seguras son variadas, ya que operan en planos distintos, que van desde la prevención,

¹¹² *Ibid.*, p. 65.

capacitación a las y los servidores públicos, atención a víctimas y la búsqueda de justicia frente a la violencia cometida contra mujeres y hombres dentro de los transportes públicos.

Sin embargo, sencillamente no es posible ignorar lo que los resultados del sondeo hecho por la Fundación Thomson Reuters. Si bien es cierto que el Programa Viajemos Seguras está en funcionamiento desde el año 2008, hasta la fecha los problemas de acoso físico y verbal que sufrimos principalmente las mujeres, no han podido ser del todo combatidos.

Puede que resulte necesario complementar la acción preventiva que consiste en separar a mujeres y hombres de los transportes públicos, con acciones dirigidas a sensibilizar a los usuarios y usuarias ante la problemática que representa la violencia sexual que ocurre en el transporte.

Que así como se abren Módulos de Atención y Centros de Justicia para las Mujeres, es importante que se abran también espacios dentro de las instalaciones del Metro que sirvan para convocar al diálogo de las y los usuarios de los transportes públicos, que seamos quienes usamos el transporte público quienes podamos proponer nuevas acciones que mejoren nuestra estancia en este importante espacio público.

No cabe duda de que las acciones del Programa Viajemos Seguras demuestra el resultado de un esfuerzo conjunto entre el GDF, Inmujeres y las Dependencias encargadas de los transportes públicos, sin embargo, es necesario tener presente que el ejercicio de la violencia sexual que se comete en los transportes, no inicia ni acaba en el transporte público, sino que procede de una gran cantidad de fuentes.

Dichas fuentes (tanto mediáticas, educativas, gubernamentales e incluso religiosas) proveen a las personas de una serie de ideas, estereotipos y valores que terminan transformando a la violencia sexual en algo tolerable. En el caso de los varones, como un privilegio convertido en derecho autoproclamado de agredir a las mujeres, considerando

que si estamos en el espacio público, eso solo puede significar nuestra “disponibilidad” como seres sexuados.¹¹³

Para finalizar, expondré los argumentos de una investigación hecha en Lima, los cuales nos advierten sobre las insuficiencias que presentan los enfoques tradicionales sobre la seguridad de las mujeres en las ciudades y transportes públicos. De acuerdo a la crítica que se presenta en este estudio, esto es lo que suele ocurrir con las formas que se adoptan para procurar la seguridad de las mujeres en entornos urbanos:

El enfoque *delegativo*, en cambio, representa un avance con respecto a los dos anteriores (asistencialista y victimista); pese a ello, se trata de una noción limitada. En este esquema se crean organismos específicos y se capacita a su personal con el objetivo de proveer una atención adecuada que no implique una doble victimización de las mujeres. Sin embargo, no se aborda la estructura institucional en su conjunto (judicial, policial, servicios sociales, etc.), la cual mantiene concepciones erróneas acerca de la violencia contra las mujeres.¹¹⁴

Bien podemos decir que las acciones emprendidas por el Programa Viajemos Seguras se encuentran dentro de un enfoque delegativo, porque si bien las acciones de este programa se han institucionalizado en diferentes niveles, esto no ha conllevado a un examen profundo de las propias formas en las que estas instituciones funcionan, y menos aún, cómo estas pueden llegar a desvirtuar el análisis de la violencia, tanto por obviar el cómo la violencia se ejerce o dejando de lado las propias experiencias de las personas que usamos los transportes capitalinos.

Así pues, considero que es importante involucrar a las y a los usuarios de los transportes públicos en el desarrollo de nuevas ideas y estrategias para revertir la violencia sexual, para cuestionar las ideas que posibilitan el ejercicio de la violencia y su desafortunada aceptación como algo “normal”, algo que sencillamente ocurre en el transporte público.

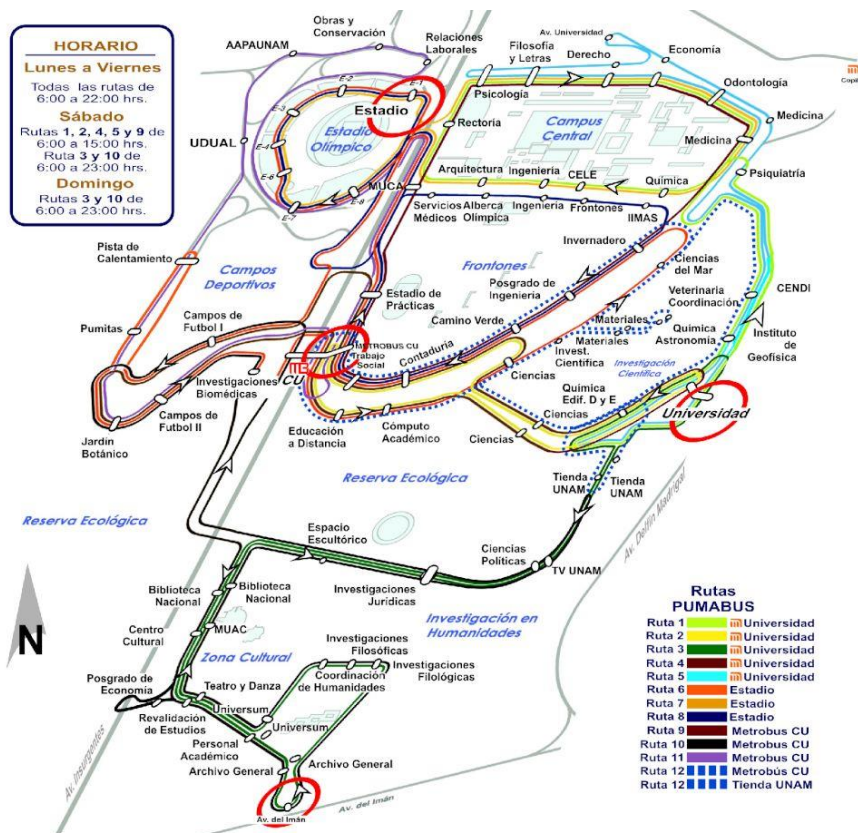
¹¹³ Esta reflexión fue posible gracias a mi lectura del siguiente artículo: <http://www.ocacchile.org/caminar-en-paz-una-peticion-feminazi/> consultado el día 13/12/14.

¹¹⁴ Macassi León, Ivonne, *El miedo a la calle: la seguridad de las mujeres en la ciudad*, op. cit., p. 21. El énfasis es del original.

Uno de los principales propósitos de toda acción que busque paliar la violencia sexual en el transporte público, es tener no solo el convencimiento, sino la certeza de que la relación entre mujeres, seguridad y transporte público puede y debe ser afortunada.

2.3. Transporte público en Ciudad Universitaria: sus particularidades

Inicio este apartado con el mapa de las rutas del Pumabús, para tener presente la extensión de este servicio y los horarios en las que labora nuestro transporte.



¹¹⁵ Mapa tomado de: <https://twitter.com/Pumabusunam/media> el día 17/10/14.

De acuerdo a las cifras del último año (2013), así se configuró la demanda por cada ruta del Pumabús:

Porcentajes de usuarios/as por ruta de Pumabús, 2013.			
Ruta 1	16.50%	Ruta 7	11%
Ruta 2	17%	Ruta 8	10.50%
Ruta 3	9%	Ruta 9	14%
Ruta 4	3.50%	Ruta 10	1.30%
Ruta 5	13%	Ruta 11	0.30%
Ruta 6	3.50%	Ruta 12	0.40%
Total: 146 mil usuarios/as.			

Ahora bien, los antecedentes del Sistema de Transporte Interno Pumabús inician desde 1953 hasta 1975, años durante los cuales el transporte público de la Ciudad de México ingresaba a Ciudad Universitaria a la altura de la Avenida Universidad, se dirigía a la Facultad de Medicina y regresaba a la zona sur de la Torre de Rectoría, donde se encontraba una terminal de camiones. Este servicio era gratuito para las personas que estaban dentro del campus.

De 1976 a 1983 la UNAM ingresa 4 unidades al campus que operaban como una sola ruta, la cual no tenía un trayecto definido.

En 1984 la UNAM ingresa 10 camiones al campus los cuales siguen compartiendo los circuitos universitarios con el transporte público de la ciudad de México. En este momento llega a las cercanías de Ciudad Universitaria el servicio del Metro, con la apertura de la estación Universidad. A partir de esto, la necesidad de trasladar a las personas de este nuevo punto al interior del campus aumenta, por lo que se crean tres rutas con las 10 unidades disponibles, pero su servicio no era constante.

Estas tres rutas daban servicio a través de circuito escolar, el circuito exterior y la zona cultural.

De 1986 a 1996 se aumenta en tres el número de unidades disponibles, continúan en funcionamiento las tres rutas, y para estos años se percibe un aumento significativo en la cantidad de usuarios y usuarias del servicio. Para estos años se cierra la terminal de camiones que estaba en Rectoría, es decir, que el transporte de la Ciudad de México dejó de ingresar a Ciudad Universitaria.

De 1997 al año 2000 ya había 20 unidades, dos de las cuales fueron “vandalizadas” durante la huelga de 1999. Agustín¹¹⁶ me comenta que en el año 2000 él estaba a cargo del taller mecánico, y que tiene muy presente esas dos unidades que fueron desarmadas.

Para estos años ya existían cuatro rutas, siendo el propio Agustín quien solicitó la creación de una cuarta ruta, que se dirigiera a la zona del jardín botánico, zona que era cubierta parcialmente por la ruta 2.

Del 2000 al 2002 se cuenta con 19 unidades regulares y una unidad especial para personas discapacitadas. En este periodo ingresan los taxis a Ciudad Universitaria, los cuales, me comenta Agustín: “no están autorizados, pero están tolerados”. Continúan funcionando las cuatro rutas, se vuelve a notar un aumento en la demanda del servicio y la única terminal de estas rutas estaba en el metro Universidad.

Todavía en el 2002 ingresaban “peseros” a través de la Avenida Universidad y por Cerro del Agua, sin embargo, estos generaban obstrucción vial, por lo que en este mismo año estos peseros son retirados. Continúan en funcionamiento los taxis y el número de unidades se incrementa a 30. Para estos años, Agustín ya era el Jefe del Departamento de Transportes, que se encargaba del transporte interno, el cual todavía no era conocido como Pumabús.

Después de esto, Agustín me comenta que el servicio empezó a “despegar” con la creación de la ruta 5.

¹¹⁶ T.P.A. Agustín O. Valdés Barrón es el actual Coordinador del programa Pumabús.

En el 2006 ya se contaban con 38 unidades. Agustín me comenta que la cantidad de usuarios y usuarias conoció un gran incremento durante el periodo que fue del año 2000 al 2008.

Ya para el 2006 Ciudad Universitaria empezó a conocer problemas serios de obstrucción vial en sus circuitos, debido a la cantidad de autos estacionados en estos circuitos, solamente quedaba disponible un solo carril para las unidades de transporte, los taxis, los proveedores y autos particulares.

Ante esta problemática se empezaron a presentar situaciones de caos vial, por ejemplo, la ruta 1 podría realizar su trayecto en hasta 1 hora y 45 minutos. Al campus entraban alrededor de 100 mil vehículos particulares y 25 mil taxis al día. La población diaria que ingresaba al campus era de aproximadamente 300 mil personas. 1900 vehículos estaban estacionados en los carriles principales. Los 4898 cajones disponibles en los estacionamientos dentro de CU se encontraban saturados.

Se contaba con seis rutas, la más reciente era la que se dirigía a la zona del estadio olímpico.

En el 2006 se crea el proyecto del Pumabús desarrollado por la Coordinación de Proyectos Especiales, quienes decidieron los tipos de camión que se usarían, las rutas y el número de unidades disponibles para cada ruta.

Para poner en marcha el Proyecto Pumabús fue necesario mejorar la infraestructura vial, se crearon los carriles confinados hechos de concreto asfáltico para soportar el peso de las unidades, se adquirieron 13 nuevas unidades (las cuales son las únicas de su tipo en América, de acuerdo con las palabras del Coordinador), se aumenta el número de rutas a 8, se capacita en Alemania a los operadores, se realizaron campañas de: sensibilización y difusión mediante la gaceta UNAM, y de educación vial para la comunidad universitaria.

Se rehabilitaron estacionamientos, particularmente del estadio olímpico y se aumentó en 2400 el número de espacios disponibles. Además de la creación del correo electrónico del Pumabús.

Se crea además un centro de monitoreo para rastrear mediante GPS las unidades todo el tiempo, además de la posibilidad de detener el motor de las unidades de forma remota. Se cuenta también con una recepción de señal de alarma que puede ser activada por los operadores en caso de alguna eventualidad, y un enlace directo con la Central de Atención de Emergencia.

Agustín me habla sobre el funcionamiento del transporte especial el cual cuenta con una rampa y tiene capacidad para tres sillas de ruedas y 10 personas sentadas, una nueva unidad adquirida en el 2013 tiene la capacidad de transportar a 5 personas sentadas y tres sillas de ruedas.

El transporte especial puede ser solicitado desde cualquier lugar dentro de Ciudad Universitaria siendo casi un servicio otorgado de “forma personalizada”.

La cobertura actual es de 12 rutas, 96 paraderos y 65 unidades, se cubre el 97% de las vialidades, se ofrece servicio los siete días de la semana, aunque no de todas las rutas durante los fines de semana, existen 4 puntos de control localizados en: el metro Universidad, Estadio Olímpico, Metrobús y otro frente a Universum.

Al comentarle al coordinador el hecho de que puedo darme cuenta de que existe toda una logística que está detrás del funcionamiento del Pumabús, me comenta que la operación del Pumabús no puede ser más rápida debido al personal sindicalizado (sin aclararme la razón de esto), que van desde el operador hasta el que dirige los controles.

Lo que sostiene al proyecto Pumabús es un programa de mantenimiento preventivo y correctivo que está a cargo de un taller mecánico externo, de los recursos que ingresan de la unidad administrativa, los cuales a su vez vienen del presupuesto otorgado a la DGSG.¹¹⁷ El Pumabús funciona gracias a la labor de unos 160 operadores y aproximadamente 210 personas que trabajan dentro de la Coordinación del Pumabús.

Las funciones del Pumabús inician desde las 4:30 am para revisar las unidades y asegurarse de que estén en buen estado, de no ser así esa unidad no puede operar, el

¹¹⁷ De acuerdo con información que me fue otorgada por Transparencia UNAM el día 9 de septiembre del 2014, el presupuesto más reciente proporcionado al Pumabús fue de \$89'459,378.00 pesos.

servicio se da por concluido a las 10:30 pm. A partir de la 10:00 pm se inicia con el guardado de las unidades, y a las 10:30 pm debe quedar listo el reporte del día, en el que se registran incidencias o demás eventos.

Además, en cada unidad existe una cámara de vigilancia, de las cuales no se cuenta con su transmisión directa.

Por otra parte, la Coordinación también se dedica a atender quejas, sugerencias y comentarios que son enviados a su correo electrónico, Agustín me muestra en la pantalla de su computadora algunos de los correos que le llegan, y me comenta que para la cantidad de personas que usan el Pumabús, la cantidad de quejas es poca, recibiendo aproximadamente tres o cuatro quejas al mes, relacionadas principalmente con el retiro de funciones de algunas unidades por las marchas que se estuvieron realizando en esas fechas.¹¹⁸

Solamente para completar la información que me fue otorgada, voy a incluir los siguientes datos que obtuve a través de Transparencia UNAM los días 9 de septiembre y 7 de octubre del 2014: De enero a agosto de 2014, se tienen registradas 15 denuncias por robo a bordo del transporte Pumabús, de estas 14 han sido a mujeres y 1 a hombres. Además de que se tiene registrada una denuncia por acoso sexual en el Pumabús, pero no se especifica si la denuncia fue hecha por una mujer o por un hombre.

Por otro lado, las denuncias que quieran realizarse por algún evento ocurrido en el Pumabús deben realizarse ante la Dirección General de Asuntos Jurídicos en su Oficina de Apoyo Jurídico, ubicada en Av. Universidad # 3000, con teléfono: 56 22 24 47.

2.4. ¿Qué se está haciendo para que el Pumabús sea un transporte seguro para las mujeres?

Si bien hemos planteado en el apartado anterior que el Pumabús cuenta con una serie de herramientas para buscar la seguridad de sus usuarios y usuarias, en este trabajo me

¹¹⁸ Estas marchas se estuvieron realizando por diversas zonas de la ciudad, incluida las inmediaciones de Ciudad Universitaria. Dichas movilizaciones se realizaron en el contexto de las exigencias al gobierno en turno por presentar con vida a los 43 normalistas desaparecidos en Ayotzinapa en el mes de septiembre del 2014.

planteo lo que ocurre con la seguridad de las usuarias dentro de nuestro transporte interno.

Al parecer, no existe ninguna clase de acción dirigida por la Coordinación del Pumabús que promueva un transporte seguro para las mujeres, específicamente. Esto conlleva a suponer que las personas que usan nuestro transporte conforman un grupo homogéneo, en el que no hace falta hacer diferenciaciones de ningún tipo.

Sin embargo, quiero rescatar el esfuerzo realizado por el PUEG mediante su campaña “Equidad de género en la UNAM”, la cual estuvo difundándose con grandes anuncios en las unidades del Pumabús y otros espacios universitarios.

De acuerdo con la página web del PUEG esta campaña:

Forma parte del Proyecto Institucionalización y Transversalización de la Perspectiva de Género en la UNAM instrumentado por la Secretaría de Equidad del Programa Universitario de Estudios de Género. El objetivo de las acciones que forman este proyecto reside en disminuir las asimetrías, la discriminación y la marginación de género en todas las estructuras académico- administrativas, en poblaciones, prácticas, procesos y funciones sustantivas de nuestra Casa de Estudios.¹¹⁹

La focalización de esta campaña queda expresada en sus objetivos, los cuales son los siguientes:

Dar a conocer los Lineamientos Generales para la Igualdad de Género en la UNAM. -Promover una cultura de la denuncia frente a los problemas de discriminación y violencia de género.

Con base en estos objetivos, los mensajes difundidos atienden a dos temáticas centrales:

1. La denuncia del hostigamiento y acoso sexual.

¹¹⁹ Información obtenida de: <http://www.pueg.unam.mx/index.php/equidad/comunicacion> el día 15/12/14.

2. El impulso a la igualdad de trato y oportunidades entre hombres y mujeres en todos los ámbitos universitarios, atendiendo a la prevención y eliminación de la discriminación basada en el género o en la orientación o preferencia sexual.¹²⁰

Si bien la campaña no está dirigida particularmente al caso del Pumabús, sí que pone en evidencia un problema serio en nuestra Universidad: el acoso sexual, el cual puede suscitarse en cualquier espacio universitario, y el Pumabús no es, ni de lejos, una excepción a este problema.

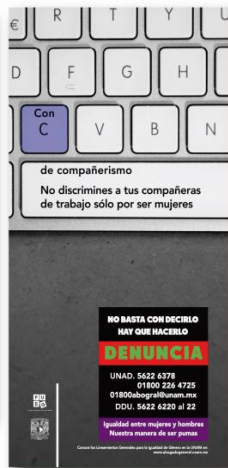
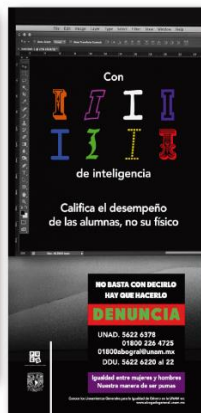
Como se menciona en los objetivos, lo que se busca es difundir la información de los lugares a los que se puede acudir en caso de recibir violencia sexual dentro de la UNAM. El objetivo es acrecentar el hábito de la denuncia de esta clase de agresiones dentro de las instalaciones universitarias.

No cabe duda de que campañas como estas son extremadamente valiosas, pues como dije, está colocando en el centro un problema que no suele tenerse presente en nuestra Universidad, el acoso sexual hacia las mujeres en nuestro campus es real, y por lo tanto hay que visibilizarlo para poder combatirlo.

Sería extraordinario que la Coordinación del Pumabús se encargara de diagnosticar qué tan extendido está el acoso sexual en nuestro transporte y a partir de eso poner en práctica una serie de acciones, no solamente de prevención sino acciones que reviertan estas agresiones desde la raíz.

Durante algunas semanas se pudieron ver estos anuncios en los Pumabuses:

¹²⁰ Consultar cita anterior.



¹²¹ Imágenes tomadas de: <http://www.pueg.unam.mx/index.php/equidad/comunicacion> el día 15/12/14.

Capítulo 3. De lo que acontece al usar el Pumabús

Durante mis recorridos pude ver algunas unidades de nuestro transporte en las que hay pequeños letreros colocados en el interior de los pumabuses que indican lo siguiente: capacidad máxima de seguridad. Personas a bordo: sentados 28, Parados 33. Me pregunto si quien hizo ese cálculo es una de las personas que van colgadas de la puerta.

Parte de mis reflexiones al usar el Pumabús

En el capítulo anterior hablamos sobre el surgimiento del Pumabús, sobre qué dimensiones tiene este transporte dentro de Ciudad Universitaria y acerca de la forma en la que este servicio opera y funciona cada día dentro del campus.

Ahora lo que haré es hablar sobre el Pumabús desde mi propia perspectiva y la de usuarias y usuarios con quienes he podido hablar mientras hacían uso de este transporte.

Lo que me propongo es dar cuenta de un imaginario para que podamos visualizar qué tipo de ambiente se vive al viajar en Pumabús, con qué clase de ritmo opera el servicio, quienes usan el transporte y cómo lo usan.

Sin duda, el tiempo que las personas pasamos en el Pumabús, si bien puede ser un tiempo rutinario, también puede convertirse en un momento poco común, el interior del transporte puede propiciar contactos e interacciones de diversos tipos con otras personas, tanto personas pertenecientes a la universidad como a personas externas a ella.

Así pues, lo que pretendo es reivindicar como material de análisis ese tiempo del día que usamos para transportarnos en el interior de CU, como un momento que contiene experiencias y saberes que pueden ser analizadas como verdaderas pistas para entender qué clase de transporte público tenemos en nuestra universidad.

Ya que el eje de esta tesis es analizar la forma diferenciada en la que mujeres y hombres nos relacionamos con los espacios públicos y universitarios, me dedico a inspeccionar de qué formas las mujeres usamos el Pumabús, y de qué formas lo hacen los varones; esta es otra pista fundamental para que conozcamos los claroscuros de nuestro transporte.

Durante mis observaciones y acercamientos con las personas usuarias de este servicio, siempre estuvo presente esta pregunta: ¿Qué tan capaces somos para autoreconocernos y reconocer a otras y otros dentro de una situación de violencia? Lo que descubrí, fue poco menos que intrigante.

3.1. “Esto está peor que los peseros”: experiencias en el Pumabús

En este apartado me dedicaré a exponer lo acontecido durante los recorridos realizados en los pumabuses, en los cuales se realizaron ejercicios de observación, tanto de lo que acontecía en el interior del transporte como en las paradas. Al mismo tiempo expondré algunas de las ideas que mujeres y hombres me compartieron con respecto a sus experiencias en nuestro transporte, tanto en las entrevistas que realicé, como durante las conversaciones que tuve con algunas personas durante los recorridos en pumabuses de las rutas 1 y 5.

Estas actividades serán expuestas no sólo de forma descriptiva, sino que me propongo redactar un análisis de lo que vi durante mis observaciones a partir de la literatura en las que se sostiene esta tesis.

Antes de empezar con mi exposición, aclararé lo siguiente: Las observaciones fueron realizadas, en primera instancia en las rutas 1, 2 y 5 del Pumabús¹²², sin embargo, mis últimas observaciones fueron realizadas en su totalidad en la ruta 1, esto debido a que es la ruta que cubre la zona donde están las principales Facultades de Ciudad Universitaria, y ya que mi objetivo es acercarme a la comunidad estudiantil me resultó más benéfico familiarizarme con esta ruta en particular.

Las observaciones fueron realizadas en los horarios de la mañana, tarde y por la noche¹²³. La dinámica consistió en abordar el transporte desde la terminal de los pumabuses, y ocupar un lugar en el transporte, esto dependiendo de la cantidad de

¹²² La ruta 1 recorre el circuito interior de nuestro campus y de acuerdo a cifras del año 2013, es una ruta que fue usada por el 16.5% de la cantidad total de usuarios y usuarias del Pumabús. La ruta 2 es la que recorre el circuito exterior de Ciudad Universitaria y fue usada por el 17% del total de usuarios y usuarias. Finalmente, la ruta 5 hace su recorrido del metro Universidad hacia lo que se conoce como barda perimetral norte, y fue usada por el 13% del total de usuarios y usuarias del servicio durante el año 2013.

¹²³ Los horarios de la mañana oscilaron entre las 7:00am y las 11:00am, los horarios de la tarde entre las 3:00pm y las 5:00pm, los horarios nocturnos fueron de las 7:00pm a las 9:00pm.

personas a bordo, a veces podía tomar un asiento y otras veces no, y mientras el Pumabús realizaba su recorrido yo podía moverme de lugar, así que mi posición iba variando mientras se realizaba el recorrido.

Algo más que es importante aclarar es que de mis observaciones deben entenderse en dos momentos distintos: por un lado están las observaciones realizadas los días siguientes al término del semestre que corrió del 27 de enero del 2014 al 23 de mayo del 2014 y por otro momento están las observaciones hechas en plena actividad de un nuevo semestre que fue el que corrió a partir del 4 de agosto del 2014 al 21 de noviembre del 2014. Esto provocó un contraste importante entre ambos momentos, lo cual se mencionará más adelante.

Un problema importante que pude detectar es que el Pumabús se llena desde el paradero, lo que dificulta tanto que las personas bajen y suban en las siguientes paradas. Esto ocurre durante los tres horarios, tanto de mañana, en la tarde y por la noche.

En esta parte me interesa hacer la distinción entre los dos tipos de pumabuses que circulan en Ciudad Universitaria, unos son más grandes, los cuales son eléctricos, y unos más pequeños que aún funcionan con combustible.

Hago esta distinción porque durante mis observaciones pude darme cuenta de que la mayor cantidad de espacio que hay en la parte trasera de los pumabuses eléctricos, posibilitaba la oportunidad de que las personas generen interacciones con más facilidad que dentro de los pumabuses que son más pequeños y que tienen menos espacio entre los asientos.

Para empezar a hablar de mis observaciones, voy a exponer las siguientes palabras de Richard Sennett, las cuales me recuerdan mucho de lo que pude presenciar durante mis recorridos:

El vagón del ferrocarril, lleno de cuerpos apretados que leían o miraban en silencio por la ventana, marcó un gran cambio social que se produjo durante el siglo XIX: el silencio utilizado como una protección de la intimidad individual. En las calles, al igual que en el vagón del tren, la gente comenzó a considerar un derecho personal

el que los extraños no le hablaran, a ver las palabras de los extraños como una violación.¹²⁴

A pesar de que, en efecto, algunas de las personas que viajaban en el Pumabús utilizaban tanto el silencio, como el llevar audífonos puestos, o ir leyendo un libro, como formas de protegerse ante posibles interacciones con otras u otros pasajeros, sí que pude presenciar algunas interacciones entre desconocidos que iban a bordo del transporte.

Una de estas interacciones se dio entre un joven y una joven. Ambos abordaron el Pumabús de la ruta 1 poco después de empezado el trayecto en el horario de la tarde. Él ocupa un asiento y al subir ella al transporte, la mira y le cede su asiento, al momento se desocupa el asiento de al lado, así que el joven lo ocupa y se queda sentado junto a esta joven.

Esto es lo que escribí en mi diario de campo al respecto:

[...] él inicio una conversación con ella al preguntar ¿De dónde vienes? ¿Cómo te llamas? ¿Qué edad tienes? Preguntas que la joven respondió siguiendo con la conversación. Ella comentó que iba a correr alrededor del estadio, pero que ya no lo haría en estos días¹²⁵ porque “está muy solo y no me gusta que me digan cosas” argumentando que recibe chiflidos y piropos, a lo que el joven propuso “Pues un día vamos”. Lo que interpreté fue que el joven le estaba ofreciendo su protección frente a esas acciones, como si con su presencia ella tuviera derecho a no recibir piropos de otros hombres.

Siguieron conversando hasta llegar al metro, bajaron juntos y se fueron juntos en dirección al metro universidad.

Para tratar de explicar interacciones como estas, Patricia Gaytan Sánchez, comenta lo siguiente: “Otro propósito muy poco frecuente, pero que lleva a algunos individuos a provocar interacciones en espacios públicos con personas del sexo opuesto, es la

¹²⁴ Sennett, Richard, *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Alianza Editorial, Madrid, 1997, p. 366.

¹²⁵ Hay que aclarar que esta observación se realizó durante los últimos días del semestre, por lo que había menos personas en Ciudad Universitaria que durante las primeras semanas del nuevo semestre.

interacción de buscar el inicio de relaciones que se puedan llevar a otros ámbitos de la vida privada.”¹²⁶

Puedo decir que en efecto parecía ser que el joven buscaba crear un vínculo más duradero con la joven, ya que en reiteradas ocasiones le mencionaba la posibilidad de quedar y verse para ejercitarse juntos, como ir a correr.

Sin embargo, no todas las interacciones se dieron precisamente entre personas del sexo opuesto. Una situación común dentro del Pumabús es preguntar por cómo llegar a tal lugar, en qué parada bajarse para llegar a cierto destino o qué ruta del Pumabús llega a determinado lugar. Pude ver otra interacción en el Pumabús relacionada con esto, y así lo registré en mi diario de campo:

Desde la fila (de la ruta 1) una chica preguntaba cómo llegar a cierto lugar al chico que estaba detrás de mí en la fila, él informó lo mejor que pudo. La chica estaba con un chico y al subir volvieron a preguntar, esta vez al chofer por la forma de llegar a donde querían ir. Después ella se sentó cerca de mí, yo estaba en la parte trasera del transporte. Al poco rato el joven interceptado en la fila le preguntó a la chica si ya sabía cómo llegar, ella dijo que sí, pero la mujer que estaba a su lado empezó a hacerles aclaraciones del lugar al que querían ir (parece que querían llegar al lugar donde pudieran recoger un certificado de CCH), la mujer, el joven y los dos jóvenes conversaron un momento al respecto. Ya casi al final de la charla, otro joven que estaba cerca también dio su opinión y mientras los jóvenes bajaban un hombre quiso orientarlos pero ya habían bajado.

De nueva cuenta esto ocurrió en uno de los pumabuses de mayor tamaño, y el evento sucedió en la parte trasera, donde hay más espacio para ir de pie y por lo tanto las personas pueden hablarse y escucharse unas a otras con más facilidad.

Otra cosa que me parece importante mencionar es que durante el horario de la tarde, pude ver a un par de mujeres jóvenes, en recorridos distintos llevar a cabo acciones para distraerse mientras viajaban solas en el transporte. Una de ellas intentaba armar un cubo

¹²⁶ Gaytán Sánchez, Patricia, *Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico*, op. cit., p. 209.

de rubic y la otra usaba su iPad. Lo recuerdo claramente porque noté que ponían toda su atención a tales actividades, no parecía que nada de lo que ocurría dentro del Pumabús las desconcentrara.

Menciono esto porque me parece que ese grado de desentendimiento sólo se alcanza cuando las personas viven un momento tan rutinario y cotidiano que no hace falta estar pendiente de su entorno. Me atrevo a decir, sin nada más que lo que observé aquellos días, que aquellas jóvenes se sentían seguras, ya que estaban protegidas por la monotonía de usar el Pumabús.

Algo más que me interesa comentar en este apartado es la forma en la que algunas mujeres y hombres viajan durante los recorridos.

Pude darme cuenta de que los jóvenes varones pueden expresar muchas más soltura al viajar, me refiero a que no parecen temer al usar más espacio del que podrían necesitar para viajar cómodamente. Pude observar a varios varones en momentos distintos viajar casi acostados, con las piernas abiertas y con los brazos extendidos. Los jóvenes que viajaban de pie se sostenían de las agarraderas superiores que se localizan en el pasillo del Pumabús, estos jóvenes se sujetaban con ambos brazos en una posición también extendida.

Por otro lado, pude ver que la mayoría de las mujeres jóvenes viajaban con las piernas recogidas, o con sus piernas cruzadas, sus brazos pegados a sus cuerpos, ya sea usándolos para sostener un libro o para sostener sus pertenencias, como mochilas o bolsas. Algunas mujeres que viajaban de pie se sostenían de la agarradera mencionada, pero solían hacerlo usando un solo brazo o bien se sostenían del respaldo de los asientos, es decir: usaban menos espacio al viajar.

Y si bien es cierto que pude ver a jóvenes varones viajar de la forma en la que las mujeres jóvenes lo hacían, no vi a ninguna mujer viajar del modo en la que algunos varones lo hacían, es decir, usando más espacio.

Gracias a mis recorridos en algunas de las unidades del Pumabús, pude darme cuenta de que usar nuestro transporte interno puede ser una experiencia absolutamente rutinaria,

cansada e incluso aburrida, pero también puede ser un espacio y momento para interactuar con otras personas, ya sean amigos, amigas, novios, novias o incluso con personas desconocidas.

En pocas palabras, el Pumabús es un espacio capaz de potenciar diversos tipos de interacciones y de experiencias, ambas cosas estarán configuradas por cada usuaria y usuario, y como veremos a continuación, del momento en el que las personas hacen uso de este servicio.

Hasta aquí están los aspectos más importantes a destacar de mis recorridos en nuestro transporte; ahora quiero exponer lo que algunas de las personas a quienes entrevisté opinan con respecto al Pumabús.

El Pumabús visto por sus usuarias y usuarios

Empecemos con la opinión de Daniel, quien es un joven de 21 años que cursa el séptimo semestre de la carrera de Ciencias de la Comunicación. Él comenta que le daría el Pumabús una calificación de “Seis o siete, de diez.”

Esto debido a que hay veces en las que Daniel prefiere ir caminando a sus destinos o tomar un taxi, porque el Pumabús que desea tomar no pasa cuando lo necesita, y debido a que necesita llegar a tiempo a sus clases, le es imposible esperarlo si desea llegar al inicio de una clase que toma en el Anexo de Filosofía. Por eso considera que es importante que salgan más camiones en los cambios de hora.

Por otro lado Erick, quien es un joven de 22 años que estudia el noveno semestre de la carrera de Ingeniería en Computación, me comentó lo siguiente con respecto a lo que opina del Pumabús:

Por los patrones que he visto, el poco tiempo que lo he usado no se me ha hecho mal la calidad ha comparación de afuera del campus, no pues estos están en la gloria, para empezar por los conductores, son más, no sé, como que más respetuosos, son personas más educadas, y en segunda nunca he visto un maltrato, un grito, o algo así, yo le pondría un nueve, y no el diez por las cuestiones

de que no pasa tan seguido como uno quisiera, a veces si es muy rápido pero hay ocasiones, sobre todo en la noche, que ya quieres llegar y más que nada no caminar por zonas solas, pues esperarlo, luego si me ha tocado hasta media hora hasta que pasa, por eso digo que un nueve.

El caso de Julia, una joven de 22 años que cursa el octavo semestre de la carrera de Trabajo Social, es distinto, pues esta es la opinión que se ha formado de nuestro transporte:

En términos generales, creo que es un servicio que no me ha satisfecho completamente dentro de mi estancia en la Universidad, por el tiempo, no me gusta usarlo, siento que pierdo mucho tiempo, lo tengo que esperar mucho tiempo en las mañanas y cuando regreso a casa, más que nada si es como mi molestia; desconozco si sea porque faltan unidades o tampoco pueden estar poniendo tantas ¿no? pero si he llegado a tener que esperar una hora, media hora. Como no uso otra alternativa, por ejemplo, el metrobús, y viajo en el metro, entonces mi recorrido es del metro a trabajo social y de trabajo social al metro, entonces no hay otra alternativa. Y de hecho estos últimos tres años que llevo viniendo aquí, el semestre pasado opte por el taxi de seis pesos, y el Pumabús lo deje de usar, ya reduje en la semana a una vez, lo usaba porque solamente venia los lunes, miércoles y viernes y de esos días casi siempre era en taxi, y si acaso veía que estaba solo el puma y que tenía tiempo pues lo usaba y todos los años anteriores... pues claro cuando entré si me iba al Pumabús, esperaba todo el tiempo pero aunque llegaba temprano no me checaban los horarios, seguía llegando tarde a mis clases.

Por otro lado, Ana Elisa, una joven de 23 años que es egresada de la carrera de Sociología comenta que:

En realidad es súper útil, o sea, para mi es...creo que es un servicio que es súper necesario y súper útil en la universidad, yo la verdad no sabría cómo moverme, o sea, hay taxis colectivos, pero, por ejemplo, yo si lo he pensado ¿no? Si el Pumabús costara o si el Pumabús no existiera, ¿cómo me movería?, está cañón ¿no?, porque las distancias en Ciudad Universitaria no son cortas, y bueno, si, por

ejemplo, vas en una facultad como la de Ciencias Políticas que es una isla recluida, para ir a la Biblioteca Central o para ir al CELE o para ir a las demás facultades, pues está cañón, incluso ir al centro cultural, caminando pues si son 20 minutos, que te puedes ahorrar, eso cuando funciona bien. Ahora, que tenga deficiencias y que se pueda mejorar, sí creo que es un servicio muy mejorable.

Por otro lado tenemos las palabras de Mónica, una joven que me pidió no revelar su nombre, por lo que tampoco proporcionare el resto de sus datos personales, quien tiene esta opinión sobre nuestro transporte: “Yo opino que si es muy útil, tanto para mí, como a mi opinión, para todos los estudiantes, por varias razones, porque es gratuito, porque te lleva a cualquier parte dentro Ciudad Universitaria, donde necesites ir, para mí sí es muy útil y si es necesario un transporte dentro de la escuela.”

Finalmente, esto es lo que Andrea, una joven de 27 años, quien por el testimonio que me brindó y que veremos en otro capítulo, he preferido omitir el resto de sus datos, aunque ella no se opuso a que los expusiera en este trabajo. Ella me comenta lo siguiente con respecto a la opinión que se ha formado de nuestro transporte:

Mira, en general creo que es un buen servicio para los estudiantes, porque al ser gratuito y al existir las diferentes rutas, creo que te facilitan un poco la vida como estudiante ¿no? Como en un sentido general, el servicio es bueno, pero ya de ahí puedes desglosar varias cosas, como que por ejemplo ya en horas pico de los estudiantes está como saturado ¿no? Y luego la filota, si quieres llegar a las 10 tienes que formarte media hora antes para llegar a tiempo, entonces, el servicio de cierta manera es insuficiente para cubrir las necesidades de los estudiantes dentro de Ciudad Universitaria. Respecto a cómo calificaría el servicio, pues ahí ya hablarías hasta de los que manejan, porque hay unos que parecen de la ruta 100 y que parece que traen guajolotes en vez de estudiantes; y ciertas rutas, fíjate, porque por ejemplo de estas rutas de los pumabuses bonitos que es 7, 8 y 9, el servicio es diferente, no sé si sea por el vehículo, tienen más tiempo para ascidas y descidas, pues la ruta misma tiene rampas para personas con discapacidad, pero por ejemplo, las rutas que van para botánico y esas, no, sí es la

muerte; por eso te decía que de manera general el servicio es adecuado para los estudiantes pero si es insuficiente, y calificarlo pues yo le pondría un siete y lo describiría como deficiente y que muchas veces pues lo usas por necesidad, que lo terminas usando porque no hay de otra y que a la larga pagar taxi es muy caro, o caminar no siempre puedes hacerlo ¿no? Yo lo hacía de diez de la mañana, o sea, si me podría ir caminando a Trabajo Social porque no es muy lejano pero hay horas en las que ya no salía el taxi ¿no? y que ya no caminaría, por eso te digo que a veces lo terminas usando por necesidad.

Andrea fue quien dijo de forma expresa que hay ocasiones en las que no hay más remedio que utilizar el Pumabús, sin duda el que sea un servicio gratuito ha sido uno de los factores que lo ha vuelto un transporte demandado, pero que sea una gran cantidad de personas quienes lo utilizan no significa, como en el caso de Andrea, que estén cómodos con el servicio.

Sin duda, la opinión que cada quien se ha formado del servicio del Pumabús, está directamente relacionada con qué tanto han usado este transporte, los lugares a los que se dirigen, el tiempo que necesitan esperar y los horarios en los que se transportan. Cada uno de estos elementos aumentará o disminuirá las posibles problemáticas con las que podemos toparnos, como la saturación de las unidades, o en el caso contrario, la escases de personas (que como veremos puede ser algo problemático, especialmente para las mujeres) o que el servicio sea lento, lo que provoca que las personas lleguen tarde a sus clases.

El caso de Julia es interesante, ya que se ha sentido tan insatisfecha con el servicio, que decidió dejar de usar el Pumabús por un tiempo y en su lugar pagar seis pesos de un taxi colectivo para llegar al metro universidad.

Parece ser entonces que nuestro transporte es algo importante para la vida universitaria, principalmente la de los y las estudiantes, sin embargo, en muchos aspectos no termina por ser un servicio verdaderamente escolar, porque no posibilita que las personas lleguen a tiempo a sus clases o que no puedan dirigirse de forma rápida a lugares como el metro para retirarse a sus casas.

Como bien lo señalan Ana Elisa y Mónica el Pumabús es un servicio necesario para Ciudad Universitaria, que como cualquier otra ciudad, necesita de un transporte público para permitir la movilidad de sus habitantes. Sin embargo, no desestiman la posibilidad de mejorar el servicio, lo que, como vimos en el capítulo 1, solo puede lograrse si se toman en cuenta las necesidades y propuestas de quienes usan los transportes públicos, ¿Quiénes, sino, las y los usuarios del Pumabús, pueden dar sugerencias para mejorar el transporte que usan casi a diario?

3.2. Se acabó la igualdad: viajar de noche en Pumabús

He decidido hablar de forma más detallada de lo que pude observar en mis recorridos en Pumabús durante la noche porque, como bien se indica en el concepto de cronotopo de género, el espacio, el tiempo y el género son capaces de configurar experiencias diferenciadas entre mujeres y hombres. En este caso, me interesa exponer lo que la noche le hace a los espacios universitarios, y por supuesto, al Pumabús.

Un ejemplo claro de la diferenciación mencionada puede encontrarse en las palabras de Teresa del Valle:

Las mujeres expresamos un mayor miedo a la oscuridad en la que se encierra la posibilidad de la agresión sexual. En una discusión sobre el tema con mujeres y hombres jóvenes, estos últimos manifestaban que en su mapa cognitivo cuando se encontraban de noche en un lugar solitario sí que entraba la posibilidad de la agresión física, pero sin identificarla con la agresión sexual. Por el contrario era el primer miedo que afloraba en el caso de las jóvenes.¹²⁷

Tengo un verdadero interés por exponer lo problemático que esto resulta para quienes se mueven a través de Ciudad Universitaria usando el Pumabús, tanto a hombres como mujeres, pero prestando especial atención en el caso de estas últimas, esto debido a lo

¹²⁷ Del Valle, Teresa, "Procesos de la memoria: cronotopos genéricos", en: Del Valle, Teresa (editora), *Perspectivas feministas desde la antropología social*, Editorial Ariel, España, 2000, p. 258.

siguiente: “La ciudad de noche aparece amenazante y en ella muchas mujeres no se atreven a ir solas, es más, aun en compañía sienten miedo.”¹²⁸

Para las jóvenes mujeres la noche tiene muchos significados, algunos de ellos son la restricción y el miedo. Si bien es cierto que la noche también puede tener connotaciones amenazantes para los hombres, ya vimos que estas amenazas son pensadas y sentidas de formas diferentes. En pocas palabras, las mujeres y los hombres le temen a cosas distintas durante la noche.

Antes de exponer lo que pude observar durante el horario de la noche, voy a hacer algunas aclaraciones de cómo realicé los recorridos en este horario.

Lo primero y lo fundamental que hay que aclarar es que no realicé los recorridos estando sola, mi padre me acompañó cada vez que estaba de noche en el Pumabús. Y concordando perfectamente con lo que comenta Teresa del Valle, tengo que decir que incluso estando en compañía de mi padre, algunas veces sentía temor, debido a que hubo momentos en el recorrido en los que había muy pocas personas a bordo. Esperaba no tener que estar solamente nosotros dos en el transporte, además de que los sitios que recorríamos se veían solos y bastante oscuros. Me impresionó lo tremendamente oscuros que se vuelven algunos puntos de Ciudad Universitaria por la noche, especialmente pasillos entre Facultades, algunas zonas de pastos y ciertas calles.

A pesar de que me siento perfectamente capaz de usar el Pumabús yo sola durante las mañanas y las tardes, simplemente no me sentía capaz de hacer lo mismo por las noches. En algún momento llegue a plantearme la posibilidad de experimentar los trayectos de noche por mi cuenta, pero al final terminaba pareciéndome una mala idea, casi como si no tuviera una verdadera razón para exponerme ante los peligros de estar sola de noche en algún Pumabús.

Si bien es cierto que en ocasiones pasadas he viajado de noche en Pumabús, esto no tuvo que ver con mis actividades de observación, lo hice porque tenía que hacerlo, ya que mis actividades en Ciudad Universitaria terminaban por la noche. Debía tomar el

¹²⁸ Del Valle, Teresa, *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*, op. cit., p. 187-188.

Pumabús para llegar al metro universidad, ya que de ninguna manera tomaría un taxi sola y de noche.

Así pues, sin duda algunas de mis propias experiencias delatan asuntos interesantes a tener presentes. Mi propio miedo a un espacio que no me es desconocido, da cuenta de lo mucho que cambia la percepción que las personas tienen de los espacios una vez que la noche se hace presente.

Ahora bien, para entrar de lleno en lo que pude ver en mis recorridos es necesario plantear de nuevo que mis observaciones se realizaron en dos momentos diferentes: en los días de final de semestre y los momentos al inicio de un nuevo semestre.

Durante los días de fin de semestre me resultó sorprendente la poca afluencia de personas que usaban el Pumabús. Fue aún más sorprendente la casi ausencia de mujeres, especialmente mujeres solas. Las jóvenes que usaban el transporte iban en compañía de otra mujer, de un hombre o viajaban en un grupo mixto. Había momentos del recorrido en los que yo era la única mujer a bordo.

Algo más que pude notar, fue que en las paradas del transporte había más hombres solos que mujeres solas. Igualmente las personas que iban caminando por las calles eran en su mayoría hombres solos, y prácticamente ninguna mujer sola.

Pude notar que las mujeres que iban solas no solían usar audífonos (en cambio pude ver a algunos hombres usarlos), me pareció que las mujeres que viajaban solas estaban más alerta y por esto evitaban medios de distracción.

En cambio, pude notar un panorama totalmente distinto durante mis observaciones en el pleno inicio de semestre. El Pumabús estaba tan lleno durante la noche como lo está por las mañanas y por las tardes. Lo usan tanto mujeres solas como hombres solos, personas en grupos mixtos o grupos de mujeres y grupos de hombres.

Por otro lado, las personas que aguardaban en las paradas solían ser grupos de mujeres y hombres, pero también fue común ver tanto a hombres solos y mujeres solas, no

solamente en las paradas, sino caminando por las calles de Ciudad Universitaria y los cruces subterráneos que están sobre el circuito escolar.

Fue sin duda un gran cambio para mí el presenciar tanta actividad en el Pumabús y en sus paradas, ya que a simple vista puede observarse que los usan tanto mujeres como hombres sin ninguna clase de diferenciación ni restricción. Pero, pensemos lo siguiente: ¿El mero hecho de que las mujeres viajen solas de noche en el Pumabús demuestra que no tienen ningún temor? ¿Qué pasa si algunas de ellas pasan por la situación que yo misma pase al viajar sola por la noche? Lo que trato de decir es que solamente los relatos sobre cómo viajan las personas en Pumabús nos revelaran hasta qué punto las mujeres y hombres se sienten seguras y seguros realizando sus recorridos por la noche en nuestro transporte.

Puedo sugerir, con base en lo aquí expuesto, que podemos pensar al Pumabús como un espacio de encuentros y desencuentros, yo misma he vivido y presenciado algunos; pero ahora quiero exponer lo que otras usuarias y usuarios han comentado con respecto a sus propios encuentros y desencuentros con nuestro transporte público, particularmente durante las noches.

De nueva cuenta comenzaremos con Daniel, quien al preguntarle si la noche o la soledad condicionaría su uso del Pumabús, respondió que: “No, de hecho me parece muy seguro, nada más a veces se me hace medio inseguro Avenida del Imán, pero no es porque me haya pasado algo, nada más que como está medio solo.”

Al preguntarle a Erick si la soledad o la noche son factores que puedan propiciar situaciones de inseguridad en el uso del Pumabús, su respuesta fue:

Si influyen mucho, pero como te menciono nunca he presenciado nada, en primera, en segunda, en su mayoría como lo utilizan estudiantes sea la hora que sea, no lo puedo catalogar como inseguro, solamente a lo mejor el único factor que yo vería es el horario, y muy pocas veces lo he ocupado en las noches, que vaya así vacío, porque por lo regular muchos salen igual en la noche y entonces nada más es una o dos paradas en las que va un poco vacío pero ya después se llena otra vez como

si fuera un día normal, entonces es el único factor que yo consideraría que podría ser un factor inseguro.

Erick considera que se siente seguro viajando solo de noche por el Pumabús porque: “A la mejor es porque no he sufrido algún percance, yo creo que por eso es esa mi opinión.”

Esto es algo importante. Vemos cómo Daniel y Erick se sienten seguros por las noches en un Pumabús, porque no pueden remitirse a experiencias violentas o percances durante sus trayectos en este horario. Sin embargo, vemos que hay mujeres —entre las cuales me convoco— como Jocelyn y Jesica, como veremos más adelante, que no hemos tenido experiencias violentas o riesgosas en un Pumabús durante la noche, pero aun así sentimos temor. No estamos dispuestas a viajar solas de noche, no al menos sin extremar nuestras precauciones.

En esto podemos encontrar pistas que apuntan hacia el hecho de que, si bien la noche representa peligrosidad para mujeres y hombres, para las primeras esta representación de peligro actúa con más potencia que en los hombres, pues está presente aunque no contemos con experiencias directas de violencia a las cuales recurrir para justificar nuestro temor, es como si el temor a la noche siempre hubiera estado ahí, aunque no hayamos patentado la existencia de peligro en las noches en los pumabuses.

Sin embargo, podemos encontrar casos como el de Julia, quien al cuestionarle si se limitaría el uso del Pumabús por cuestiones de horario, respondió lo siguiente:

No, el horario no, porque siempre en las mañanas es muy concurrido y en las noches de alguna forma también, lo que influye es que ya no lo espero en la noche, ya no espero a que pase porque ya es para mí muy escasa la posibilidad de que pueda pasar, como a las 10, más o menos, y desconozco el horario que maneja el Pumabús, pero ya no lo espero, y ya me voy en taxi. No por cuestión de que es la hora y estaría muy solo, sino que no creo que cubra el horario tan tarde.

Podemos ver que Julia equipara el que en las noches el Pumabús esté concurrido con el hecho de que es seguro utilizarlo, veremos más adelante como se le da una connotación

distinta al hecho de que en el transporte vayan muchas personas por la noche, lo que distorsiona la percepción de seguridad.

La respuesta de Ana Elisa es particularmente reveladora, al preguntarle si factores como ir sola, de noche y a lugares solitarios condicionan el uso del Pumabús, su respuesta fue:

Sí, yo creo que sí, por lo al menos a mí sí, por ejemplo, si no tengo tanto dinero ¿no? y son las tres de la tarde pues prefiero irme en puma, y sin problemas me voy a Avenida del Imán y camino a mi casa, si son las siete de la noche, la pienso, la verdad, una por la parada del Pumabús que está en la Facultad [se refiere a Ciencias Políticas y Sociales] que es horrible, las dos que hay, no sabes ni a cual irle, y lo que dijimos, van cinco personas, ya está oscuro todo por allá, Avenida del Imán a esas horas también da miedo, entonces, creo que prefiero caminar al metro y gastar cuatro pesos en un microbús a esas horas. Además porque muchos trabajadores la usan para salirse por Avenida del Imán y son todos hombres. Si creo que es muy notorio como en la noche empieza a haber menos mujeres y no da confianza.

Podemos ver cómo la combinación de: la soledad, la noche y la mayoritaria presencia de varones en determinadas rutas, no solo causa temor, sino que provoca la deserción de usar el Pumabús. También Daniel mencionó a la Avenida del Imán como un lugar solitario, y que si bien eso le causa temor, no dejó de considerar al Pumabús como un transporte seguro durante la noche.

Por otro lado, Ana Elisa habla explícitamente de la falta de mujeres en los pumabuses por las noches, lo que para ella representa una señal de alerta, algo que provoca desconfianza y por lo tanto menos certeza de que nuestros trayectos por la noche puedan ser seguros si entramos a un transporte donde casi no hay mujeres y en cambio hay varios hombres.

En esta misma dirección nos encontramos con las palabras de Jocelyn una joven de 23 años que estudia Derecho, quien ocupó el lugar que estaba disponible junto a mí en uno de los recorridos que hice en el Pumabús. Al exponerle la labor que hago al subir en los

pumabuses y hablar con las personas sobre sus opiniones con respecto a nuestro transporte, ella me comenta que no usa el Pumabús durante las noches, pero al plantearle que si tuviera que viajar sola de noche en un Pumabús, ella me comenta lo siguiente:

No, sola no. Yo digo que a ciertas horas está más propenso a crear como ciertas circunstancias, de que puedas ser víctima de ciertas cosas; yo confié de los choferes, eso sí, yo confié totalmente en ellos, pero tú no sabes qué persona puede subirse y si tú vas sola en el transporte pues no sabes ni que pueda pasar, como que en la noche no me siento de por sí tan segura al salir, pues menos sola en un transporte.

Este comentario revela un aspecto importante: que no importa en dónde se esté, la noche generalmente provocará temor a las mujeres, incluso dentro de un campus universitario y en el interior de un transporte usado principalmente por estudiantes (todos ellos, en opinión de Erick, portadores de valores y educación), la noche trae consigo nuevas cargas valorativas al interior del Pumabús.

Al preguntarle a Jesica, una joven de 21 años que estudia el cuarto semestre en Derecho, con quien pude conversar durante un recorrido del Pumabús, si considera que la noche es un factor que vuelve al Pumabús un transporte inseguro, su respuesta fue la siguiente:

Yo creo que es normal, o sea ahorita la situación global en México tú, en la noche no puedes andar en ningún lado sin tener precauciones, ni tarde, ni ir solo, entonces, en el Pumabús específicamente, pues sí viene lleno si es más susceptible, de hecho he visto hasta anuncios que ponen en el Pumabús de robo, que de repente ya te metieron la mano, sí creo que se puede dar por la circunstancia de que viene lleno mucha gente lo usa en la noche, en la noche luego no lo puedes ni usar, viene tan lleno que no puedes ni meterte.

Al preguntarle a Jesica si considera que en la noche viajaría con más precaución responde que: “Sí, procurar ir sentada, procurar ir pegada a una señora, incluso, si yo creo que sí, ir ver quien va atrás de ti.”

Este es el caso que mencionaba más arriba sobre la connotación diferenciada que se hace con respecto a la concurrencia que puede haber en los pumabuses durante la noche. Para Jessica la gran cantidad de persona abordo puede propiciar robos lo que además posibilitaría que el hurto pase desapercibido por quien lo sufra.

Esto es lo que Mónica opina sobre viajar por la noche en nuestro transporte:

Sí lo he utilizado en la noche como a las ocho, pero creo que ahí siempre lo he hecho acompañada, pero no por necesidad sino porque vienen a recogerme; pero si siento que va más vacío, pero no sé, es que yo sigo creyendo que estamos seguros dentro de nuestra escuela, o yo quiero seguir creyendo en esa seguridad que tenemos. Si es un poquito como ver hacia dónde vas, si ya es de noche, como para donde te vas a ir, planear bien toda tu ruta de transporte, no solo dentro de la escuela sino también por fuera, o sea, pues como lo que siempre te dicen, por donde hay más luz, pero para mí no hay como gran diferencia más que el nivel de gente que hay, por ejemplo, ahorita [por la tarde] que va a reventar el Pumabús y pues en la noche si hay menos gente, pero fuera de eso no.

Podemos notar que las mujeres solemos modificar nuestras conductas de viaje por las noches en los pumabuses, conductas que están encaminadas a estar más alerta sobre con quienes estamos compartiendo el transporte y por otro lado a implementar estrategias de autoprotección, como estar sentadas o viajar junto a otras mujeres. Esto revela de forma implícita, que el temor en las noches se proyecta en los varones que están en el Pumabús. Además del hecho de que nuestras rutas de viaje estén planeadas con antelación, procurando viajar en transportes y zonas consideradas más seguras, hablamos de la existencia de estas conductas de movilidad en el capítulo 2, las cuales se presentan especialmente por las noches.

Otra opinión es la de Enrique, un joven que abordé durante un trayecto de Pumabús, de 21 años que cursa el cuarto semestre de la carrera de Ciencias de la Comunicación, quien encuentra en la noche peligro de sufrir agresiones. Me comenta que él no viaja por las noches en el Pumabús, pero que de hacerlo se sentiría inseguro, porque hay menos gente y las paradas están solas, lo que significa que alguien externo a la UNAM puede

entrar y agredirlo. Enrique fue la única persona que hizo explícita la idea de que los riesgos que se corren por la noche son provocados por personas externas a la universidad, es decir, el problema no es la noche en sí misma, sino el tipo de personas que pueden circular por las calles de Ciudad Universitaria durante las noches.

Con respecto a viajar por las noches, Andrea recuerda lo siguiente:

En el tiempo en el que yo estudié la licenciatura ahí en Trabajo Social el horario era de cuatro a diez de la noche, el de la tarde, solo los viernes salías a las ocho de la noche, ahora hace como dos o tres años hicieron un horario intermedio. Pero de verdad, era lo mejor que te podía pasar, encontrarse un Pumabús porque ¿sabes luego de hecho qué hacíamos?, no sé si has visto las torretas de emergencia que aprietas un botoncito. El problema de Trabajo Social es que antes está Contabilidad y es de las escuelas más saturadas, el problema era que se saturaba en Contabilidad y ya no llegaba a Trabajo Social, se daba la vuelta una glorieta antes, entonces, si te querías ir en puma tenías que caminar a conta y eran unas filas interminables, entonces así ya bien jodido te tenías que ir caminando pero te ibas en bola, yo nunca decidí irme caminando si yo iba sola, así me esperara media hora en la fila pero yo me tenía que ir en puma. Por ejemplo, en mi primer semestre la maestra de Teoría Social, si te escuchaba haciendo ruido al cinco para las diez te dejaba salir cinco minutos después, en ese entonces, ahorita no sé cómo son los horarios, pero la última ruta pasaba a las diez de la noche, entonces yo esperaba el de las diez de la noche, si no salía yo a las meras diez, ya estaba fregada porque ya no iba a llegar.

Ante esta situación, Andrea y sus compañeras y compañeros decidieron llevar a cabo la siguiente estrategia:

Cuando la maestra nos dejaba salir más tarde, nosotros apretábamos el botón [el de la torreta de vigilancia que mencionó anteriormente] y a veces, si estaba de buenas el de la caseta mandaba uno vacío a Trabajo Social, pero como veían que hacíamos mucho eso, ya estaba como el reporte de: “En Trabajo Social no es emergencia, te pican para que mandes un Pumabús”.

El hecho de tener que poner en práctica esta estrategia es algo revelador de lo poco eficiente que puede llegar a ser el servicio del Pumabús por las noches, tanto así que son las y los usuarios quienes tienen que solicitar más transportes, y por desgracia, a veces tener que toparse con la negativa de recibirlo. Otro elemento de gran importancia tiene que ver con el hecho de que el servicio deje de operar a las diez de la noche, cuando esa es la hora en la que algunas clases se terminan y si existen profesoras como la que Andrea tuvo en su primer semestre, nos encontramos frente a un problema serio ¿Cómo saldrán las personas que no tienen un coche propio o compartido de Ciudad Universitaria? El verdadero problema, en este caso, no está en tener que esperar en una larga fila para llegar a alguna salida de CU, sino que a cierta hora ya no hay transporte que esperar. ¿Cómo podría ser el Pumabús un transporte escolar sino se adapta a los horarios escolares?

De todos estos comentarios, podemos notar que tanto mujeres como hombres argumentaron que la noche junto con la soledad de los espacios pueden provocarles temor. Algunas de las mujeres argumentaron que su miedo se convertiría –y que de hecho se convierte– en razón suficiente para dejar de utilizar el Pumabús, para no viajar solas, y que de hacerlo viajarían con muchas más precauciones que durante el día.

Además, exceptuando el caso de Enrique, en el caso de los viajes realizados por la noche, la figura del estudiante parece perder peso al momento de considerar al Pumabús como un transporte seguro. Exceptuando el caso de Mónica, por lo general, ya no parece relevante que quienes lo utilizan son mayoritariamente miembros de la comunidad universitaria, incluidos los trabajadores, la noche altera de forma significativa lo que implica usar un Pumabús cuando empieza a oscurecer.

Para finalizar este apartado hay algo importante que debe exponerse, que es la forma en la que las mujeres usuarias de nuestro transporte construyen su miedo a la noche a través de posibles agresores, pudiendo ser estas personas externas a la UNAM, trabajadores y en menor medida estudiantes.

Para dar cuenta de esto, recurro a las palabras de Paula Soto, las cuales pueden abrirnos camino para entender por qué las personas externas a la UNAM son consideradas como una amenaza para la comunidad universitaria. Así pues, la autora nos dice lo siguiente:

La simbolización espacial del miedo no es una elaboración que realizan los agentes individualmente, por el contrario es intrínsecamente relacional, en tanto se construye un imaginario de un "otro" u "otros " definidos como potenciales agresores. Desde el enfoque de Mariana Portal (2004) el proceso de dotar al miedo de un rostro que permita nombrarlo, significarlo, prevenirlo y controlarlo, implica la puesta en escena de tres mecanismos fundamentales "un mecanismo de sobrevivencia que protege a los sujetos; un mecanismo de desarrollo que los impulsa a actuar; y *un mecanismo de conciencia identitaria que requiere del marcaje de las fronteras entre el yo y los otros, para ejecutar la acción*" (Portal, 2004: 2). En nuestra investigación constatamos que la relación entre mujeres y entornos se expresa en la construcción de la alteridad con un "otro", una representación construida que resulta significativa en la medida que esa otredad se representa mayoritariamente a través de figuras masculinas. El otro aparece en los discursos como "hombres con comportamientos extraños", "jóvenes en las esquinas", "los viene, viene", "los delincuentes", "malvivientes", "los chavos de la calle". Frente a la representación del otro amenazante -los hombres- se construye una idea de nosotras -las mujeres-, la idea a través de la cual se articula la identificación es el sentido de vulnerabilidad.¹²⁹

Podemos hacer un símil de las ideas de esta autora con lo que sucede en el caso de la identidad puma, de la identidad como universitarias y universitarios, que bien puede ser entendida como una conciencia identitaria, en la que el yo (universitario/a) se contrapone al "otro" (no universitario/a).

Otro elemento que es importante destacar es que la figura del "otro" se materializa, la mayoría de las veces, en varones, las mujeres entrevistadas expresaron mayor

¹²⁹ Soto Villagrán, Paula, "Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos y prácticas sobre la corporalidad y las emociones", en: Aguilar, Miguel Ángel, Soto, Villagrán Paula (coord.), *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, UAM Iztapalapa, México, 2013, p. 207. Las cursivas son mías.

aprehensión a viajar en pumabuses con más hombres a bordo o bien procurar no viajar cerca de varones para así evitar en lo posible el contacto con los hombres a su alrededor.

Puede que sea en las ideas que nos expone Soto donde encontremos luz para entender por qué a las mujeres entrevistadas les resulta complicado pensar o conjeturar que un miembro de la universidad pueda ser un agresor. La construcción del “otro”, del externo, del no universitario, varón, como el perpetrador de violencia es realmente potente entre las personas universitarias, tanto mujeres como hombres.

Siguiendo las palabras de la autora, podemos encontrarnos frente a una representación amenazante que recae en los “otros”, que en este caso son quienes no pertenecen a la UNAM. Esta representación funciona para construir un “nosotros/as”, es decir, las y los universitarios. Gracias a esta lógica es posible articular la idea de que las personas universitarias somos vulnerables ante los “otros”, ante personas externas a la universidad.

Todo esto representa un problema grave, ya que las mujeres no pueden reconocer que sus compañeros universitarios pueden ser agresores potenciales. Es decir, se distorsiona el fenómeno de la violencia contra las mujeres en nuestra universidad al pensar que la violencia viene de “afuera”, cuando en realidad está instalada dentro de la institución y que es cometida por varones en contra de sus compañeras.

La identidad puma pretende cobijar a cada persona miembro de la universidad y hacer creer que al ser todas y todos parte de la UNAM nos convertimos en iguales, pero en realidad, ser mujer u hombre dentro de la universidad nos hace absolutamente diferentes. En este caso, al indagar sobre un aspecto en concreto de la vida universitaria, que es la movilidad por el campus durante la noche, podemos percatarnos de lo diferente que es usar el Pumabús cuando se es hombre que cuando se es mujer.

Marcela Lagarde nos propone una forma muy interesante de plantearnos esta idea cuando nos dice lo siguiente:

Sin embargo, contradictoriamente, en este magnífico espacio [la universidad] cuyo principio ético es la igualdad, las ideologías de la neutralidad de género fomentan en las universitarias una identidad agenérica, un desmarcaje de su condición

sexual y de género en su identidad universitaria, gremial, profesional y académica. Se supone una neutralidad de género profesional y académica, estudiantil y laboral. Se confunde igualdad con neutralidad genérica.¹³⁰

Para profundizar en esta idea voy a exponer y abreviar de un concepto propuesto por Marcela Lagarde para referirse a las desigualdades existentes entre mujeres y hombres dentro de la composición institucional de nuestra universidad, este concepto es el de espacio mixto de inequidad, sobre esta categoría la autora comenta lo siguiente:

La competencia entre mujeres y hombres es doblemente injusta porque se presupone que ocurre en igualdad. El imaginario está poblado de fantasías ideológicas: “las mujeres de ahora ya no viven esas cosas”, “antes era otra cosa”, “en la Universidad no hay machismo”, o “la prueba de que no hay discriminación son las mujeres que ocupan poderes institucionales”, una abogada general, algunas directoras de institutos y centros, premios Universidad Nacional, profesoras eméritas, y universitarias que han recibido premios y reconocimientos. Desde esta perspectiva ideológica, las evidencias puntuales se generalizan para mostrar que no hay desigualdad. Y en contrario a los afanes democratizadores, se pone de ejemplo a la Universidad para mostrar que quien quiere puede. No han querido las estudiantes que se han ido y quedan encasilladas en el fracaso escolar. Fracasan las trabajadoras que no rinden igual que..., o las académicas que no logran dar el paso al siguiente escalón o cumplir la productividad definida por índices masculinos. Ellas no lo hacen porque no quieren. Un problema de poder se interpreta como un problema de voluntad. En nuestro país, los avances de cada mujer son utilizados para confirmar el equívoco, el ser fallidas del resto de las mujeres. Nada más falso.¹³¹

Sin duda la autora nos expone de forma coherente que nuestra universidad es un espacio mixto de inequidad, porque la lógica de productividad académica está construida a partir

¹³⁰ *Ibid.*, p. 151.

¹³¹ Lagarde, Marcela, “Universidad y democracia genérica”, en: Cazés, Menache Daniel, Ibarra, Colado Eduardo, Porter, Galetar Luis (coordinadores), *Encuentro de especialistas en educación superior Re-conociendo a la universidad, sus transformaciones y su por-venir*, tomo I: Estado, universidad y sociedad: entre la globalización y la democratización, UNAM, México, 2000, p. 147.

de parámetros masculinos; si bien las mujeres hemos logrado entrar a las universidades y participar de la vida estudiantil y académica, es común que nos topemos con problemas de desigualdad y violencia, por el hecho de estar en un espacio que está ideado para excluirnos.

Ahora, si bien Lagarde emplea este concepto para referirse a la composición y dinámica de las instituciones universitarias, parece bastante factible pensar al interior de los pumabuses durante los horarios nocturnos como espacios mixtos de inequidad. Como veremos en los siguientes capítulos, las personas entrevistadas consideran que el servicio del Pumabús beneficia a todas y todos por igual —quien quiera usar un Pumabús puede hacerlo— pero adentrándonos en sus experiencias nos daremos cuenta de que en realidad el servicio varía de acuerdo a quienes son los usuarios/as, la hora a la que se quiere o necesita viajar y si las personas viajan solas o en compañía de alguien. En otras palabras: que todas y todos tengan libre acceso a un Pumabús no implica necesariamente que todas y todos viajemos en igualdad de condiciones.

3.3. Esperarlo o no esperarlo: problemas, soluciones y el Pumabús

Parte de la entrevista que se planificó para este proyecto, consiste en un apartado en el cual se indaga acerca de las principales problemáticas que las personas entrevistadas encuentran a la hora de hacer uso del Pumabús. Al mismo tiempo que se les pregunta a las personas cuales consideran que serían las soluciones para resolver las problemáticas con las que se encuentran durante el uso de este servicio.

A continuación se expondrán, en palabras de las personas entrevistadas, las que consideran son sus principales problemáticas al usar nuestro transporte. A su vez que se presentan sus propuestas para mejorar la calidad del servicio.

Iniciemos con Daniel. Él se ha visto en situaciones en las que el Pumabús le provoca conflictos en su vida estudiantil, además de que ha podido notar fallas importantes en el servicio de las rutas que salen del paradero de las rutas 1, 2, 4, y 5. Al respecto comenta lo siguiente:

Yo lo ocupó a las tres de la tarde, me hace enojar, llego 2.30 para llegar a mi clase a las 3.00 y a esta hora no sale ningún Pumabús, una vez sí vi ocho pumabuses ahí en fila, ahí estacionados y los trabajadores así como si nada. Y hasta había pensado, un día vendré aquí a grabar media hora y lo subo a YouTube, media hora en las paradas del Pumabús y no sale ninguno, ese es un problema, que no salen, no hay suficientes transportes.

Es posible que más de una persona que usa de forma regular el Pumabús se haya topado con la situación que Daniel describe. Efectivamente existen horarios en los que parece que el servicio se detiene, en los que las unidades se quedan estacionadas en el paradero y las filas de espera de cada ruta se prolongan de forma inusitada.

Al plantearle al coordinador del Pumabús esta situación el día que pude entrevistarlo, me comentó que esto está relacionado con el cambio de turno, en el que los choferes de un turno le dan paso a los del turno siguiente. Entre estos cambios las unidades se detienen mientras los choferes del nuevo turno llegan y se instalan.

Los problemas que de esto se derivan son muy bien expuestos por Daniel, al decirme lo siguiente: “El primer punto sería ese, que salieran más, que fueran más constantes las rutas para que no estuvieran tan llenos y para que la gente llegara a tiempo. Sobre todo porque se supone que este transporte es gratuito y uno tiene que terminar pagando el taxi que sale ahí también, porque si no, no llega.”

Es por esto que hay veces en las que Daniel prefiere ir caminando a su destino, porque el Pumabús que desea tomar no pasa cuando lo necesita, y debido a que necesita llegar a tiempo a sus clases. Le es imposible esperarlo si desea llegar al inicio de su clase, particularmente a la que asiste en el Anexo de Filosofía. Por eso considera que es importante que salgan más camiones en los cambios de hora.

Daniel expone otro planteamiento de mucha pertinencia, pues se percató de lo importante que resulta que las personas sepan claramente qué rutas del Pumabús pueden dejarlos en sus destinos o cerca de ellos, al argumentar que:

Lo segundo es que renovaran esos mapas [se refiere a los mapas que, por lo general, están en cada parada del Pumabús, los cuales abarcan los trayectos de todas las rutas] porque muchos están como muy gastados o no tienen las rutas actualizadas. La ruta 10 no está actualizada que llega hasta acá [Facultad de Ciencias Políticas y Sociales] y la ruta 12, el mapa es bastante confuso. Una vez me paso que se subió una señora y quería bajarse en veterinaria y el chófer le dijo que este solo era para posgrados [Ruta 12] y no la dejo bajar, y yo así pues, si en el mapa no indica que no deja en veterinaria uno puede subirse creyendo que puede ir a veterinaria, sería más exacto que dijera Posgrados – Tienda UNAM.

Puede que para las personas que hemos estado cierto tiempo habitando Ciudad Universitaria, nos resultó evidente qué ruta debemos abordar para llegar a nuestros destinos, sin embargo, este conocimiento solo llegó con el paso del tiempo y del uso de nuestro transporte. Frente a esto hay personas que ingresan al campus con total desconocimiento del funcionamiento de las rutas y de los trayectos que realizan y hacia dónde los realizan. Es bastante común encontrar en el paradero a personas que piden orientación sobre que rutas tomar y sobre dónde bajarse para llegar a determinados destinos, esto ocurre aunque exista un mapa de las rutas en el paradero principal, el cual no parece ser del todo legible.

Si bien es cierto que las rutas y el mapa de los circuitos que realiza cada ruta del Pumabús pueden consultarse en la página de internet del Pumabús, esto no podrá sustituir los mapas de cada parada, debido a que las herramientas para orientarnos por el espacio, siempre deben estar en el espacio mismo.

Continuando con los planteamientos de Daniel, él habla de la siguiente forma con respecto a las unidades:

Relativamente por dentro está en buenas condiciones y está relativamente limpio, pero de esas como para agarrarse... hay veces que falta tubo en la parte de atrás para poder agarrarse y bajar, sobre todo hasta atrás en los que son como de la ruta 8 [se refiere a las unidades más pequeñas], que son de esa forma de autobús, si cuesta mucho porque no hay de donde agarrarse.

Con este comentario podemos darnos cuenta de que las cuestiones infraestructurales son de gran importancia para garantizar, o por el contrario, poner en riesgo la integridad física de las personas en los trasportes públicos.

Otra de las problemáticas con las que Daniel se ha encontrado, es narrada de la siguiente forma por él:

Otra cosa, antes de que se me olvide, es que cuando tomo la ruta del estadio hay veces que no hay muchos autobuses y nos bajan, nos bajan porque ya termino como supongo que el horario o el ciclo de ese autobús o del trabajador y pues ya nos tenemos que quedar ahí esperando a que llegue otro de la misma ruta para irnos. Las rutas del estadio, llega hasta allá el autobús, y se detiene y ya dice que nos bajemos y nos pasemos al otro, pero hay veces, pasa, que no está el otro para pasarse ahí enfrente y pues uno qué hace, nada más ahí se espera y ya es tarde.

Daniel me comenta que en uno de estos cambios de Pumabús que tuvo que realizar, ocurrió lo siguiente:

Me pase de uno de la ruta 7 a uno de la ruta 7 pero resulta que ese que era amarillo de la ruta 7 estaba asignado a otra ruta, eso también ocurre, es que se supone que el autobús es amarillo de la ruta 7, pero tiene pegado un letrero que dice ruta 9, por ejemplo, y si no veo el letrero por cambiarme de autobús, o no le puse tanta atención, me subo a ese y resulta que es otra ruta. Deben estar bien marcadas las rutas.

Este comentario toca un punto realmente importante en nuestro transporte, y es que se suele usar la misma unidad para realizar diferentes rutas, lo que puede provocar confusiones entre las y los usuarios sino se especifica qué ruta es la que va a realizar cada transporte, por lo que podemos abordar una ruta equivocada. Esto ha tratado de solucionarse en tiempos recientes con el uso de letreros luminosos colocados en la parte superior de los pumabuses, pero a veces ocurre que estos letreros están apagados.

Debido a que es Daniel el que ha hecho un uso más extenso del Pumabús, puede notarse que es él quien detecta problemáticas más específicas y de diversa índole, que tienen

que ver con la infraestructura de las unidades y de las paradas, de los mapas que hay en ellas y sobre la debida señalización de a qué ruta pertenece cada unidad.

Incluso para conocer las problemáticas más detalladas de un servicio, es necesario que nos hayamos familiarizado con ese servicio. Vemos que Daniel se ha topado con distintas circunstancias que lo han llevado a darse cuenta de que la existencia de mapas en buen estado es fundamental para que el servicio le sea útil a las personas que lo usan o que es fundamental que las unidades indiquen de forma clara a qué ruta pertenecen para evitar confusiones.

Proseguiremos a exponer las problemáticas y soluciones planteadas por Erick, quien inicia diciendo lo siguiente:

Pues una, la constancia con la que pasan, a veces si pasan en horas seguidas, luego hay la problemática de que hay mucha demanda y está muy lleno, entonces quieras o no pues ya no cabes, entonces tienes que esperar el otro, si pasara muy seguido no daría flojera pero muchas veces saber que, como puede pasar rápido o como no puede pasar rápido, entonces estarte esperando; incluso a mí me ha tocado en las noches que salgo esperarlo hasta media hora.

Vemos que Erick, además de plantearse las problemáticas que existen con el servicio del Pumabús, puede notar problemas con quienes se dedican a prestar dicho servicio:

Solamente que los choferes se fijen que hayan bajado los pasajeros para que puedan arrancar, porque muchas veces las personas no bajan bien y ya ellos arrancan. No sé si llevan prisa, que no deberían de llevar, porque quién los apresura, a lo mejor en la calle es entendible que quieran ganar pasaje, pero aquí es un servicio gratuito y su función es cumplir con un buen servicio. Eso sí me ha pasado que he notado que quieren cerrar las puertas ya rápido e irse y no esperan a que bajen bien los usuarios.

Finalmente, Erick propone lo siguiente para que los pumabuses no tengan problemas de saturación: “Que pasen en tiempos más o menos planeados, para que todos los que hay [unidades] se repartan en el transcurso del día para que sea el mismo tiempo de espera.”

De nueva cuenta aparece la necesidad de agilizar la velocidad y constancia con la que los pumabuses transitan por Ciudad Universitaria, se considera que al manejar las salidas con horarios más o menos establecidos el tiempo de espera se reduciría.

El planteamiento de Paulina una joven de 22 años que cursa el séptimo semestre en la carrera de Lengua y Literaturas Hispánicas, tanto de las problemáticas como de soluciones fue bastante breve: “Pues creo que es bueno [el servicio que ofrece el Pumabús], pero creo que faltaría como que pasaran mas pumabuses, más continuos, porque luego si tarden en pasar y eso es lo único a lo que le pondría pero, pero fuera de eso, creo que está bien que haya un transporte gratuito para los estudiantes.”

Este comentario contiene, de nueva cuenta el denominar común de las otras dos opiniones: que el transporte tarda en pasar, por lo tanto es necesario que haya más pumabuses disponibles para poner en circulación.

Por otro lado, Julia me habla de la desorganización que existe en las salidas de los pumabuses desde la base de las ruta 2 y 4, que son las que ella usa para llegar a Trabajo Social, considera que no existe un debido orden en estas salidas, lo que propicia que sucedan cosas como la siguiente:

Igual cuando de repente abren la puerta de atrás y se empiezan a meter, son cosas que si molestan porque pues uno, depende también que valores tengan y su formación, pero si ya estoy formada o al menos yo no me he atrevido a hacer lo que otros hacen ¿no?, entonces es cuando más molesta, estas cosas de protocolos que siguen los que conducen, los que monitorean, y pues uno no entiende y molesta.

Para Julia es importante que se regulen las salidas en función de qué ruta del Pumabús es más demandada, esto a partir de la cantidad de personas que estén formadas, si hay más personas formadas en la ruta 2 que en la 4, entonces es un camión de la ruta 2 el que debe salir primero del paradero, para evitar la desorganización de la fila para acceder a un Pumabús.

La solución que propone consiste en: “Que haya más unidades, también veo que hay muchos allá por el metro [se refiere al metro universidad], a un lado, entonces no sé si esos si funcionen o necesiten mantenimiento o no sé si se tardan mucho porque no mandan muchos, pero si pudieran hacerlo estaría bien.”

Al pedirle a Ana Elisa que mencionara las problemáticas que tiene al usar el Pumabús y sus posibles soluciones, comentó:

No sé por qué se tardan tanto, estoy pensando en una sugerencia pero no sé cuál sería, no sé si con que haya más Pumabuses solucionaría el problema [...] como todo creo que es un sistema, si hubiera más pumas, que el sindicato no protegiera tanto a los trabajadores, o que los trabajadores fueran más comprometidos, que les regularan las salidas, que hubiera horarios fijos, que supieras [cuando va a salir el próximo puma].

Es interesante ver cómo Ana Elisa analiza el hecho de que puede que para tener un mejor servicio, haga falta mucho más que contar con una mayor cantidad de unidades, puede que se requiera de una mejor organización a nivel institucional, y que los y las trabajadoras estén dispuestas y dispuestos a ofrecer un buen servicio a quienes nos valemos del Pumabús para movernos a través de Ciudad Universitaria.

Por otro lado, estas son las problemáticas detectadas y soluciones que Mónica plantea: “Yo creo que sí sería la cuestión de los robos, es que es seguridad pero a nivel... todo, incluyendo, robos, como tú decías, riñas, que no he sabido de tantos casos pero es algo que nos afecta como estudiantes o también el acoso sexual, a nivel seguridad, más que nada.”

Y en cuanto a las soluciones comenta:

No sé, es que sería como... sería más encaminado a lo que te decía de solidaridad estudiantil en cuanto a todo, en cuanto a si ves que alguien está peleando con alguien, toda esta cuestión de señalar por otros, por alguien externo que sea testigo, creo que esa sería la principal solución que sería para la mayor parte de los problemas a nivel toda la UNAM. Si los estudiantes nos uniéramos contra esos

problemas que muchas veces pueden ser de gente de afuera yo creo que si se lograría... sino erradicar, eliminar en una gran parte y obviamente también podrían ser protocolos de seguridad por parte de rectoría, pero no sé, porque luego, por ejemplo aquí [se refiere a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales], que se sienten medio incómodos si se plantea la idea de poner cámaras, entonces sería llegar a un consenso estudiantil, pero creo que lo más efectivo podría ser eso, la solidaridad estudiantil, para todo.

Mónica menciona algo que es realmente importante, y que ya habíamos mencionado en el capítulo 1, y es que la seguridad de los espacios solo puede ser una construcción consensuada que debe hacerse entre todas las personas que utilizamos y conocemos ese espacio. Porque como bien lo señala Mónica, puede que los protocolos realizados por las autoridades universitarias no estén en sintonía con las necesidades y propuestas de las y los estudiantes, sencillamente porque estas y estos últimos no fuimos incorporados en la creación de esos protocolos de seguridad. Por esta razón me resultó tan valioso escuchar las propuestas de las personas consultadas, porque somos quienes usamos el Pumabús las y los que podemos ofrecer soluciones puntuales, a problemas puntuales.

Finalmente, Andrea me comenta en tono irónico la mejora que le gustaría ver en los pumabuses: “Podría pedir pumabuses modernos para todas las rutas, pero eso tiene que ver con cuestiones presupuestales y te traigo a mi amigo economista para decirte porque no es viable.”

Podemos darnos cuenta de que, a pesar de cada persona tiene patrones de viaje distintos, es evidente que para las siete personas que exponen las problemáticas que han tenido al usar el Pumabús. Todas convergen en dos hechos en particular: que el transporte tarda mucho en salir del paradero o llegar a determinada parada y que las unidades suelen ir llenas, lo que provoca que tengan que esperar la llegada de otra unidad y esperar que en la siguiente haya suficiente espacio para abordarlo.

Por lo tanto, las posibles soluciones se plantean sobre la necesidad de aumentar el número de unidades en circulación (ya que como bien hizo notar Julia, puede que las unidades existan pero estén fuera de circulación si están siendo reparadas), que se

programen horarios de salida para los pumabuses, para saber de forma aproximada en qué momento el transporte llegará. Así cada persona decidirá si le conviene o no esperar al transporte de acuerdo a sus compromisos y horarios. Que la cantidad de unidades aumente una vez iniciados los cambios de horarios de las clases (es decir, en horas en las que muchas personas querrán tanto salir de las facultades como llegar a ellas), y asegurarse de que los recorridos se hagan de forma tranquila, sin apresurar a ninguna persona que quiera abordar o bajar de las unidades.

Exceptuando el caso de Daniel, en general, no se mencionaron las condiciones de las unidades, pero si se hicieron diferencias entre los dos modelos de pumabuses que actualmente recorren el campus, algunas personas argumentaron que los modelos de mayor tamaño son más cómodos que las unidades más pequeñas.

Sin duda, las cuestiones de rapidez y accesibilidad para abordar los pumabuses fueron los tópicos en los que se consideró que pueden hacerse mejoras a nuestro servicio de transporte público, sobre todo porque son los problemas más tangibles y cercanos a los que las y los usuarios se enfrentan.

En los capítulos siguientes, veremos que nuestro transporte cuenta con problemas que, si bien a primera vista pueden resultar imperceptibles, notaremos que están ahí, y que solamente teníamos que hacer las preguntas correctas para conocer su existencia.

Capítulo 4. Los espacios, los tiempos y el género: sus vínculos dentro del Pumabús

Nuestras imágenes mentales, nuestro conocimiento del espacio, son en buena medida consecuencia de nuestras áreas de actividad cotidiana —los lugares que visitamos, los trayectos que realizamos—. Pero también el establecimiento de las áreas que frecuentamos dependerá en parte de las imágenes que nos hemos formado previamente del espacio que nos rodea. Actividad, comportamiento y percepción están, por tanto, estrechamente ligados.

ANA SABATÉ MARTÍNEZ, *Mujeres, espacio y sociedad: hacia una geografía del género*

En este capítulo veremos cómo pueden ponerse en movimiento conceptos como el de micro-situaciones, el de cronotopo de género, y el de mapas afectivos y de qué manera pueden ser utilizados para analizar las diferencias que existen por parte de mujeres y hombres al momento de interactuar con los espacios y de darle significados a los mismos.

Veremos a partir de qué las personas entrevistadas le otorgan valores positivos o negativos a los espacios en el interior de las unidades del Pumabús, es decir, veremos algunas regionalizaciones emotivas de nuestro transporte, en función de las experiencias y conocimientos de cada persona entrevistada, haciendo hincapié en las diferencias que pueden notarse entre mujeres y hombres con respecto a estas atribuciones de significado. Se dará a notar el hecho de que los transportes públicos, en esta caso el Pumabús, significa cosas distintas para unas y para otros.

Por otro lado, analizaremos qué tanto la movilidad mediante el uso de nuestro transporte y el conocimiento de los espacios universitarios están relacionados entre sí; veremos también cómo el conocimiento del espacio en Ciudad Universitaria proviene de un proceso de apropiación de esos espacios, de la capacidad que cada persona tiene para asumir su capacidad para transitar y usar los espacios, que no sean solamente sitios de paso y por lo tanto lugares que no se conocen.

Por supuesto, daremos cuenta de cómo estos procesos de apropiación y uso de los espacios universitarios se expresan de formas distintas entre los hombres y las mujeres con quienes pude hablar al respecto.

4.1. Mapas afectivos: ¿qué son y qué nos dicen?

Para comprender con mayor claridad lo que son los mapas afectivos, es necesario tener muy presente lo siguiente: que toda vivencia se experimenta en espacios y tiempos específicos, es decir, todo aquello que nos sucede es localizable en un tiempo y en un espacio concreto.

Es por esto que no es de extrañar que el análisis que mencionamos en el capítulo 2 hecho por el CONAPRED mencione entre sus objetivos el inspeccionar la violencia sexual a partir de: “Las diferencias por género, los escenarios y horarios en que se produce (modo de transporte y *lugares dentro de los transportes*), las consecuencias y respuestas de hombres y mujeres, así como su percepción en torno a la gravedad del problema.”¹³²

Esto significa que el interior de los transportes públicos, en esta caso el Pumabús, puede ser pensado a partir de un mapeo que indique qué lugares pueden ser considerados de riesgo o cuales pueden ser más agradables de usar.

Los mapeos que realizamos de los espacios en los que estamos, o de los que escuchamos hablar, si bien pueden ser compartidos por todo un grupo de personas, en este caso me interesa plantear la construcción individual de los mapas afectivos, sobre todo para dilucidar qué diferencias pueden existir en el modo en el que las mujeres y los hombres construyen estos mapas. Es decir, qué notan con más frecuencia, qué factores son de mayor importancia a tomar en cuenta a la hora de marcar un lugar como seguro o inseguro para unas y otros.

Así pues, para tener más claro a qué nos referimos cuando hablamos de mapas afectivos, hay que tener presente las siguientes ideas:

En la relación emotiva que se establece entre las personas y su entorno inmediato, la atracción por determinados lugares y el rechazo o aprensión por otros condiciona en buena medida la percepción y el comportamiento en los espacios cotidianos. El miedo a la agresión física constituye un elemento considerable en la

¹³² Zermeño, Núñez Fabiola, *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*, op. cit., p. 15. El énfasis es mío.

formación de los “mapas afectivos” de los individuos. El miedo se fija en los espacios, y de manera especial en aquellos que son desconocidos o sobre los que se ha formado una imagen negativa.¹³³

Por supuesto que los mapas afectivos son construidos a partir de muchas otras emociones, que van más allá del miedo a sufrir agresiones, pero lo importante aquí es retener la idea de que tanto ideas, percepciones, emociones y pensamientos se adhieren a los espacios, lo que configura nuestra permanencia o alejamiento de esos espacios, e incluso las formas en las que nos desenvolvemos y nos comportamos (como usar mucho o poco espacio, estar alertas, mirar por la ventana, usar audífonos, evitar el contacto con otras personas, etc.). Esa adherencia se la otorga cada persona a determinado espacio en función de nuestras propias experiencias en esos espacios, lo que otras personas nos han contado, o sobre las nociones previas que nos hemos formado en torno a elementos como la oscuridad o a la soledad de algunos lugares, veremos que estos factores están presentes en la opinión de las personas entrevistadas.

Ahora bien, como mencioné más arriba, me interesa analizar dónde pueden radicar las diferencias en la construcción de mapas afectivos hechos por mujeres y por hombres. Veremos que si bien existen puntos de convergencia entre unas y otros, también nos topamos con elementos de diferencia, que no solo tienen que ver con lo que las mujeres y los hombres relacionan con su propia seguridad o inseguridad, sino como unas y otros notan diferencias que ponen a las primeras en desventaja con respecto a los segundos.

A partir de esto voy a exponer lo que las personas que fueron entrevistadas opinaron sobre el Pumabús, específicamente en torno a qué tan seguro o inseguro (ambos aspectos planteados en términos personales, que iban desde la integridad física hasta sentimientos o emociones que les causaran atracción o repulsión en sus viajes en el Pumabús) les parece nuestro transporte, y en función de qué elementos consideran que es seguro o inseguro, además de si estos elementos pueden operar de forma distinta para hombres y para mujeres.

¹³³ Sabaté Martínez, Ana, *Mujeres, espacio y sociedad: hacia una geografía del género*, op. cit., p. 299.

Empecemos con lo que Daniel me comentó con respecto a si considera que nuestro transporte es seguro o inseguro: “No lo noto tan inseguro [el uso del Pumabús], nada más sería por cuestiones de horarios, supongo.” A partir de su experiencia personal, Daniel considera que nuestro transporte no es tan inseguro, pero al preguntarle si factores como la noche o la soledad afectan de forma distinta a hombres y a mujeres, su respuesta adquiere ideas nuevas:

Supongo que sí, porque a veces las mujeres son como objetivos más fáciles de recibir agresiones, tanto asaltos como de violencia sexual, por lo tanto si habría diferencias, pero que yo haya notado, no tanto, pero si puede ser sobre todo porque es como la regla normal de la seguridad, que son más vulnerables en cuanto a población.

Entonces parece ser que el Pumabús adquiere matices diferentes para las mujeres, lo cual no sustenta a partir de conocimientos directos, sino que lo infiere debido a la vulnerabilidad de las mujeres “en cuanto a población” (que además es una “regla normal”, ¿por qué la violencia hacia las mujeres se piensa como anormal?) dentro del transporte público. Así pues, su percepción de la seguridad en el Pumabús cambia cuando se le presenta la idea de la seguridad de las mujeres.

Al preguntarle a Daniel qué clase de riesgos pueden correr las mujeres en el Pumabús, su respuesta fue la siguiente: “Pues, casi siempre es más fácil que una mujer sea acosada sexualmente que un hombre, aunque, bueno, también pasa. Sobre todo por la cultura ¿no? Por falta de respeto, si están solas es más probable que las asalten.” Daniel me comenta que ha notado este patrón de asalto entre algunas de sus amigas, pero dentro de otros transportes públicos de la ciudad.

Es interesante destacar que él considera al hecho de que las mujeres viajemos solas, como un elemento que nos convierte en blancos más fáciles ante los ladrones. Es decir, la soledad para las mujeres significa correr más riesgos en el Pumabús, sin embargo, él no considera que eso represente un riesgo para sí mismo. Daniel me comentó que él viaja solo la mayoría de las veces y que eso no le causa ninguna clase de conflicto personal.

En el caso de Erick podemos encontrar una respuesta similar a la de Daniel con respecto a si considera que el Pumabús es un transporte seguro o inseguro: “Yo lo calificaría como seguro, digo comparándolo con lo que se vive afuera, hora sí que en el transporte fuera del campus, si lo considero seguro.”

Erick califica al Pumabús como seguro en función de realizar una comparación con lo que pasa “afuera” de Ciudad Universitaria. Por esto no resulta extraño que al preguntarle por qué considera que nuestro transporte es seguro haya respondido lo siguiente: “Pues tal vez porque lo utilizan puros estudiantes, en su mayoría lo utilizan estudiantes, entonces, pues creo yo ya tienen valores y tienen educación, nada más vienen a eso, a estudiar, y como uno, se suben igual esperando un buen trato, y nada más, o sea, nadie se mete con nadie y por eso yo lo considero seguro.”

Hacer la diferencia entre estudiantes y no estudiantes es la forma en la que Erick argumenta la seguridad dentro del Pumabús, ya que al ser usado en su mayoría por los primeros, confía en que está viajando junto a personas “con valores”, lo que bien puede posibilitar que no se encuentre con ningún tipo de agresión o de conducta que vuelva inseguro a nuestro transporte.

Al plantearle a Erick la posibilidad de que factores como la noche o ir sin compañía a lugares desconocidos le condicionarían el uso del Pumabús, su respuesta fue la siguiente: “Créeme que hasta desconfiaría un poquito más de usar otro tipo de transporte, llámese como taxi, por ejemplo, ese sí a lo mejor incluiría estos factores como el tiempo o ir a solas, pero en el Pumabús siento que para mí no influirían, yo lo tomaría a la hora que fuera, a lo mejor el problema sería ya bajando en el lugar.”

Así pues, para Erick el Pumabús es perfectamente utilizable a cualquier hora, mientras él permanezca en el interior de la unidades se sentirá seguro. Sin embargo, podemos ver el matiz que hace con respecto a la posible problemática con la que se enfrentaría una vez llegando a un destino que es hipotéticamente solitario y que además está oscurecido por la noche.

En cuanto a su opinión sobre si la seguridad en el Pumabús es o puede ser diferente para mujeres y hombres, Erick me comenta que:

Actualmente es igual para los dos [hombres y mujeres] obvio si sé que para las mujeres a lo mejor es un poquito más riesgoso, eso sí lo tengo en cuenta o lo sé, pero como te menciono, estando dentro del campus siento que la seguridad para ambos es igual, para mí, ya estando afuera ya es otra cosa, pero dentro del Pumabús siento que los dos podrían correr los mismos riesgos.

Puede notarse que Erick no convoca al acoso sexual como una posible problemática de las mujeres dentro del Pumabús (lo que bien puede o no estar incluido dentro de lo que es “más riesgoso” para las mujeres), tal y como Daniel lo hizo, aunque de forma tímida, reconoció que en efecto puede ser algo que llega a ocurrir. Más adelante veremos la reacción de Erick al enterarse del caso de acoso sexual que yo les muestro a las personas entrevistadas.

En el caso de Paulina, ella ofrece ideas que relacionan la soledad de los lugares con la inseguridad al decir lo siguiente: “Yo creo que influye más el lugar, la ruta en la que estás, porque si hay algunos lugares como muy abandonados y yo creo que eso si puede propiciar que pase algo, porque respecto al horario he salido a veces tarde de la facultad y pues está muy tranquilo.”

Y si a esto se le suma que ella esté sin compañía, resulta que: “Para esas rutas donde está muy abandonado como que si necesitaría ir con alguien sino si me daría miedo.”

Vemos que lo que realmente le causa conflictos a Paulina es lo “abandonado” y solitario que algunos lugares dentro de Ciudad Universitaria pueden estar, con respecto al horario, no lo considera tan problemático como otras jóvenes con las que pude hablar.

Ella, al igual que Erick, considera que el Pumabús es un transporte seguro por lo siguiente: “Porque creo que aquí viajan más estudiantes y en cambio en otros medios de transporte pues si viaja toda clase de gente.”

Es interesante notar lo poderosa que puede ser la noción de “el estudiante” entre las personas que pertenecen al campus, como las que no. La figura de “el estudiante” remite a valores y a educación, cosas que son contrarias al uso de la violencia (ni qué hablar de acoso sexual, tal y como lo veremos más adelante) o por lo menos a una actitud irrespetuosa para con otras personas. Esta idea acerca de los estudiantes, pone, casi en automático para algunas personas, el creer que quienes cometen actos violentos en el Pumabús no pueden ser estudiantes, sino que son personas del “exterior” de la UNAM, aunque también está presente la figura de los trabajadores como potenciales agresores, a pesar de que pertenezcan a la UNAM.

Al plantearle a Paulina la posibilidad de que los riesgos que pueden sufrir las mujeres y los hombres en el Pumabús son distinguibles ella me comenta:

Pues sí, yo creo que si, como que los hombres se sienten con la capacidad de defenderse de algún malhechor y con las mujeres si es más peligroso, o si les da más miedo [...] yo creo que se sienten más vulnerables, pues por su condición femenina, el hombre es más fuerte y las puede dañar más fácilmente que a un hombre, creo que es eso.

Es interesante ver cómo Paulina equipara al sentimiento de vulnerabilidad con “la condición femenina” de las mujeres, y no solo eso, sino que además no se convoque así misma dentro de este grupo. “Se sienten más vulnerables” no es lo mismo a “Nos sentimos más vulnerables”. Habla como si ella misma no fuera una mujer, que puede compartir o no una “condición femenina” con otras mujeres.

Ahora bien, al preguntarle a Julia –quien es una joven que sufrió de acoso sexual en el Pumabús – sobre los aspectos que pueden hacer del Pumabús un transporte seguro o inseguro, ella me comentó lo siguiente:

Pues lo que veo es que como hay dos tipos de puma, los que son ya modernos y los que están viejos. En los modernos realmente no tengo ningún problema porque son cómodos y no he tenido alguna cosa que me ha pasado como eso de resbalarte, que es en los viejos, que son los que más tomo, si tuviera que elegir por

el que más tomo o con el que estoy más en contacto pues es el viejito y pues aun así lo considero seguro, porque mi trayecto es corto y porque nunca he tenido algún percance que me ponga en riesgo más allá de un resbalón.

Hay algo realmente interesante que debemos destacar de lo que Julia y otras jóvenes entrevistadas argumentan cuando se les pregunta si el Pumabús es, en su opinión, un transporte seguro o inseguro. Durante las entrevistas les planteé a las personas lo siguiente: Que tan seguro o inseguro consideraban a nuestro transporte de acuerdo a sus experiencias en él. Ahora bien, vemos como Julia responde que el Pumabús es seguro porque nada la ha puesto en riesgo, más que algún resbalón al momento de subir o de bajar de las unidades. Sin embargo, no hace mención del acoso sexual que sufrió, no parece relacionar al acoso sexual con la inseguridad, tanto así que asegura que el Pumabús es seguro. Veremos cómo esta tendencia se repite en otros testimonios.

Julia expuso una idea realmente importante, y es que ella hace una diferencia clara entre los pumas “modernos” y los “viejos”¹³⁴, es decir, que la diferencia en sus dimensiones internas, los convierte en espacios distinguibles en cuanto a cuestiones de comodidad y seguridad. Ni Daniel, ni Erick consideraron importante resaltar este hecho a la hora de hablar de la seguridad o inseguridad dentro de las unidades del Pumabús, y como veremos más adelante, Ana Elisa y Andrea también hacen esta distinción entre pumabuses.

Como veremos a continuación, Julia también expone nuevos temas relacionados con lo que hacen del Pumabús un transporte inseguro, esto es lo que ella me comentó:

Lo único que he sabido es de una publicación de Facebook, que alguna persona quiso compartir su experiencia y dijo que le habían robado el celular, dijo que en tal ruta, que era la que yo tomaba, la ruta 2, y pues que tuvieran cuidado. Otra cosa son esas cuestiones de que se te quedan viendo cuando bajas, pues ya lo vuelve algo inseguro en ese sentido. Es un transporte público y suceden las mismas cosas que pasan en el transporte público de afuera, entonces se vuelve inseguro.

¹³⁴ Diferencia de la que hablamos en el capítulo 3.

Ninguno de los varones con los que pude hablar (seis en total, incluyendo a los que abordé en trayectos del Pumabús) mencionaron que pudieran sentirse inseguros por ser observados por el chofer o por otras personas a bordo del transporte.

Pero el sentirse observada por el chofer del transporte, hace que Julia perciba al Pumabús como un transporte inseguro, y no solo eso, sino que no encuentra diferencias sustanciales con la clase de actitudes que percibe en el Pumabús y con las que se tiene que enfrentar en otros transportes públicos de la ciudad.

A pesar de que reconoce que en el Pumabús existen los mismos problemas que en otros transportes, no parece creer que sean estudiantes quienes cometan acciones violentas contra otras personas. Al preguntarle por la posibilidad de que factores como la soledad de algunos espacios propicia cambios en la percepción de su seguridad, ella respondió:

Pues yo creo que sí, porque, nuevamente te vuelves a sentir tú mismo un poco inquieto, por ejemplo, si me traslado a una zona en la que no hay tantos alumnos, no hay tantos edificios, se puede subir cualquier persona ajena al campus y hacer algo, como robar, directamente, por ejemplo, en la ruta 6 que si se va un poco más para... unas rutas donde está muy muy solo, y no me causaba seguridad así para decir que quiero volver o no vendría sola, entonces yo creo que sí, la zonas más aisladas creo que si propician un ambiente de inseguridad.

Por otro lado, al preguntarle sobre la posible existencia de diferencias entre mujeres y hombres con respecto a la seguridad o inseguridad que pueden sentir en el Pumabús, su respuesta fue contundente:

Sí, porque cuando van muy llenos, generalmente veo que los que están en la puerta colgando son los hombres, [en cambio] las mujeres, y yo también, intento no hacerlo, de por sí no me gusta nunca ir así, y veo que los hombres son más dados a hacerlo ¿no?, pues no importa que vaya colgado, o ábreme la puerta yo quiero ir así. También lo que te decía de que se les quedan viendo a las chavas los choferes, cuando bajan, pues también en ese sentido creo que los hombres no tienen ese problema, definitivamente no lo tienen.

Desde su punto de vista, para las mujeres el transporte es inseguro por estar expuestas a ser observadas por el chofer, y su percepción es que los hombres no se encuentran frente a estas situaciones.

En el caso de Ana Elisa, —quien es una joven a la que también acosaron sexualmente en nuestro transporte— al preguntarle si consideraba al Pumabús como un transporte seguro o inseguro, su respuesta fue:

Creo que hay rutas más seguras que otras, y horarios, creo que en general, la ruta 1 y la ruta 5, son rutas que aunque son muy concurridas, son inseguras, ¿por qué? Porque ahí me robaron el celular, porque hay hasta letreros en todos los pumabuses que te advierten que están robando celulares en esas rutas. Ahora, la ruta 3, en la noche, a mí me da mucho miedo, la verdad, porque pasa por zonas oscuras y porque ya no es tan concurrida, ahí a las siete de la noche van cinco personas en la ruta 3 y cinco en la ruta 10, entonces causa temor.

De nueva cuenta nos topamos con una idea muy reveladora, podemos ver que Ana Elisa realiza una exposición más detallada de la seguridad e inseguridad en el Pumabús, a partir de rutas y horarios, es decir, no considera como algo homogéneo a nuestro transporte. Esto significa que existen factores concretos que lo vuelven más o menos seguro. En el caso de Erick, sus opiniones no se decantaron hacia aspectos particulares del servicio, tanto que no se planteó diferencias sustanciales entre la seguridad de mujeres y hombres dentro del Pumabús. Si bien Daniel comentó el asunto de los horarios, Ana Elisa hizo el comentario explícito de que la noche le causa temor.

También es verdad que no hace mención explícita del acoso que sufrió para considerar que el Pumabús puede ser inseguro, ella liga más el tema de la inseguridad con el robo de celulares que han ocurrido en algunas unidades.

En cuanto a si el Pumabús es más seguro para mujeres o para hombres, la respuesta dada por Ana Elisa contiene elementos importantes a tener en cuenta:

Como todo en la ciudad, creo que si es mucho más seguro para los hombres, por muchas cosas, por ejemplo, en este caso de la ruta 3 en la noche, obviamente si

eres hombre no te da miedo que haya otros hombres, pon tú que por asaltos y eso, pero creo que siempre las mujeres cargamos con la cuestión sexual, entonces creo que si el Pumabús es más seguro para los hombres. Por ejemplo, ya hablando de seguridad física, como que si eres más grande y si tienes más fuerza pues puedes como empujar más, esas cosas salvajes que uno tiene que hacer en el Pumabús cuando está muy lleno.

Más adelante veremos cómo varias personas argumentan que al ser los varones quienes pueden hacer un mayor ejercicio de la fuerza física, tienen mayores probabilidades de acosar sexualmente a las mujeres; en este caso la fuerza aparece como una ventaja para hacer “esas cosas salvajes” que se necesitan realizar para viajar en Pumabús en momentos de mucha afluencia. Este comentario puede remitirnos a la idea que planteábamos en el capítulo 2, sobre que los transportes públicos son espacios con una cultura hipermasculina. Así, Ana Elisa puede considerarse en desventaja al entrar a un espacio donde las masculinidades se expresan de forma particularmente intensa a la hora de querer obtener un asiento o de bajar de las unidades.

Otro elemento importante que Ana Elisa menciona en su respuesta, es el hecho de que los varones le temen a otros varones porque pueden ser asaltados por ellos, pero el temor que pueden sentir las mujeres por otros varones, reside, expresamente, en el temor a la violencia sexual que ellos pueden cometer en su contra. Al preguntarle a Mónica – quien es otra joven que fue acosada sexualmente en un Pumabús– si nuestro transporte le resulta seguro o inseguro, respondió: “Yo creo que un poquito de los dos, pero tiende más a ser seguro, pero eso no le quita sus peros.” Mónica también me comenta que considera al Pumabús como un transporte más seguro en comparación de otros que puede tomar en las calles de la ciudad.

Al cuestionarle a Mónica la razón por la que nuestro transporte tiende más a ser seguro, comentó: “Yo creo a que está adentro de la universidad y tú lo sientes como un ambiente seguro, como que estás protegido por la misma escuela.”

En cuanto a la influencia que factores específicos, tales como la noche o la soledad en cuestiones de seguridad o inseguridad en el Pumabús, ella respondió:

Yo creo... es que muy tristemente pienso que depende de donde estés, o sea, en el campus central, no creo que afecte si vas solo o si vas muy tarde, pero ya la zona cultural o por acá [la zona de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales] que está más solo, que no hay tanta movilización de personas, yo digo que si afecta, tanto el horario, la compañía no sé, pero el horario sí afectaría.

Al hacerle la pregunta directa de si algunos de esos factores han provocado que se condicione el uso del Pumabús, ella me dice lo siguiente: “Tanto como condicionar, no, pero si alguna vez tengo que ir hacia la Biblioteca Nacional, pues mejor voy otro día que sea más temprano, pero nada más, o sea, tanto como mejor no lo tomo, no.” Así pues, vemos que Mónica afirma no sentirse limitada por los factores mencionados para usar el Pumabús, pero también dice que preferiría tomarlo otro día “más temprano”, entonces en ese sentido, sí se condiciona el uso del Pumabús a horarios que considera más seguros.

Tal y como ha pasado con el resto de las opiniones de las jóvenes, Mónica también puede percibir diferencias entre mujeres y hombres cuando hablamos de seguridad inseguridad en el Pumabús. Así al preguntarle si nuestro transporte representa lo mismo para unas y otros, respondió: “No... pero yo creo que las diferencias que podría haber, normalmente como en otros transportes, siento yo que, por ejemplo, el acoso sexual es más propenso en las mujeres que en los hombres, o sea, ese tipo de diferencia sí, pero en cuanto a seguridad de otro tipo, no creo.”

Al hacerle la pregunta explícita de si las mujeres estamos más expuestas a recibir acoso sexual en el Pumabús, respondió: “Yo digo que sí, yo opino que sí. Igual que en todos los transportes o igual que podría ser en cualquier parte de la ciudad, porque tristemente es algo que ya ha permeado sea donde sea que estés, puede llegar a pasar.”

Ahora recorro a las palabras de Jocelyn. Si bien es cierto que no fue una joven a la que haya entrevistado como al resto de las personas citadas aquí, pude entablar con ella una conversación durante un trayecto de un Pumabús de la ruta 5. Su opinión con respecto a la seguridad dentro de nuestro transporte resulta importante y por eso la expongo a continuación:

Pues yo digo que es como cualquier transporte ¿no? Corres el riesgo de... te lo digo porque a una amiga una vez que íbamos en el puma pues le sacaron su cartera, y ella no se dio cuenta, veníamos paradas, veníamos pues en la plática y pues realmente nunca supo en qué momento pasó, ahora sí que depende mucho, porque digo puedes pasar por ciertas circunstancias que no por ser solo transporte universitario estás excluido de que pueda pasar.

Vemos que al igual que Ana Elisa, Mónica y Julia, Jocelyn equipara al Pumabús con el resto del transporte público de la ciudad, por lo tanto en nuestro transporte pueden suscitarse actos de violencia, como el que ella narra.

De nueva cuenta podemos notar que Jocelyn se remite al caso del robo de una cartera para afirmar que el Pumabús puede ser inseguro, a pesar de que en una ocasión presencié cómo un hombre acosaba sexualmente a una joven pasajera, no hizo mención de esto para argumentar que nuestro transporte puede ser inseguro.

Al preguntarle a Andrea —quien es una joven que sufrió acoso sexual en un Pumabús— si considera que el Pumabús es seguro o inseguro a partir de sus experiencias, me comenta:

Es que necesariamente estaría emitiendo un juicio de valor en cuestiones de verlo así como dicotómico, seguro o inseguro, porque, por ejemplo, cuando salía en la licenciatura a las diez de la noche lo más seguro era el Pumabús, para mí, porque llegaba ahí [a la parada de Trabajo Social] y no tenía que irme caminando, entonces era lo más seguro aunque ibas toda apachurrado ¿no? Quizás aquí lo que sería, sería la circunstancia ¿no? Porque, por ejemplo, una vez me sacaron mi teléfono y mi cartera, ese día fue súper inseguro aunque usé la ruta bonita y que te describía de que igual y el chofer no maneja tan cafre, entonces necesariamente es como muy subjetivo, en general creo que es seguro, salvo sus excepciones ¿no? Lo que te digo de esta vez del teléfono, que ni sentí. Y quizás lo inseguro no sabes de quién viene, si de personas de la universidad o de gente externa ¿no? Porque no se lleva un control de quien sube y quien no, de quién lo usa y quién no, aunque relativamente es para estudiantes o para el personal o para quienes trabajan, o

sea, tampoco sabes. Entonces pues también yo podría decir, me siento segura con esto, pero pues no sabes quienes lo usan ¿no? Entonces creo que dependería de la circunstancia. Igual una vez tuve que llegar a las seis de la mañana aquí, lo más seguro para mí era usar el Pumabús, yo dije, porque aunque vayan seis, no estoy sola, pero va más gente; a las diez de la noche aunque íbamos al tope era lo más seguro.

Andrea asegura que el día que fue despojada de su teléfono celular y de su cartera el Pumabús fue muy inseguro. A pesar de que aclara que la seguridad o inseguridad pueden ser momentos determinados por las circunstancias, tales como quiénes abordan el transporte, la cantidad de personas a bordo o el horario en el que se viaja, no hace mención alguna de su experiencia de acoso sexual, como si esa experiencia no estuviera ligada a la inseguridad dentro del Pumabús.

Al preguntarle sobre qué le da la certeza de saber que el Pumabús es una opción más segura que ir a pie o en otro transporte, ella me dice:

Primero la certeza, quizás es algo muy utópico, pero es la certeza de que es algo de la UNAM ¿no? Como de institución, que digo, es de la institución, avalado por la institución, con personal contratado por la institución, no por ejemplo los taxis que los puede agarrar cualquiera, entonces esa seguridad viene desde ahí, que es un transporte autorizado por la UNAM. Entonces eso es lo primero que me da [seguridad], lo demás tiene que ver con los usuarios... las condiciones la verdad es que luego no me parecen muy seguras, por lo que te digo de quién maneja y eso, pero la compañía y eso, son como esas dos cosas.

Con respecto a si percibe diferencias entre mujeres y hombres en cuanto a cuestiones de seguridad e inseguridad, ella me comenta:

Sí, como mujer, físicamente si chocó con un hombre a mí me genera incomodidad ¿no? Sentir esa cercanía, culturalmente, al hombre le vale madres, o sea, se sube al puma, igual y ellos también tienen sus medidas de autocuidado ¿no? Porque les da miedo ser acusados de acoso, hay otros a los que de verdad les vale madres se

suben y se acomodan y como caiga ¿no? Pero culturalmente como mujer a ti enseñan a que te cuides tú, no enseñan al otro a no ejercer violencia, te culpabilizan a ti por como venías vestida, y tú lo asumes así y así lo vives. Por eso te digo que puedo ser la más feminista del planeta pero cuando me muevo me muevo de esa manera, como mujer, si te mueves diferente.

Al preguntarle a Andrea si existen factores tales como el horario, el ir sola o ir a lugares solitarios son factores que condicionan la seguridad o la inseguridad dentro del Pumabús, respondió:

No tanto que la condicionen, pero es parte de nuestra construcción cultural, o sea, culturalmente, aunque tu sepas de género, culturalmente asumo el rol de “no puedo irme sola” ¿no? Porque es inseguro, porque los demás me miran como un posible blanco, por eso te digo que aunque tengas formación en género de todos modos tú tienes esa cultura y la llevas así, aunque sepa y sea feminista y todo lo que quieras, siempre sí pienso en eso, si pienso en mi seguridad en función aún de los demás, de cómo lo construyen los demás, los demás lo construyen así: “Por qué está sola en Ciudad Universitaria o tan tarde” o cuando van en bolita y cómo te miran los demás cuando tú estás sola y que necesariamente se mira diferente cuando tu como mujer vas sola a cuando va un hombre. Entonces si me cacho que aunque tenga esa formación de todos modos tengo mis ideas de auto cuidado.

Vemos que Andrea argumenta que no considera que su uso del Pumabús esté condicionado, sin embargo, continúa su respuesta argumentando cómo las mujeres hemos aprendido a tener miedo de viajar solas en los transportes públicos, especialmente por las noches. Lo que en realidad está haciendo es explicar cómo efectivamente nuestro uso del transporte está condicionado a aquellos factores que consideramos de riesgo, es decir, no asume que su uso del transporte en realidad si está condicionado.

Con respecto a si estos elementos de los que me habla han cambiado su experiencia en el Pumabús, Andrea responde:

Es que te adaptas, yo por ejemplo estudio muchas cosas de violencia sexual, entonces yo soy como muy paranoica, no paranoica, como hipervigilante en cualquier transporte, yo por ejemplo voy según yo cuidándome de que no haya nadie cerca, de que no me sienta incomoda, siempre me fijo quién está atrás de mí, cuando estoy sola, cuando estoy acompañada es más relajado, porque como que se entiende que te vas cuidando, es como un código que no se dice. En general ese es mi comportamiento en cualquier transporte.

Hay algo realmente importante en las palabras de Andrea, ella reconoce que si bien durante su trayectoria académica ha tenido una formación en género, eso no implica que deje de sentirse dentro de estructuras culturales que la presentan ante otras personas y ante ella misma como una persona vulnerable ante diversas agresiones, las cuales de una de otra forma terminan por ser justificadas.

Esto puede llevarnos a la idea de que el hecho de que algunas mujeres (y algunos hombres) hayan podido darse cuenta de que las violencias que sufren no pueden ser justificadas en razón de su vestimenta o comportamiento en los espacios públicos, también reconocen que este descubrimiento no es suficiente para garantizar que estas mujeres –incluyéndome– no volveremos a vivir acoso sexual en un transporte público. Esto significa que estos descubrimientos deben estar, necesariamente respaldados por el convencimiento del resto de las personas e instituciones de que el acoso sexual no es justificable de ninguna manera.

Por otro lado, ella misma reconoce que se ha “adaptado” al miedo y a las situaciones de violencia en los transportes públicos. Esto puede verse como un problema, ya que adaptarse dista mucho de ser un proceso de cuestionamiento de mi propia situación, ¿Por qué soy yo quien tiene que adaptarse al miedo? ¿Es que no puede hacerse nada para dejar de sentirlo en un transporte público?

Ahora bien, a partir de preguntar sobre la seguridad e inseguridad en el Pumabús, fue que me propuse que las personas a quienes entrevisté¹³⁵ crearan sus propios mapas afectivos del interior del Pumabús. Para hacer esto les pedí a estas siete personas que señalaran con rojo las zonas del Pumabús que les parecen inseguras o en las que no les guste viajar, y con color azul que marcaran los lugares que les parezcan seguros o que les guste usar. Los resultados fueron los siguientes:

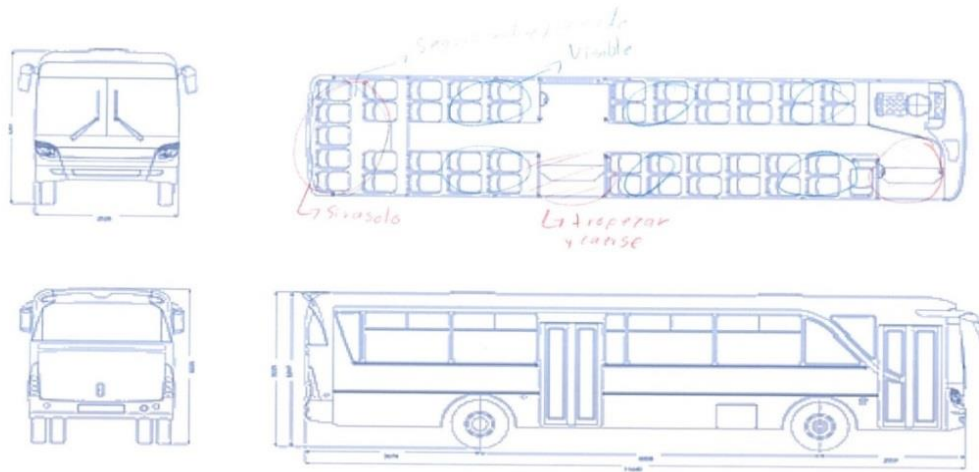


Imagen tomada de: <http://www.carroceriascepeda.com/s-city.htm#imagen> 23/10/2014

Mapa hecho por Daniel. Vemos marcada la parte de hasta atrás con rojo y azul a la vez, en rojo puede leerse: “Si va solo” y en azul: “Seguro si hay gente.” Las entradas están marcadas en rojo, donde se lee: “Tropezar y caerse.” y el resto marcado en azul se lee: “Visible.”

¹³⁵ Recuérdese que realicé siete entrevistas con cita previa, por lo que son siete mapas afectivos los que se expondrán aquí, esto a pesar de haber hablado con 18 personas en total.

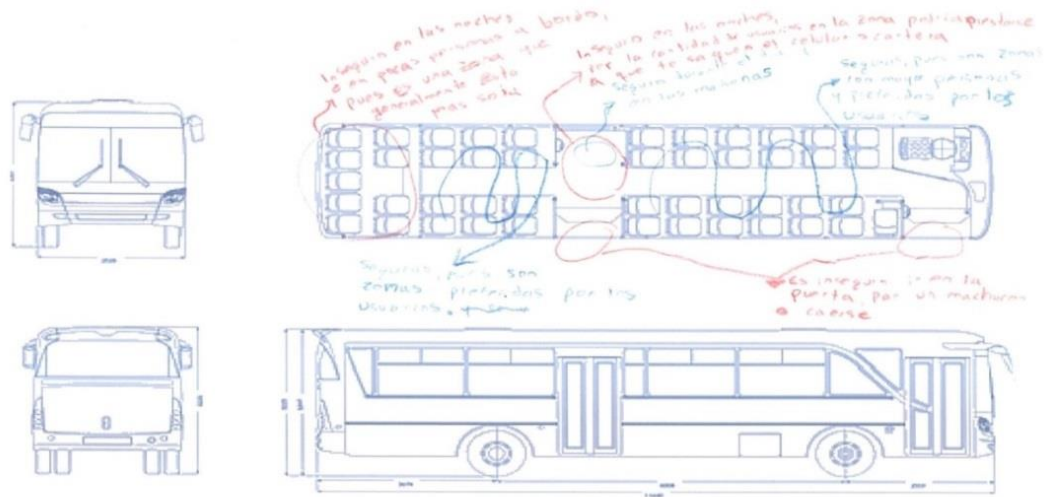


Imagen tomada de: <http://www.carroceriascepeda.com/s-city.htm#imagen> 23/10/2014

Mapa realizado por Erick. La parte de hasta atrás está marcado en rojo donde puede leerse: “Inseguro en las noches con pocas personas a bordo, pues es una zona que generalmente está más sola.” La zona de entradas dice: “Es inseguro en la puerta por un machucón, caerse.”, coloca tanto en rojo como en azul una zona para ir de pie, y argumenta: “Inseguro en las noches por la cantidad de usuarios en la zona, podría prestarse a que te saquen el celular o cartera.” y “Seguro durante el día y en las mañanas.” Y el resto de los lugares marcados en azul lo son porque: “Seguras, pues son zonas preferidas por los usuarios.”

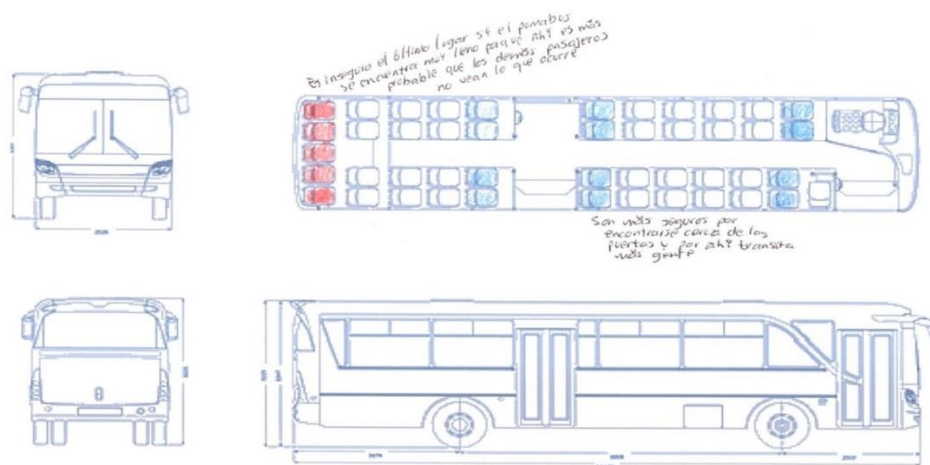


Imagen tomada de: <http://www.carroceriascepeda.com/s-city.htm#imagen> 23/10/2014

Mapa realizado por Paulina. La fila de hasta atrás está marcada en rojo porque: “Es inseguro el último lugar si el Pumabús se encuentra muy lleno porque ahí es más probable que los demás pasajeros no vean lo que ocurre.” Y en el resto de los lugares marcados en azul puede leerse: “Son más seguros por encontrarse cerca de las puertas y por ahí transita más gente.”



Imagen tomada de: <http://www.carroceriascepeda.com/s-city.htm#imagen> 23/10/2014

Le pedí a Julia que hiciera anotaciones de por qué esos lugares eran seguros o inseguros pero decidió no hacerlo, durante la entrevista solamente me comentó lo siguiente: “Hasta atrás no me gusta.”

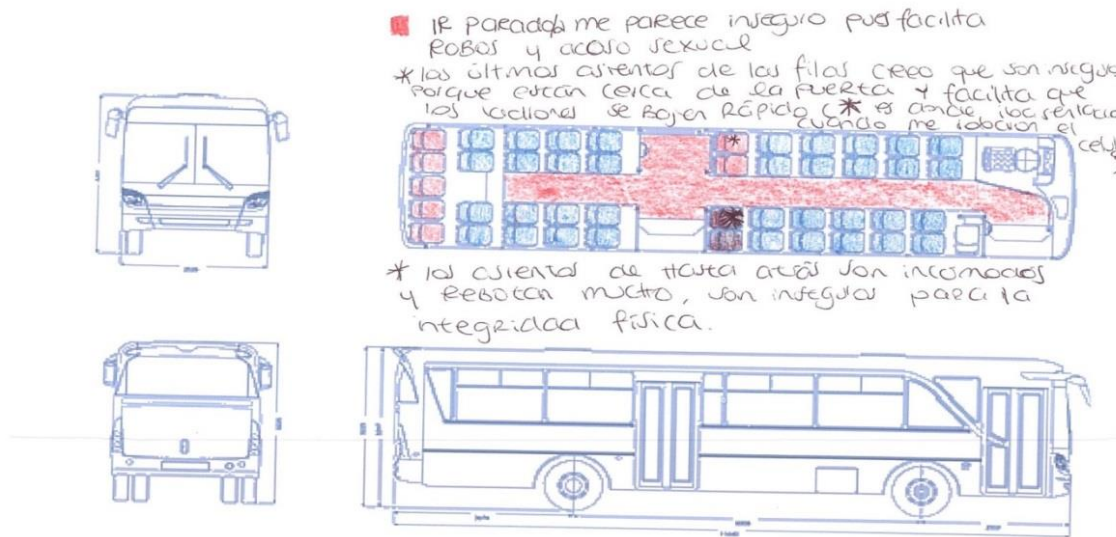


Imagen tomada de: <http://www.carroceriascepeda.com/s-city.htm#imagen> 23/10/2014

Mapa realizado por Ana Elisa. En él puede leerse lo siguiente: “Ir parada me parece inseguro pues facilita robos y acoso sexual.” “Los últimos asientos de las filas, creo que son inseguros porque están cerca de la puertas y facilita que los ladrones se bajen rápido, iba sentada cuando me robaron el celular.” “Los asientos de hasta atrás son incómodos y rebotan mucho, son inseguros para la integridad física.”

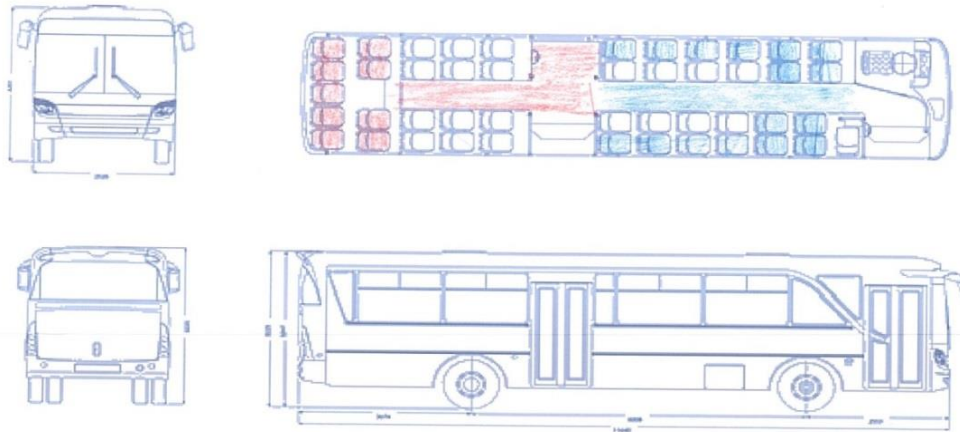


Imagen tomada de: <http://www.carroceriascepeda.com/s-city.htm#imagen> 23/10/2014

Mapa realizado por Mónica, mientras ella coloreaba los espacios, dijo lo siguiente:

“Yo, por ejemplo, en lo personal sentiría, al principio, después de lo que me paso (haber sufrido acoso sexual) [que] fue en los [asientos] de la parte de atrás [y colorea los asientos de hasta atrás con rojo], toda la parte de atrás a mí se me hace insegura, porque estaba más lejos del chofer, porque empiezas a generaliza de, es que ahí me puede pasar algo, entonces, después de lo que me paso... ya ahorita como que ya aprendí a vivir con ello, entonces ya puedo ir en la parte de atrás de cualquier camión, más o menos sin ningún problema, pero toda esta parte de atrás a mí se me hacía más insegura. Más seguro obviamente sería la parte de enfrente [y colorea esta zona de azul] o sea, entre más cerca estés del chofer podrías correr con él. La parte de en medio a mí se me hace segura, pero creo que lo que le paso a esta chica [la de la noticia que puede verse en los anexos] fue en la parte de en medio. A mí me gusta viajar en los [asientos] que tienen como ventana, pero también me han dicho que así te pueden acorralar y te pueden robar, pero a mí me gusta viajar en esa parte. En general siento que los asientos son más seguros que ir parado, por lo mismo, pon tú que de aquí para acá [y divide el pasillo en dos secciones], pero parados [la parte de hasta atrás del pasillo la coloca en rojo y la de

enfrente en azul] pero sí, ir parado de la mitad hacia atrás se me haría más inseguro. Entre más lejos estés [del chofer] según yo, correrías más el riesgo de que el tipo se baje y ya lo pierdes.”

Las partes que no están coloreadas, Mónica las considera como neutras para viajar.

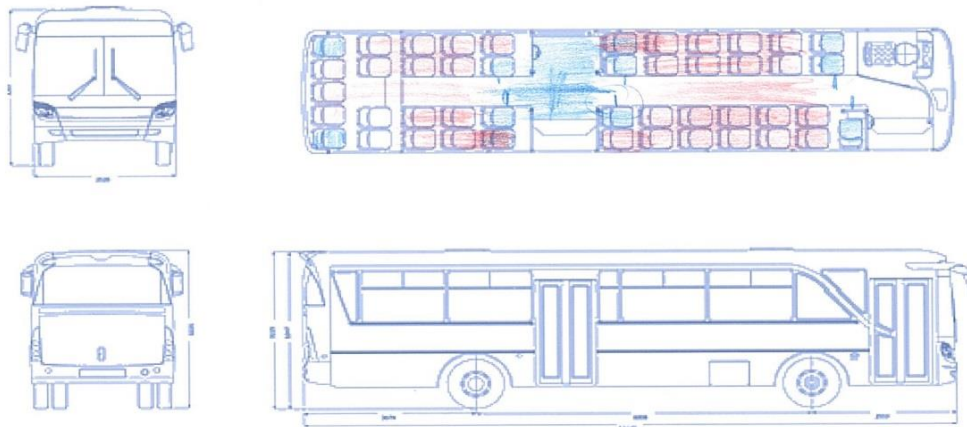


Imagen tomada de: <http://www.carroceriascepeda.com/s-city.htm#imagen> 23/10/2014

Mapa realizado por Andrea, mientras coloreaba las zonas del Pumabús, ella narra lo siguiente:

“Nunca en la vida me vas a ver sentada [o parada] en un Pumabús aquí [los asientos y parte del pasillo coloreados en rojo] porque está en medio, tiene que ver con que tengo un poco de claustrofobia y me da como crisis de ansiedad, entonces entre más encerrada me sienta... por ejemplo, estos [los asientos de hasta atrás coloreados en azul] los puse en función del grande, de los de esta ruta [la ruta 1], porque está hacia arriba [se refiere a que son asientos elevados] y está la ventana, tampoco estoy detrás de la puerta. Y si estoy de pie me pongo por aquí, procuro quedarme en esta área [la zona del pasillo coloreada en azul], en las puertas siempre y fíjate que la agresión fue aquí [marca una X con azul a la altura de la puerta de en medio] en el lugar en el que yo me movía con

seguridad.” Al preguntarle si todavía suele viajar en ese espacio del Pumabús me comenta que solía pedirle a un amigo que la abrazara mientras viajaban en ese lugar.

Podemos darnos cuenta de que en los caso de Ana Elisa y de Mónica sus mapas afectivos están contruidos a partir de una experiencia en concreto: el hecho de que a la primera le hayan robado su celular, y que a la segunda la hayan acosado sexualmente. Además, volvemos a notar la idea de la adaptación ante, en este caso, el acoso sexual, pues Mónica asegura que ha “aprendido a vivir con ello”, parece que muchas mujeres necesitamos hacer esto si queremos seguir usando los transportes públicos, se nos orilla a aceptar la cotidianidad de este problema, lo que refuerza la idea de su inamovilidad, pareciera que nunca podremos acabar con el acoso sexual en los transportes públicos.

Por otro lado, vemos como para Paulina la zona cerca de las puertas es segura porque por ahí pasa mucha gente, en cambio para Ana Elisa y para Mónica es una zona insegura porque las puertas representan la vía de escape para aquellas personas que hayan hurtado en las mochilas de las y los pasajeros o quienes las hayan acosado. Podemos darnos cuenta de que esta clase de experiencias tienen repercusiones en las formas en las que entendemos los espacios que usamos. Es posible que un solo espacio posea un sinfín de significados, porque cada persona lo ha experimentado de forma diferente, y por lo tanto le asigna un valor distinto.

Algo más que puede destacarse es el hecho de que todas las personas hayan puesto en rojo de forma total o parcial la parte trasera de la unidad, fueron solamente Daniel y Andrea quienes colocaron esta zona como segura e insegura a la vez. Esto no ocurrió con el resto de las mujeres, en donde vemos que no hubo relativizaciones de ninguna clase. Vimos que en el caso de Andrea, la sensación de seguridad en los asientos de atrás tiene que ver con que esa zona le proporciona un espacio más abierto.

Además, es de destacar que hayan sido los dos varones quienes hayan puesto como peligrosas las zonas de entrada de la unidad, siendo que ninguna mujer se lo planteó de esa forma. Incluso las mujeres que colorearon las zonas del pasillo dejaron esa pequeña zona de la puerta sin colorear. Esto puede estar relacionado con algo que comentó Julia, sobre que los hombres son quienes suelen viajar “colgados” de esa parte del Pumabús,

mientras que ninguna de las mujeres lo planteó porque no suelen o evitan viajar en esa posición.

Podemos notar también que detrás de los mapas afectivos de las mujeres existen experiencias violentas concretas, como el que Julia, Ana Elisa y Mónica hayan sido acosadas sexualmente y que a Ana Elisa además le hayan robado su celular. En cambio, en el caso de los varones sus respuestas estuvieron guiadas por la cantidad de gente en el interior del transporte o por la peligrosidad de viajar en las puertas, pero ninguno de los dos echó mano de experiencias violentas ocurridas en el Pumabús, porque, de acuerdo a sus testimonios, no han tenido ninguna.

4.2. Dime cuánto te mueves y te diré qué conoces

Como vimos en el capítulo 2, los patrones de movilidad mediante los transportes públicos contienen grandes cargas de actitudes imbuidas por el género, en las cuales podemos notar claras diferencias entre las formas en las que viajan las mujeres y los modos en los que lo hacen los varones.

Las formas diferenciadas de movilidad configuran acciones inmediatas en las formas con las que nos relacionamos con el transporte público (como cambiar de transportes, no usarlo por las noches, ir acompañadas). Estas no inician ni acaban con la acción misma, sino que trae consecuencias que van más allá, tal como la configuración del conocimiento que tenemos de nuestra colonia, del barrio o de la ciudad entera. En este caso, el uso del Pumabús puede ser una actividad que posibilite un mayor conocimiento de la composición de Ciudad Universitaria, es decir, es posible que entre más nos movamos por CU más conozcamos sus espacios y dimensiones.

Para ilustrar esta idea, les pedí a las personas entrevistadas que realizaran un dibujo de la imagen mental que tienen de Ciudad Universitaria. Les aclaré que me importaba conocer el conocimiento puramente espacial que cada quien tenía sobre nuestro campus para saber, de forma aproximada, qué tanto conocía dónde estaba qué cosa dentro de nuestra universidad. Antes de exponer los resultados, quiero hacer un par de puntualizaciones con respecto a esta actividad.

La primera es que cuando le pedí a Daniel que dibujara la representación que tiene en su cabeza de Ciudad Universitaria, realmente fue interesante el resultado del análisis espacial que este joven realizó. Mientras realizaba el mapa me comentó lo siguiente: “Yo uso mucho el Pumabús y conozco todas las rutas, porque cuando no tenía nada que hacer si me iba a conocer las rutas, más cuando tengo hora libre, pues saco un libro y me pongo a ver y luego veo dónde estoy.”

Su conocimiento sobre el campus es extenso, incluso reconocía los edificios más nuevos, dónde está cada edificio, las calles que están cerca de cada zona, la ubicación de las Facultades, especialmente las que rodean la zona de Las Islas, la ubicación de posgrados, institutos y anexos, en realidad, comentó que le resultaba imposible dibujar todo lo que conoce sobre el campus, porque es demasiado.

Bajo la lógica de que a mayor movilidad, mayor conocimiento del espacio, bien podríamos argumentar que Daniel es un ejemplo de esto. Pero detrás de las palabras de este joven hay algo más que quiero resaltar, y es que Daniel encontró viable la posibilidad de salir y explorar todas las rutas de nuestro transporte, no importando que la mayoría de ellas no lo llevaran a su destino, él igualmente las utilizaba. Es decir, para él usar el Pumabús fue más allá de un mero evento funcional (entendido esto como “necesito llegar a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, así que debo tomar la ruta 3”), sino que se convirtió en una actividad recreativa y de conocimiento.

Frente a esto, tenemos el caso de Julia, quien mientras respondía a la pregunta que le hice sobre si la soledad de ciertos lugares le condicionaría el uso del Pumabús respondió: “No, nunca, nunca he dicho no quiero ir sola en esta ruta porque me da miedo, porque lo he hecho, irme sola a esas zonas que no conocía o que están muy aisladas y a partir de ahí dije pues se ve muy solo, pero de por si *no son mis rutas*, entonces pues *no tengo porque tomarlas*.”

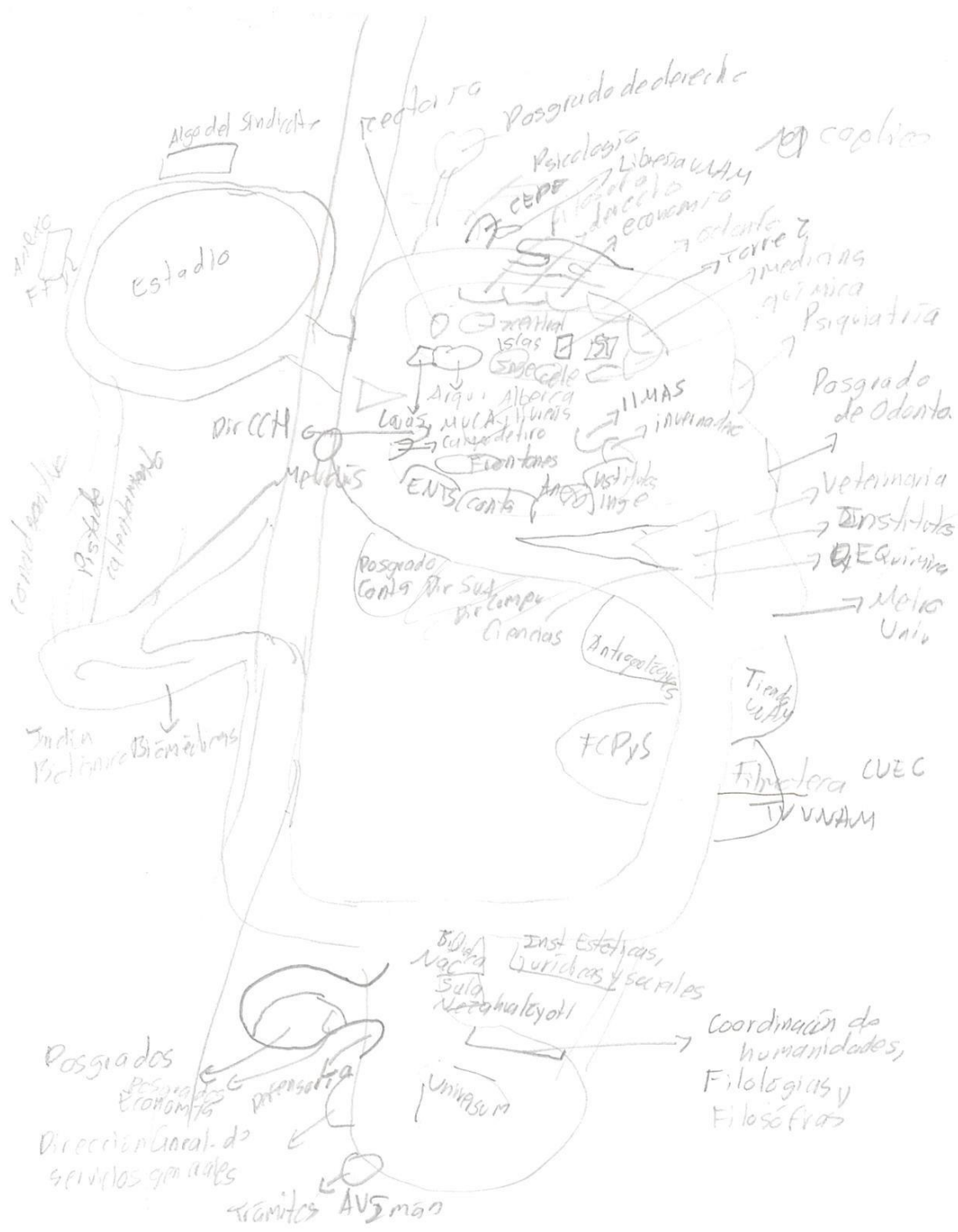
Podemos darnos cuenta de que existe una clara diferencia entre el uso que Daniel ha hecho del Pumabús y el que ha hecho Julia. Él parece experimentar un sentido de apropiación del transporte, tanto que puede darle usos distintos al uso corriente, mientras

que ella reconoce que algunas rutas no son suyas, parece entonces que no puede darle otras utilidades.

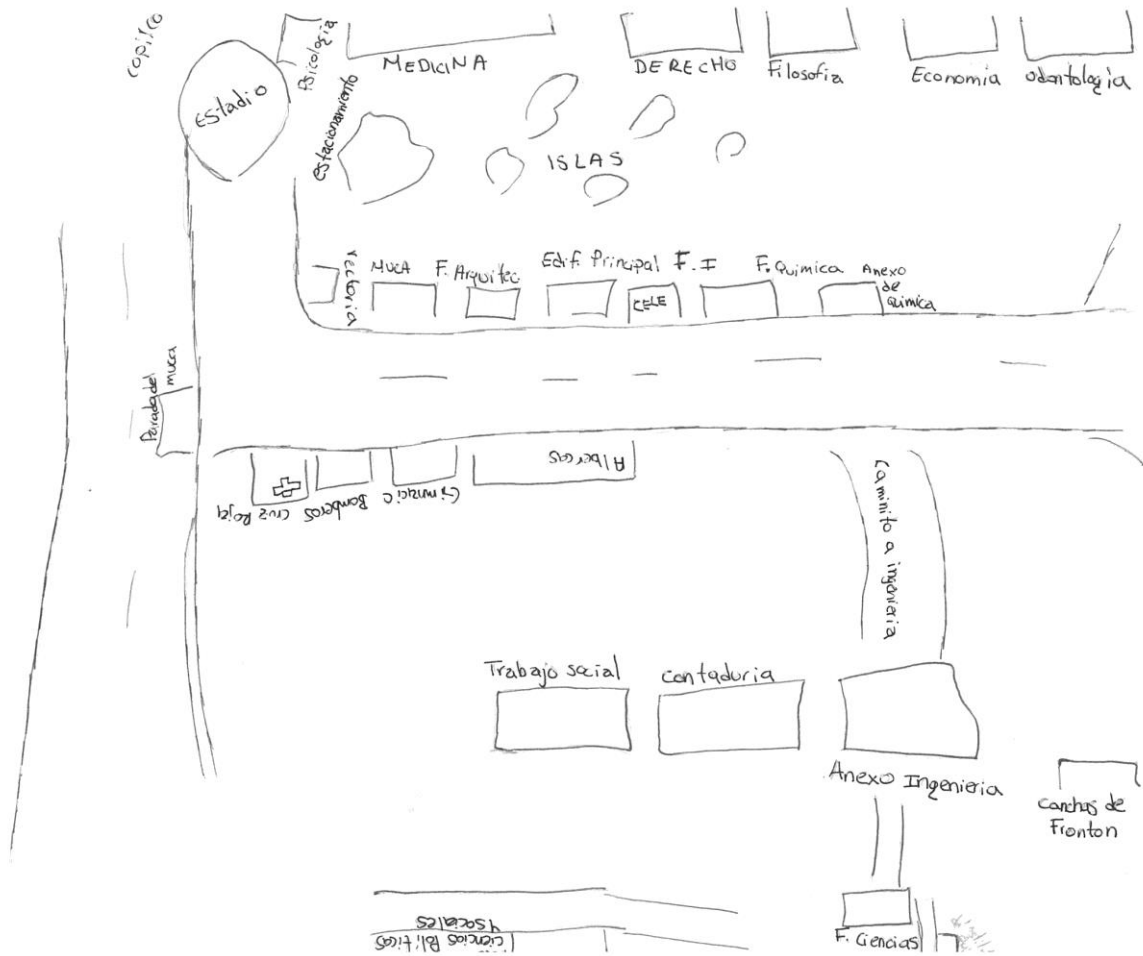
Además es de notarse que si bien Julia está reconociendo que no se ha limitado el uso del Pumabús por factores como la soledad de los lugares a los que van determinadas rutas, al mismo tiempo admite que hay rutas que no tiene por qué tomar. Es decir, que en este sentido, efectivamente se limita el uso del Pumabús, no por temor, sino porque son transportes que no tiene la necesidad de usar (no le resultan funcionales), en este sentido, no podría realizar algo como lo que Daniel hizo, darle a nuestro transporte otro uso que no sea el que tiene que ver con llegar a destinos fijados en nuestra rutina escolar, como Escuelas, Facultades o el metro universidad, que es el lugar al que Julia se dirige para regresar a su casa.

Una vez que he expuesto esto, es momento de presentar los mapas realizados por cada persona entrevistada, cada imagen cuenta con un pie de página que aclara a quien pertenece el dibujo. Sugiero que se preste especial atención al mapa que realizó Daniel y al que hizo Julia, ya que en un momento más hablaremos al respecto.

Los mapas se presentan a continuación:

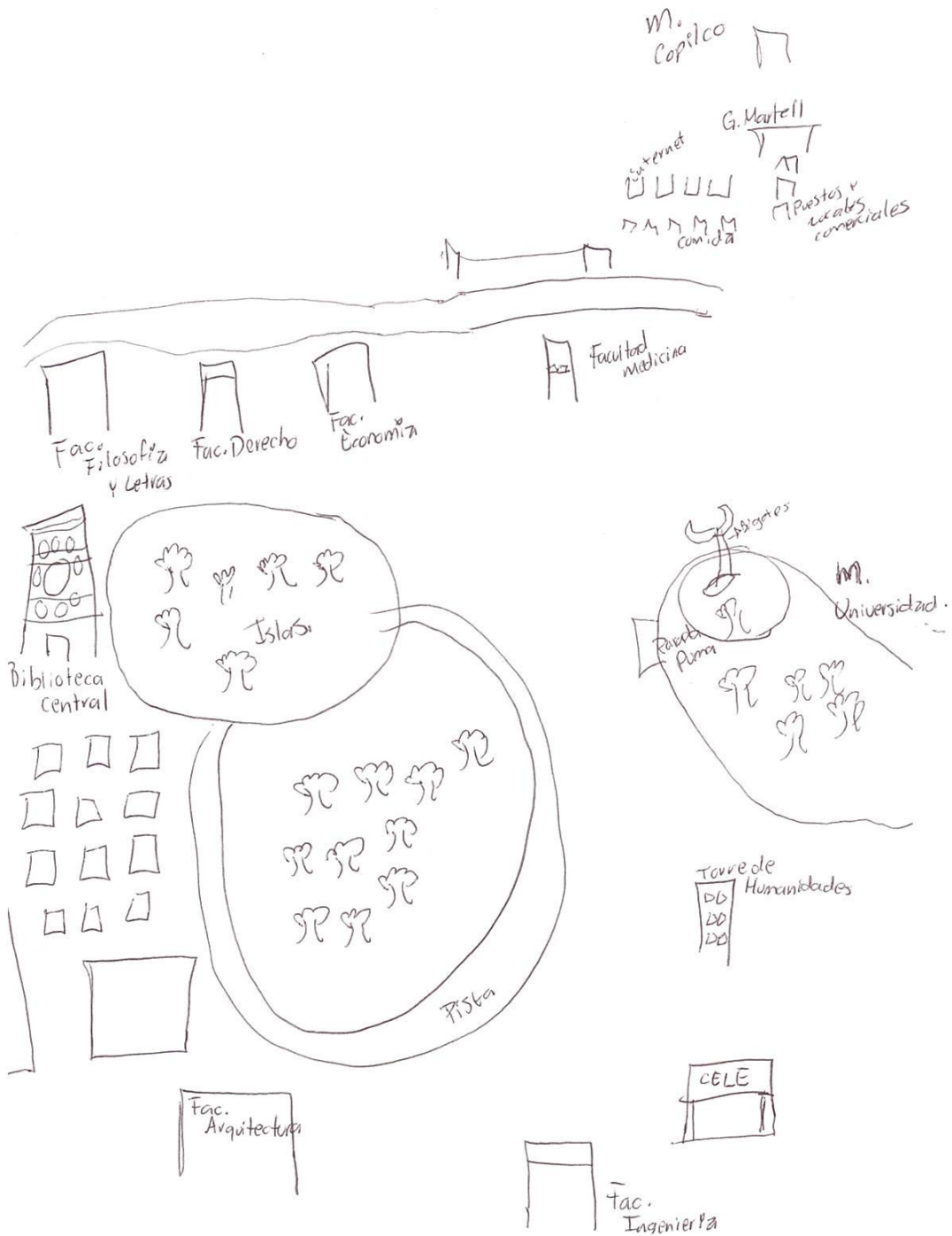


¹³⁶ Mapa realizado por Daniel el día 24 de octubre del 2014.

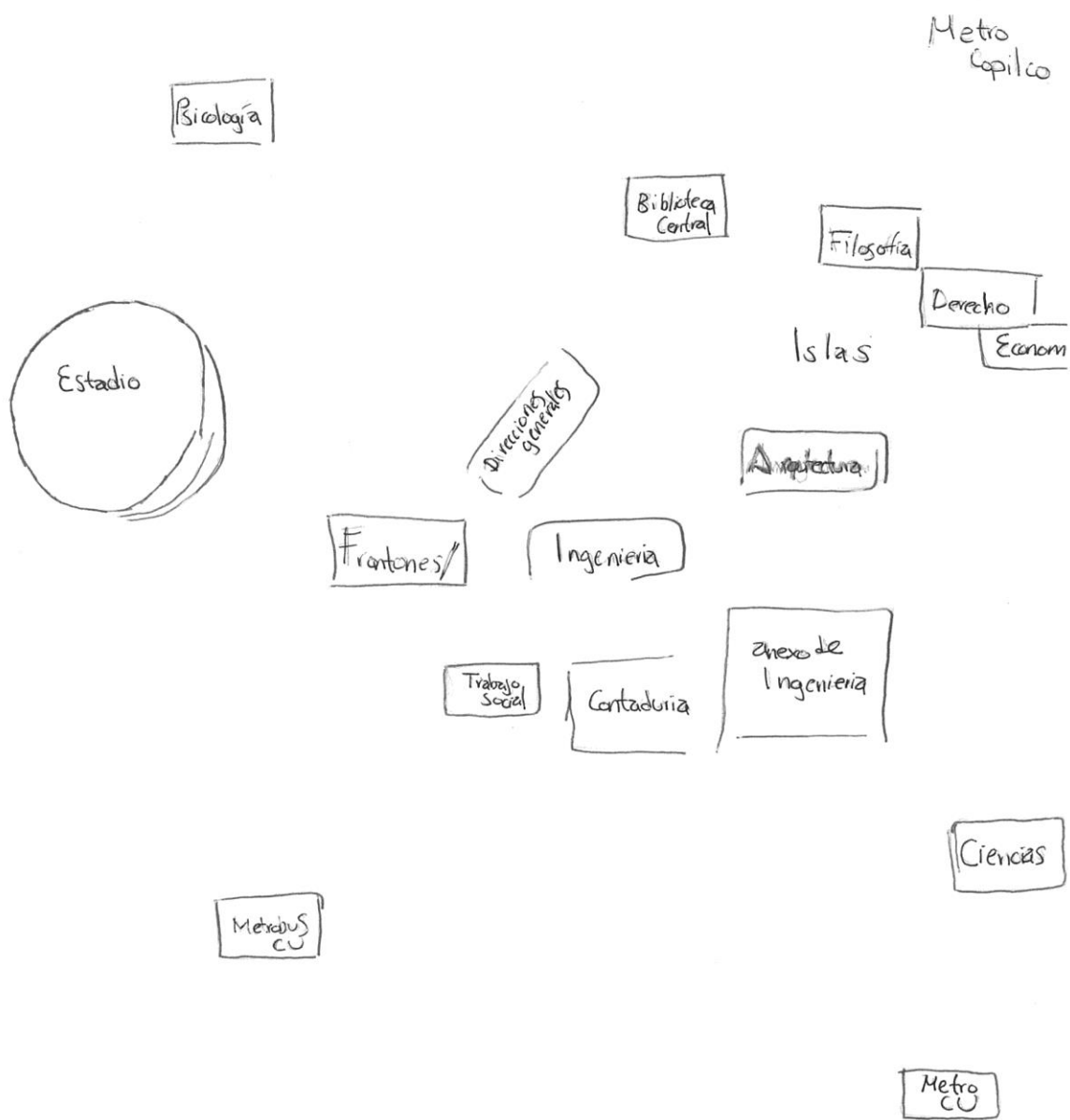


137

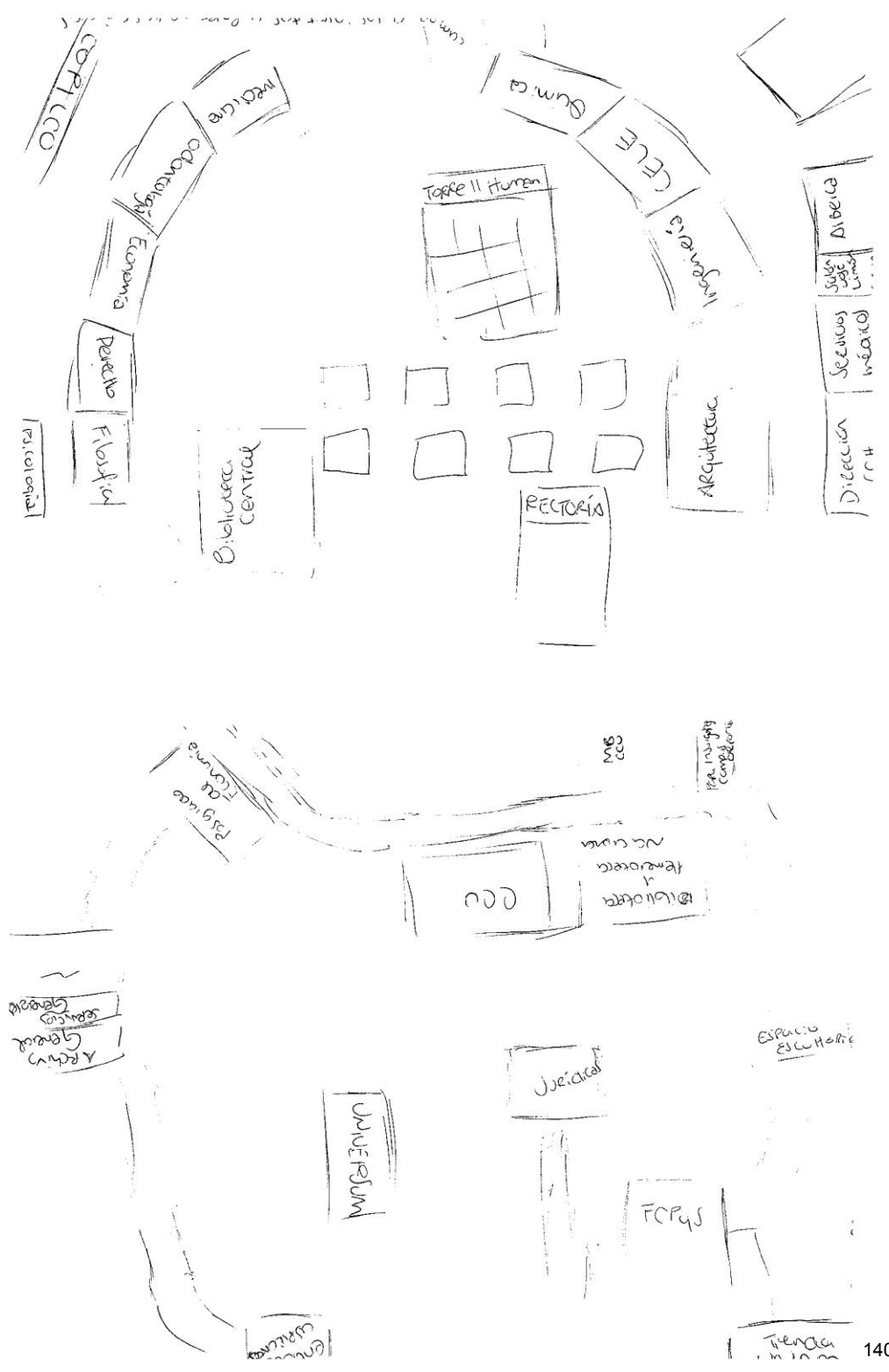
¹³⁷ Mapa realizado por Erick el 12 de noviembre del 2014.



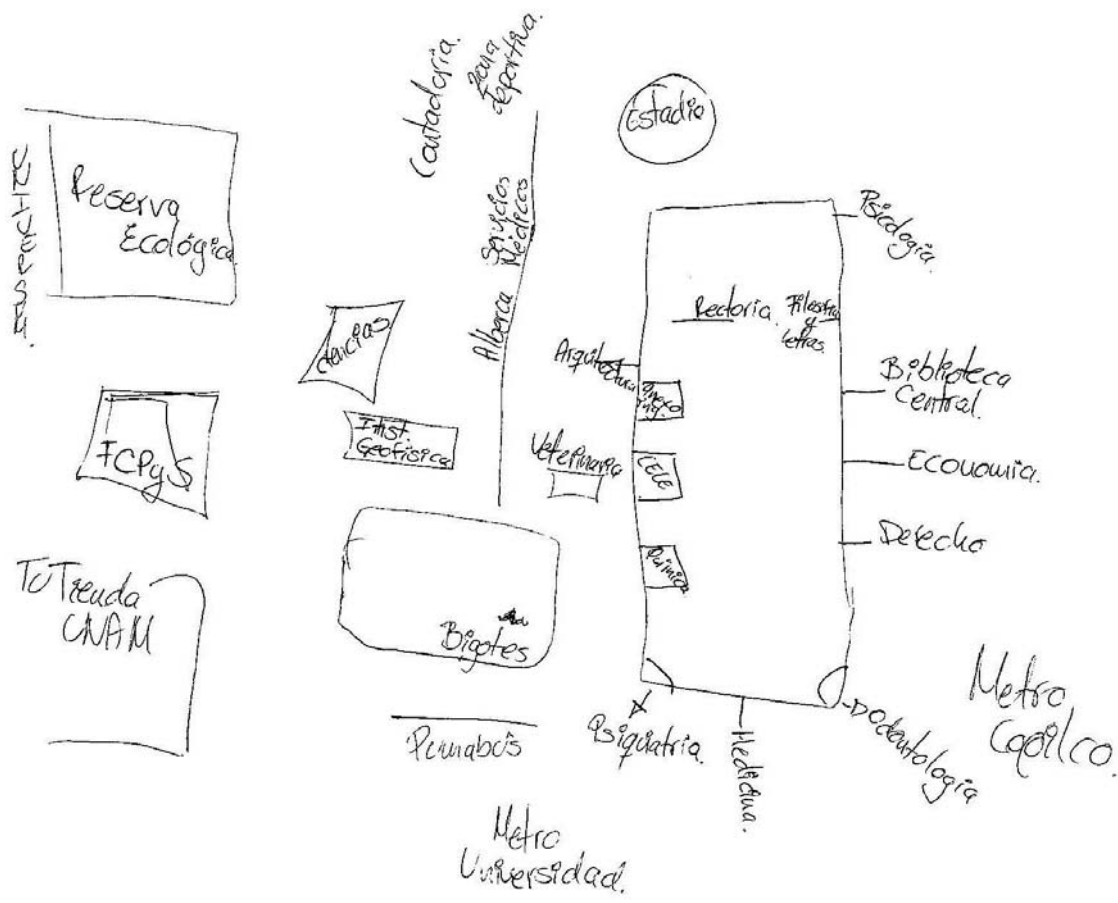
¹³⁸ Mapa realizado por Paulina el 16 de diciembre del 2014.



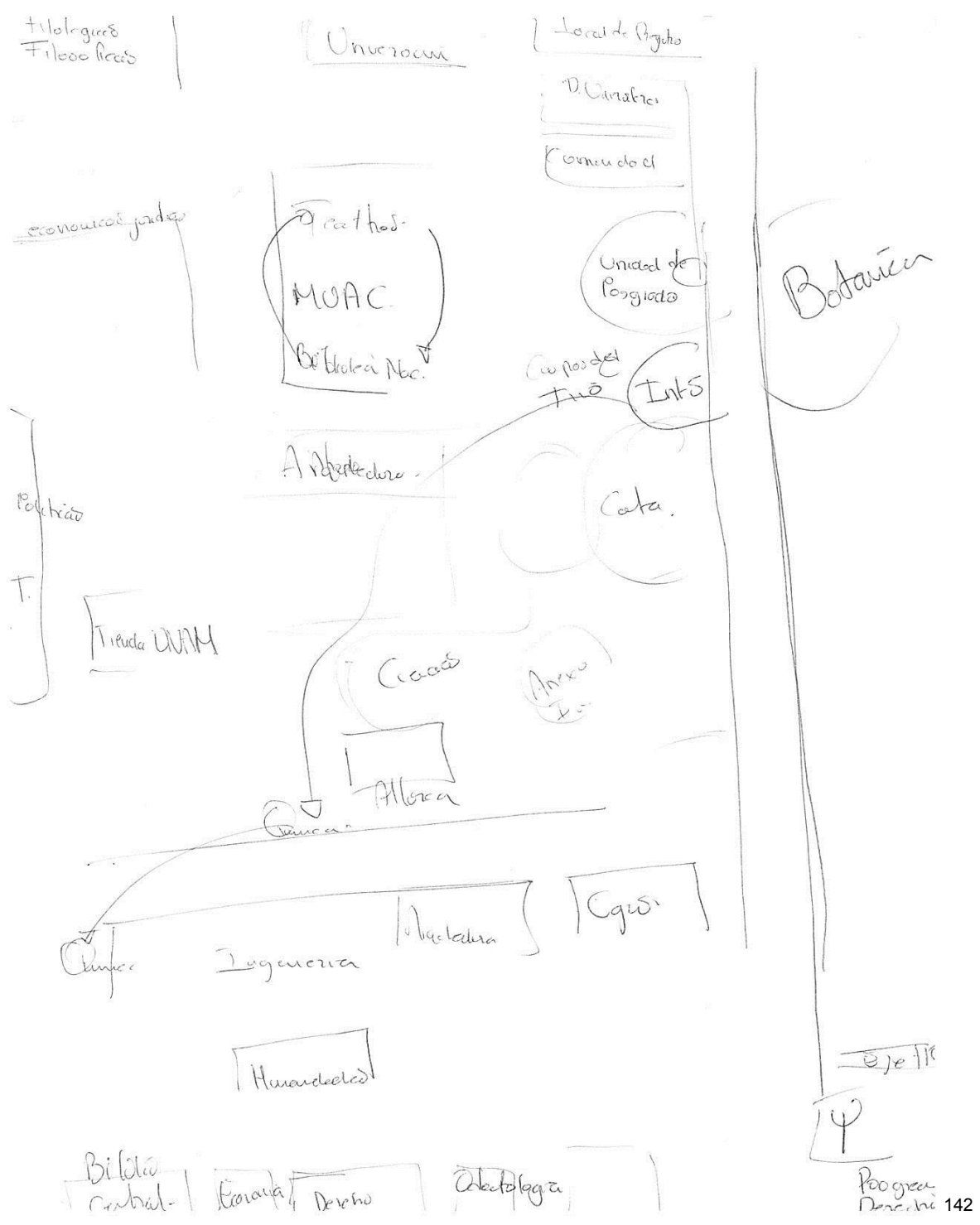
¹³⁹ Mapa realizado por Julia el 29 de enero del 2015.



¹⁴⁰ Mapas realizados por Ana Elisa el 24 de marzo del 2015. Ella decidió usar ambos lados de la hoja para representar lo que conoce de Ciudad Universitaria, los mapas se muestran en el orden en el que los realizó.



¹⁴¹ Mapa realizado por Mónica el 6 de abril del 2015. Ella me comenta que sabe que le falta dibujar muchas cosas, pero no sabe exactamente dónde colocarlas dentro de su dibujo.



¹⁴² Mapa realizado por Andrea el día 20 de abril del 2015. Después de realizar varios intentos, fue este el mapa con el que quedó más satisfecha.

De estas imágenes puedo hacer las siguientes puntualizaciones. Si bien es verdad que Erick, el otro varón entrevistado, no expuso un conocimiento tan amplio como el demostrado por Daniel, si es de notarse que ninguna de las jóvenes entrevistadas demostró este nivel de conocimiento. Esto significa que no se trata de que los hombres en general sean más aptos para orientarse espacialmente y por el contrario, las mujeres seamos menos hábiles para comprender nuestro espacio. En realidad, si las mujeres demostraron menor conocimiento de los espacios del campus, es algo que puede estar relacionado con qué tanto se han movido a través de la universidad.

El hecho de que Erick expusiera una menor proporción de la totalidad de Ciudad Universitaria con respecto a como lo hizo Daniel, puede orientarnos a pensar que no porque ambos sean varones implicaría que poseen mayores habilidades para representar el espacio que habitan, sino que ese conocimiento proviene de la interacción con el espacio.

El caso de Ana Elisa parece demostrar con mayor nitidez que las personas conocen, más o menos de forma clara, los espacios que cada quien frecuenta con mayor constancia. Vemos que sus dibujos representan la zona de Las Islas y las Facultades que hay a su alrededor, como la parte de la Zona Cultural, que es a donde se dirige para practicar danza. Sin embargo, vemos cómo lugares tales como las zonas deportivas no figuran en su mapa.

Exceptuando el caso de Daniel, el resto de las personas demostraron poseer mayores conocimientos de los lugares que están más próximos a las instituciones en las que estudian.

Por otro lado, puede notarse que es más común en el caso de las mujeres el no dibujar de forma explícita las calles de Ciudad Universitaria, más bien colocan caminos que reconocen que pueden conectar ciertas zonas o lugares con otros espacios universitarios.

Si prestamos atención a los mapas hechos por Julia y por Daniel, podremos notar mejor y más claramente lo que comentamos antes de presentar los mapas. Puede que el mapa

realizado por él sea el más completo de todos y que el de ella sea, en el otro extremo, el más sencillo de todos.

Considero que estas representaciones espaciales son de gran valor para dar cuenta de que Ciudad Universitaria es un espacio que no puede ser conocido por todas y todos sus habitantes de la misma forma, no hay una verdadera equidad para acercarnos y conocer nuestro campus si las mujeres tenemos temores fundados en la peligrosidad de zonas poco transitadas o en la oscuridad de algunos lugares, especialmente durante las mañanas y las noches. En otras palabras: Ciudad Universitaria no le pertenece por igual a todas las personas que la habitamos, no cuenta con las condiciones para que las mujeres nos sintamos con la seguridad de usar sus espacios por nuestra cuenta a cualquier hora.

Capítulo 5. El acoso sexual en el Pumabús como significador de espacios

Po nuestra parte, pensamos que las experiencias de las mujeres demuestran claramente que, en los hechos, los acosos sexuales van desde las más sutiles y ambiguas conductas masculinas hasta las más obscenas y agresivas, y que “acoso sexual” es simplemente lo que durante gran parte del tiempo constituye la experiencia de vida de las mujeres en una sociedad sexista.

SUE WISE, LIZ STANLEY, *El acoso sexual en la vida cotidiana*

Finalmente, hablaremos de un problema que aún no se reconoce de forma oficial por parte de la Coordinación del Pumabús: el acoso sexual. Conoceremos a través de los testimonios que pude recolectar, las experiencias de acoso sexual experimentadas y presenciadas en nuestro transporte, las causas que cada quien le atribuye a estas acciones y las formas en las que esta problemática puede ser combatida. Si bien me había planteado entrevistar a igual número de mujeres y hombres, cabe señalar que fueron más mujeres quienes respondieron a mis anuncios, principalmente los colocados en Facebook. Todos los casos de acoso sexual que pude conocer, y que ocurrieron en el Pumabús, fueron padecidos por mujeres.

Planteo el acoso sexual como una expresión de las formas diferenciadas y desiguales en las que mujeres y hombres estamos y somos percibidas/os en los espacios públicos. Como ya vimos en el capítulo 1, las mujeres podemos ser observadas como propiedades de los varones, entendiendo que las ciudades son propiedad de algunos varones, las mujeres somos parte de esa propiedad, porque no se nos reconoce como habitantes que comparten los espacios públicos, somos objetos, no sujetos.

Veremos cómo esta realidad que se vive en las ciudades, no dista mucho de lo que las mujeres podemos vivir en un Pumabús, es decir, que se nos arrebate nuestra condición de personas con capacidad de decisión para colocarnos como meros objetos al invadir nuestros cuerpos.

He decidido ir paso a paso en la exposición de este último capítulo, para que así quede claro que el acoso sexual existe en nuestro transporte público, que es hora de reconocerlo, mencionarlo y sobre todo, combatirlo.

5.1. Del acoso sexual y otras ocurrencias

Si bien en la introducción de este trabajo se presentó una definición rectora del acoso sexual, considero importante aclarar algunos asuntos con respecto a este concepto. Estas aclaraciones no pretenden ser exhaustivas, esto debido a la complejidad de dicha tarea. Pretendo hacer las puntualizaciones necesarias para tener claro cómo se usa y entiende el concepto de acoso sexual en este trabajo.

Considero que es realmente ilustrativa la forma en la que nació el concepto de acoso sexual, pues si bien este concepto inicial ha presentado diversos cambios, mantiene hoy en día ideas realmente importantes de las que hablaremos en un momento. Por lo pronto, los orígenes del concepto de acoso sexual pueden resumirse de la siguiente forma:

La expresión “acoso sexual” tuvo origen en una particular serie de acontecimientos en los que intervinieron algunas feministas norteamericanas. La mayoría de las fuentes concuerda en que el fenómeno “fue bautizado” alrededor de 1974 por un grupo de mujeres interesadas en analizar sus experiencias con hombres en el trabajo. Estas mujeres buscaron una expresión que compendiará estas conductas masculinas y “acoso sexual” les pareció que simbolizaba, según su visión, el problema relativo a las experiencias que estaban tratando. Entre éstas se incluían la adopción, por parte de los hombres, de conductas que superficialmente aparentaban ser sexuales pero que de hecho constituían un ejercicio de poder. En otras palabras, para estas feministas el “sexo” era sólo un medio por el que esos hombres ejercían “poder sobre” las mujeres.¹⁴³

Podemos darnos cuenta de que el concepto de acoso sexual surgió como una forma de tratar de explicar ciertas conductas supuestamente sexuales que los hombres tenían para con las mujeres en entornos laborales. Sabemos que actualmente el acoso sexual ha expandido su rango analítico a entornos que van mucho más allá de espacios de trabajo, si esto no fuera así, no podríamos pensar al acoso sexual en entornos tan cotidianos como algún transporte público, los hogares, las escuelas y las calles.

¹⁴³ Wise, Sue, Stanley, Liz, *El acoso sexual en la vida cotidiana*, Paidós, España, 1992, p. 58. Las comillas son de las autoras.

Algo más que ha cambiado, es el creer que el acoso sexual es el resultado de un poder desigual entre mujeres y hombres, pensando que son los hombres que tienen poder los que acosan a mujeres que no lo tienen. Sin embargo, sabemos que esto no es así, como nos lo dicen las siguientes autoras:

En caso de no concebir a cualquier acto de hostigamiento o acoso sexual como una manifestación de control violento hacia las mujeres, correríamos el riesgo de normalizarlo. Por ello es indispensable visibilizarlo como una de las formas de violencia y discriminación de género que, por lo general, son ejercidas por un hombre en contra de una mujer, independientemente de la jerarquía del agresor.¹⁴⁴

Con respecto a creer que los hombres que cometen acoso sexual solo son aquellos que ostentan un puesto más alto en la pirámide del poder jerárquico en determinadas instituciones (como las laborales) frente al poder que pueden tener las mujeres (por ejemplo, empleadas de menor rango) las autoras Wise y Satanley tienen algo muy importante que recordarnos:

Este punto de vista pasa por alto uno de los argumentos fundamentales del feminismo: que los hombres, *por el mero hecho de serlo*, ya guardan relaciones de tipo subordinador/subordinada con las mujeres, aun cuando las mujeres en cuestión ocupen posiciones aparentemente “superiores”. Ser mujer implica tener como “status primordial” el de “mujer”.¹⁴⁵

Tal y como es expuesto en una investigación que se ocupa de analizar el acoso sexual entre mujeres policías de las Ciudad de México, las mujeres policía con mayor jerarquía que algunos hombres, también sufren acoso sexual por parte de éstos. Así es como esta situación es descrita por las autoras:

¹⁴⁴ Tena Guerrero, Olivia, Aldaz Portas, Renata, Avendaño Serrano, Erandi, Ramos Valdez, Zuleyma Edain e Espinosa, Irving Javier, “Cuerpo, jerarquía y poder: acoso y hostigamiento sexual en mujeres policía”, en: Tena Guerrero, Olivia y Jahel López Guerrero (coords.) (En dictamen), *Mujeres en la policía. Miradas feministas sobre su experiencia y su entorno laboral*, CEIICH, UNAM, p. 6.

¹⁴⁵ Wise, Sue, Stanley, Liz, *El acoso sexual en la vida cotidiana*, op. cit., p. 68. Las cursivas son de las autoras.

Llama la atención que en el caso de las mujeres mando [con mayor jerarquía], a diferencia de las mujeres operativas, no se reportan situaciones de acoso sexual por parte de subordinados en las situaciones con menor umbral de aceptabilidad social que en la literatura se denominan “acoso grave”. Por ejemplo, no se reporta ninguna práctica que implique contacto físico por parte de éstos, lo que confirma la idea de que el poder jerárquico de la institución, les provee de cierto grado de defensa ante ciertos hombres de menos jerarquía. El hecho de que sí reporten casos dentro de las prácticas con mayor umbral de aceptabilidad social (acoso leve) por parte de sus subordinados, puede entenderse como el efecto de la normalización de dichas situaciones de acoso, sin que éstas dejen de constituir un ejercicio de poder de género por parte de los subordinados.¹⁴⁶

Si bien es cierto que las mujeres mando no sufrieron de situaciones de acoso sexual en las que sus cuerpos eran directamente invadidos mediante el contacto físico, podemos ver que efectivamente los varones subordinados continúan ejerciendo acoso sexual en su contra. Puede que este acoso sea más “sutil” y logre pasar desapercibido dentro de la institución policial, sin embargo, este dato resulta ser muy importante, porque demuestra algo que ya mencionamos más arriba, que es que no importa el puesto o cargo que una mujer ocupe, ella será primero y ante todo, una mujer.

Otro asunto que es importante aclarar es el que tiene que ver con que si los hombres pueden ser víctimas de acoso sexual.

Como veremos más adelante, Daniel fue el único varón que dijo ser acosado sexualmente, sin embargo, nuestra definición de acoso sexual nos remite a las conductas inapropiadas de los hombres hacia las mujeres, y de ninguna manera esto puede ser a la inversa. Veremos por qué. Para lo cual recurriré a las palabras de Wise y Stanley:

Al mismo tiempo que se afirma que las mujeres pueden, por supuesto, acosar sexualmente a los hombres, y que por lo tanto éste es un problema unisexual, también se admite que a las mujeres les sucede con mucha mayor frecuencia que

¹⁴⁶ Tena Guerrero, Olivia, Aldaz Portas, Renata, Avendaño Serrano, Erandi, Ramos Valdez, Zuleyma Edain e Espinosa, Irving Javier, “Cuerpo, jerarquía y poder: acoso y hostigamiento sexual en mujeres policía”, *op. cit.*, p. 18.

a los hombres y les produce mayor sufrimiento. Treinta millones de conductas masculinas y dos conductas femeninas, a nuestro entender, no representa un fenómeno unisexual. Reconocemos que las mujeres pueden, y quizás a veces lo hagan, importunar a un hombre empleando medios sexuales, pero **no aceptamos que ésta sea la misma conducta que ejercen los hombres**. Que una mujer le acaricie el trasero a un hombre *significa* algo muy distinto que la misma conducta a la inversa. No estamos diciendo que las mujeres jamás se muestren lascivas con los hombres, esto sucede, aunque pensamos que de ningún modo están generalizadas como nos querría hacer creer la prensa popular.¹⁴⁷

Esto significa que las intrusiones de tipo sexual que los hombres pueden padecer de parte de una mujer necesitan de un abordaje propio y distinto al que se hace en el caso de mujeres acosadas por varones. Esto es así porque el hecho de que algunos hombres sean importunados por mujeres no puede leerse como “lo mismo pero a la inversa” de lo que le pasa a las mujeres cuando son acosadas por varones, no son dos caras de una moneda, puede que incluso se traten de monedas diferentes.

Como bien lo plantean las autoras, el acoso sexual no puede pensarse como un fenómeno unisexual, porque no resulta ser equitativo ni en la constancia con la que le pasa a unas y a otros, ni con los daños que estos actos provocan a mujeres y hombres. Tomemos el caso de esta investigación. Sin pretender que este dato sea “estadísticamente representativo de la incidencia de acoso sexual en el Pumabús”, es importante mencionarlo porque es ilustrativo de lo que estas autoras argumentan. En total pude reportar los casos de ocho mujeres que fueron acosadas sexualmente en un Pumabús, cuatro de ellos me fueron relatados por las propias víctimas y el resto de casos fueron presenciados y fue así como me los compartieron. Frente a esto, solo un joven aseguro haber padecido acoso sexual por parte de una mujer en el metro, no en el Pumabús.

¹⁴⁷ Wise, Sue, Stanley, Liz, *El acoso sexual en la vida cotidiana*, op. cit., p. 74,75. Las cursivas son de las autoras y el énfasis es mío.

En cuanto a los diferentes daños que unas y otros pueden experimentar con respecto al acoso sexual, notaremos que las reacciones son muy distintas de parte de los hombres ante las conductas sexuales inapropiadas de una mujer.

Regresando a la investigación sobre el acoso sexual entre mujeres policías, cabe señalar que también los varones policías fueron interrogados al respecto, las autoras afirman que:

Incluso al darles las instrucciones del llenado de esta sección del cuestionario [la que preguntaba por el acoso sexual], algunos no contuvieron la risa y las miradas cómplices entre ellos. Esto nos acerca a confirmar que ellos no se sienten autorizados, dada su condición masculina, a vivir con molestia los acercamientos sexuales femeninos no solicitados y que estas experiencias les dan más estatus entre su grupo de pares, constituyendo un fenómeno diferente al experimentado por las mujeres.¹⁴⁸

Aunque se insista en convencernos de que el acoso sexual que recibimos las mujeres debe halagarnos y hacernos sentir orgullosas por ser portadoras de la belleza suficiente para que un hombre nos proporcione su atención, las mujeres sabemos que esto está muy lejos de ser el tipo de experiencia que nos provoca ser acosadas por los hombres. Vemos que los hombres reaccionan de forma distinta ante los acercamientos sexuales de una mujer. Esto es así por diversas razones, pues su condición masculina los coloca en una posición diferente, estas razones, como ya mencioné, necesitan un análisis propio.

Ahora bien, también en el caso de esta investigación, el acoso sexual no puede ser calificado como un fenómeno unisexual, porque ocho mujeres acosadas y un hombre acosado no es, por donde se mire, algo que denote la misma situación entre mujeres y varones.

Con todo esto no se sugiere desestimar o minimizar las conductas sexuales inapropiadas que una mujer puede cometer contra un hombre, al contrario, es necesario abordar estos hechos en su especificidad. Lo que sí es necesario aclarar es que estas conductas de

¹⁴⁸ Tena Guerrero, Olivia, Aldaz Portas, Renata, Avendaño Serrano, Erandi, Ramos Valdez, Zuleyma Edain e Espinosa, Irving Javier, "Cuerpo, jerarquía y poder: acoso y hostigamiento sexual en mujeres policía", *op. cit.*, p. 15.

mujeres hacia hombres no son prácticas sistemáticas cometidas contra los varones, porque no existe una cultura de la agresión sexual hacia los hombres que haya permeado históricamente a nuestra sociedad, porque las mujeres no hemos expropiado el cuerpo de los hombres para convertirlos en objeto de nuestra satisfacción sexual, por lo que no tenemos ninguna clase de respaldo social para “acosar sexualmente” a los hombres.

Analizado de esta forma, parecería ser que el fenómeno del acoso sexual es algo así como una fábrica de mujeres victimadas por los hombres, pero en realidad estamos frente a un fenómeno más complejo. Esta complejidad queda muy bien expuesta en las palabras de las autoras:

El “poder” es un artículo enteramente negociable o, mejor dicho, es un *producto* elaborado que resulta de la negociación y la interacción. En el sistema del “poder interactivo” entre sexos no hay una jerarquía rígida; en realidad, es un objeto de negociación, interacción y, lo que es particularmente importante para nosotras, de manipulación.¹⁴⁹

Si bien es cierto que somos las mujeres las que lidiamos de forma cotidiana con diversas intrusiones masculinas a nuestra intimidad, también lo es que es a partir de esta constancia que las mujeres hemos acumulado una gran cantidad de conocimientos y estrategias para tratar de evitar o controlar situaciones de acoso sexual.

Esto significa que el acoso que comenten los varones contra las mujeres no se desarrolla en un entorno de entera pasividad femenina, en realidad, los varones que acosan sexualmente a las mujeres suelen toparse con diversos tipos de respuestas y lucha por parte de éstas. En otras palabras, las mujeres nos resistimos al acoso sexual de diversas formas, por eso el acoso sexual no puede sintetizarse en la fórmula: hombre agresor poderoso y mujer víctima sin poder. Dentro de las situaciones de acoso sexual suelen transcurrir luchas en las que las mujeres procuramos por diversos medios recuperar el control sobre nosotras mismas, reclamándoselo a los hombres que nos agreden.

¹⁴⁹ Wise, Sue, Stanley, Liz, *El acoso sexual en la vida cotidiana*, op. cit., p. 160. Las cursivas son de las autoras.

Las mujeres siempre nos hemos defendido de las agresiones masculinas, invisibilizar nuestro poder ha sido una forma de hacernos creer que efectivamente no podemos ser otra cosa que víctimas. Sin embargo, esto nunca ha sido así del todo, por eso es tan importante privilegiar las experiencias de las mujeres, porque gracias a ellas enteremos más cosas de las que pensamos o incluso de las que conocemos.

5.2. Paso uno: notar la existencia del acoso sexual en el Pumabús

Durante las entrevistas que realicé, llevaba conmigo un testimonio que había sido publicado en la cuenta de Facebook creada por estudiantes de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, dicha nota puede ser consultada en los anexos. En ella se narra cómo una joven presencié lo que un chofer de Pumabús hizo ante un evento de acoso sexual que un trabajador de la UNAM cometió contra una de las jóvenes a bordo.

La dinámica durante las entrevistas fue mostrar esta nota a las y los entrevistados y pedirles que me comentaran sus impresiones y opiniones con respecto a lo que acababan de leer.

Iniciaremos de nueva cuenta con las palabras de Daniel. Al mostrarle la noticia sus impresiones fueron las siguientes:

Al menos en este caso el chófer hizo algo bueno, pero solo el problema sería el seguimiento al caso, porque muchas veces como está el sindicato de la UNAM, es muy difícil que despidan trabajadores aunque hagan esta clase de cosas, y pues si había pensado que quizá ocurría eso en el Pumabús, pero el problema es que no denuncian, y también que puede bajarse y se va ¿no? Esta medida de no dejarlo bajar hasta llegar con seguridad es buena, para que tampoco se pueda ir, nada más faltaría ver qué ocurre con el trabajador ese.

El hecho de que la persona que cometió el acoso sexual fuera un trabajador hace que Daniel piense casi de inmediato en el sindicato de la UNAM como un posible impedimento para ejercer sanciones contra el trabajador, aunque cometa este tipo de violencia dentro de las instalaciones de Ciudad Universitaria.

En otro momento le refiero la posibilidad de que otras personas puedan cometer acoso, como los estudiantes, a lo que plantea: “No me han dicho que haya ocurrido pero pues seguramente también ¿no?, porque igual han de aprovechar los que son así.” A su vez, Daniel percibe diferencias entre el Pumabús y los transportes públicos de la ciudad de México, principalmente porque: “Como es población universitaria, [la que usa el Pumabús] casi todos son más conscientes, pero igual ocurre esto ¿no? [acoso sexual], ocurre menos, pero si ocurre.”

En capítulos anteriores habíamos visto como Erick ve en el Pumabús un transporte seguro. Considera que si bien las mujeres estamos expuestas a más riesgos, no considera que existan diferencias sustanciales en cuestiones de seguridad entre mujeres y hombres dentro de Ciudad Universitaria, específicamente dentro de un Pumabús. Al terminar de leer la nota, comenta:

Me parece impresionante y me aclaras más mi idea de la seguridad, porque nunca me imaginé que un chofer fuera a hacer eso, a mí me surge la duda de cómo supo el chofer o si se acercaron a decirle, no lo sé, pero la cuestión es que salvaguardo la integridad de la chava e hizo que se entregara el tipo que iba cometiendo el acoso, entonces me pareció algo impresionante, eso nunca lo voy a ver, yo creo, afuera. También me parece impresionante que pase esto aquí, sabiendo la vigilancia que hay y lo riesgoso que para ellos puede ser eso, me parece algo impresionante que se dé esto a estas alturas y aquí.

Así pues, lo impresionante no es el acoso en sí, sino que el acoso haya ocurrido dentro de un Pumabús, en un lugar vigilado donde las posibilidades de ser descubierto eran altas. Erick, al igual que Daniel, elogia la respuesta del chofer ante la agresión, pero no se pregunta qué es lo que ocurriría con el trabajador.

Al plantearle a Erick quienes considera que son más vulnerables de recibir acoso sexual en el Pumabús, me comenta: “No pues sin duda las mujeres, en mi opinión, que actualmente, no sé, me imagino que ha de haber cada perverso, puede ser incluso igual para ambos, pero sí, en su mayoría las mujeres son las que pueden sufrir más acoso.”

Es interesante notar que Erick se refiere a las personas que cometen acoso como “pervertidos” y que Daniel se refiera a estas personas como “los que son así”, de algún modo se piensa que estas personas exponen conductas desviadas o predispuestas al acoso, porque así son, como si “el ser así” fuera algo que ha sido parte de ellos o de ellas desde el principio, no como actitudes aprendidas.

Estos son los elementos a los que Erick les atribuye a la existencia de acoso sexual, perpetrado en su opinión, de forma particular contra las mujeres:

A mi punto de vista incluye varios factores ¿no?, para empezar cultural, por el machismo que hay, me imagino que tiene que ver con el aspecto de que piensan que pueden tener a cualquiera, no sé, esa es mi idea, puede ser un factor, otra, pues comparando las fuerzas, un hombre puede ejercer más presión sobre una chava indefensa o una mujer indefensa en ese aspecto, entonces siento que se dan más las condiciones para que ellos se aprovechen de eso y comentan sus malas acciones, entonces siento que es más que nada por eso, aspecto cultural, el machismo, y la comparación de las fuerzas, muchas veces no es lo mismo.

Ya antes la cuestión de la fuerza física había sido mencionada por las mujeres y hombres como una característica atribuida principalmente a los varones que usan el Pumabús, u otros transportes públicos. Se consideró que esto es lo que les permitía realizar acciones como subir o bajarse de las unidades en los momentos de mayor afluencia. Ahora la fuerza física (también principalmente de los varones) es colocada como un factor que posibilita el acoso sexual. Sin embargo, Erick ha planteado que el acoso sexual bien podría ser un problema equiparable entre mujeres y hombres. Entonces, si la fuerza física de los varones es un medio para cometer acoso sexual, y las mujeres somos personas indefensas ante esa fuerza, ¿cómo acosaríamos las mujeres a los varones en un transporte público?

Por otro lado, la opinión de Paulina es interesante, veremos por qué, sus palabras ante la noticia fueron:

Pues creo que como en general en los medios de transporte siempre estas expuesta a ese tipo de situaciones, creo que no es una cosa exclusiva del Pumabús, y de hecho no creo que se presente tan frecuentemente como en otros lugares como el metro o camiones, y pues si está feo que haya sido un miembro de la UNAM el que haya hecho esto ¿no? y pues el hecho de que el chofer haya tratado de hacer algo pues habla bien de los choferes en general del transporte de la UNAM.

Pareciera que entre estas palabras se oculta una defensa del Pumabús, excusando este caso de acoso sexual debido a que en realidad estos actos no son frecuentes. Lo que Paulina realmente lamenta es que sea un miembro de la universidad quien haya cometido el acoso, de nueva cuenta, el acoso mismo y la joven que lo padeció no son lo que despierta sus opiniones. El problema no es el acoso sexual, sino que éste ocurra en la UNAM (algo similar está en la opinión de Erick), pues los verdaderos espacios de ocurrencia son el metro o los camiones, y en mucha menor medida en el Pumabús.

Por otro lado tenemos las palabras de Julia, las cuales son particularmente reveladoras:

Pues creo que la chica actuó bien, y también el chofer, creo que se hizo lo que muchas veces no se hace y me identifiqué porque como te explicaba en el correo [se refiere al correo electrónico que me envió para decirme que había pasado por una experiencia de acoso sexual en el Pumabús y que deseaba colaborar con la entrevista] a mí me paso algo similar y entonces yo no lo hice. Y no sé exactamente qué estaba pasando con la chica y con el acosador, y pues dejando de lado todos los comentarios que pasaron, que pusieron ahí, creo que es una buena acción que se tiene que hacer inmediatamente cuando sufres ese tipo... cuando te encuentras en una situación de esas, tanto en el Pumabús, que me sorprende y no me sorprende porque pues yo también lo experimenté y también en el transporte público, entonces como que al final de cuentas vuelva a ser lo mismo en el transporte de mi escuela y en el transporte de tu casa, pero creo que la chica y quien se acercó a la chica a ayudarla lo hizo y creo que se debe hacer y que estuvo bien.

Después de que habíamos terminado con la entrevista, Julia me comentó que decidió participar en la misma porque desde el momento en el que sufrió de acoso sexual. No había podido olvidar que no había hecho nada ante el acoso, consideró que compartir su experiencia conmigo era una forma, finalmente, de hacer algo ante la violencia de la que había sido objeto.

Podemos darnos cuenta de que se identifica con lo ocurrido en la nota que le presenté, y hace hincapié en que ella no hizo nada a diferencia de lo que pasó con la joven acosada por el trabajador. Así mismo, elogia que la joven acosada haya recibido apoyo por parte del chofer.

A diferencia de Paulina, quien considera que en realidad los casos de acoso sexual deben presentarse con más frecuencia en transportes externos a la UNAM, Julia no percibe diferencias significativas entre el transporte que usa dentro de la universidad y el que utiliza fuera de ella. Al preguntarle a Julia quiénes considera que pueden sufrir más acoso sexual en el Pumabús, me comentó:

Pues las mujeres, pues no he escuchado realmente ninguna anécdota de algún amigo, en toda mi vida, que me diga algo ni en mi escuela o del transporte público y sin embargo he escuchado muchas cosas, de casos de amigas que les ha pasado esto, específicamente en el Pumabús no, pero digamos que si en la vida cotidiana, sí creo que es más común que le pase a las mujeres.

Veremos cómo esta opinión se repetirá en el caso del siguiente testimonio.

Al pedir la opinión de Ana Elisa respecto a si considera que la violencia sexual en el Pumabús es algo común, responde:

Sí, yo creo que sí, preguntándole quienes considera que reciben más la violencia sexual, añade que: A las mujeres, claro que a las mujeres, sí, creo que hay de todo, o sea, desde miradas feas, miradas incómodas, hasta ya como palabras o frotamientos. Creo que es triste que hasta de parte de los propios estudiantes, que los violentadores no son solo personas externas a la UNAM. Si creo que sea algo común, como en cualquier transporte público y si creo que le pase más a las

mujeres. La verdad nunca he visto... no sé si porque está más invisibilizada o porque de plano no, pero yo nunca he visto, por ejemplo, que agredan sexualmente a un hombre, a menos que sea homosexual, en el Pumabús no, pero en otros transportes.

Vemos que Julia y Ana Elisa consideran que el acoso sexual en el Pumabús o en cualquier otro transporte sufrido por varones es menos frecuente o casi inexistente porque han notado la forma desproporcionada en la que les ocurre a las mujeres en comparación con los varones.

Mientras Ana Elisa, Frida¹⁵⁰ y yo revisábamos los comentarios que las personas hicieron en la noticia, nos sorprendimos especialmente con los siguientes:

DEJENLO ACOSAR AGUSTO CHINGA!!!

7 de octubre a la(s) 23:37 · Me gusta · 2

Como si estuvieran tan guapas las morras, cada gorda chaparra se hace un favor haciéndose la víctima jaja

8 de octubre a la(s) 23:38 · Me gusta

A lo que Ana Elisa comentó lo siguiente: “Me impresiona la solidaridad que hay entre ellos, entre los hombres, es como de: Tengo derecho a ver y a hacer lo que quiera porque son mujeres. Y ve como me siento, como si yo fuera la loca. No falta el pendejo que te da el paso pero no pierde la oportunidad de arrimarse.”

Estos comentarios son particularmente reveladores, porque, como bien lo da a notar Ana Elisa, pareciera que algunos varones, lejos de mostrarse solidarios con la joven agredida, se colocan del lado del agresor. Argumentando que las mujeres queremos en realidad regodearnos en la idea de nuestra belleza física, para lo cual hace falta hacernos pasar por víctimas de acoso, y así dar la impresión de que fuimos agredidas por ser atractivas, cuando en realidad el acoso sexual no está motivado por la “belleza” de las mujeres, somos agredidas por el mero hecho de ser mujeres. Podemos notar que en este tipo de

¹⁵⁰ Quien es una amiga de ambas y que nos acompañó durante la entrevista.

comentarios se encuentra una lógica de minimizar la agresión, de solidarizarse con el agresor, y considerar que las mujeres sobre reaccionamos cuando somos acosadas sexualmente. La lógica para sobrellevar el acoso sexual parece ser demasiado condescendiente para con los agresores y punitiva para con las mujeres.

Para ejemplificar esto, tomemos en cuenta las palabras de David, quien es un joven al que abordé en un trayecto de Pumabús. Tiene 27 años y cursa el décimo semestre de la carrera de Economía; esta es su opinión con respecto a si el acoso sexual es algo recurrente en el Pumabús: “Pues supongo que si debe de ocurrir, pero en mi experiencia personal no lo he presenciado más de una sola ocasión, digo, los acosadores son muy astutos para eso ¿no? Lo hacen con discreción, pero supongo que si debe de existir.”

Ana Elisa se refiere a los acosadores como “pendejos” y David los llama “astutos”, en este caso podemos plantear la hipótesis de que existe una forma diferenciada de percibir a un acosador si quien emite la opinión es mujer o varón, y que pueden llegar a detectarse rastros de empatía o al menos de tolerancia a un agresor varón, si quien observa y opina también es varón.

Sugiero que retomemos lo que mencionamos en la introducción de esta tesis, sobre que gran parte de los significados de los eventos sociales se han creado a partir de una lógica masculina, por lo que no es extraño que los agresores varones resulten tan bien librados de los casos de acoso que han cometido.

Si nos interesamos en escuchar la forma en la que las mujeres construimos los significados del acoso sexual, veremos que queda muy poco o nada de la condescendencia mostrada entre varones hacia el agresor. Por el contrario, nos topamos con sentimientos de enojo, frustración, indignación, miedo y vergüenza. ¿Cómo es que el sentirnos agredidas y humilladas nos haría sentir bonitas?

Por otro lado tenemos las opiniones de Mónica. Ella fue una de las personas que estaban a bordo del Pumabús el día que los eventos de la nota ocurrieron. No estaba enterada de que la nota había sido publicada, y sus opiniones se vuelcan principalmente a los comentarios que se escribieron con respecto a la publicación:

Pues creo que hay opiniones muy variadas, entre los que no leen bien la nota y empiezan a opinar, entre las últimas leía que “ni que estuvieran tan guapas” y que no sé qué, o sea, ese tipo de comentarios no van ni al caso, no sé, también siento que son el tipo de opiniones que propician comentarios como “si vas vestida con falda mereces ser tal, o mereces que te hagan tal”. Por lo que veo como que si despertó interés, pero también es necesario frenar este tipo de opiniones como... es que no sé si llamarlos misóginos, pero sí de hacer menos a la mujer o de que si tienen que seguir cierto estándar para vestirse o para actuar porque si no le va a pasar tal, porque obviamente esto no pasa con los hombres, no es que veas que si un hombre va vestido como tal le va a pasar algo o le vamos a hacer algo.

Tanto en los casos de Ana Elisa, Julia, como en el de Mónica podemos notar que sus opiniones están dirigidas a pensar que el acoso sexual es una problemática casi exclusiva de las mujeres. Además de que fueron Ana Elisa y Mónica las únicas personas que hicieron comentarios explícitos de reprobación ante algunos de los comentarios vertidos en la publicación.

Al preguntarle a Mónica si considera que los eventos como el de la noticia son comunes en el Pumabús, reflexiona lo siguiente:

Yo creo que no porque no he sabido de muchos, o sea con este sería el segundo, pero no sé, siento que también hay muchas chicas que se lo guardan o se lo callan, entonces por eso no sé cómo cuánto podría haber, igual es una situación común y no nos hemos dado cuenta porque no se alza la voz, entonces, yo diría que no, pero la verdad, no lo sé. De que existe, existe, pero no podemos saber cuánto.

Mónica fue la única persona que se planteó el desconocimiento de si el acoso sexual es una problemática extendida o no en nuestro transporte fundamentado en el silencio de las personas que lo sufren ¿cómo podríamos saber qué tan presente está la práctica del acoso sexual en el Pumabús sino se promueve que se hable de ello?

Cuando le pregunté a Mónica por qué considera que nos acosan más a las mujeres, su respuesta fue:

Precisamente por lo que te decía de comentarios como estos [los de la noticia] como el de “ni que estuvieran tan guapas” que se les hace un favor, casi, casi, al estarte acosando, “te está diciendo bonita porque te está acosando, entonces me debo de sentir importante”, como que esta cultura que traemos de hacer menos a la mujer, lo que te decía de que no te puedes vestir de tal manera o ir a tal lugar o que debes ir acompañada, muchas cosas que ya traemos culturalmente y que también se reflejan en situaciones de acoso, porque culturalmente no está mal visto que hagan esto porque te están haciendo un favor, porque eres mujer y para eso estás o muchas cosas, siento que es una situación más cultural, creo que es a nivel, podríamos decir de... no sé si de todo el país, pero al menos de la ciudad sí.

Podemos ver que en este caso, Mónica pone énfasis en las formas en las que las mujeres somos representadas ante otras personas en los espacios públicos, y que además quienes perpetran el acoso, y algunos espectadores, suelen esperar que quienes lo recibimos nos sintamos halagadas.

Debido a que la conversación que mantuve con Andrea se dirigió hacia otros tópicos, no fue posible mostrarle la nota, pero al preguntarle si considera que la violencia sexual puede ser considerada como moneda corriente en el Pumabús, me comenta:

Es que puede pasar o no, tampoco nos vamos a ir a los extremos ¿no? De satanizar al Pumabús, pero sí, es un espacio en el que puede o no ocurrir, si lo veo como un lugar que puede ser latente de peligro, pero no por eso lo voy a satanizar ni a dejar de usar, porque lo cierto es que a veces lo necesitas. En cualquier lugar hay condiciones, cuando alguien ejerce violencia sexual le vale madres en donde sea.

Podemos notar que Andrea hace un comentario realmente importante, que puede tener origen en los estudios que ha realizado sobre violencia sexual, y es que ella considera que la violencia sexual es algo que puede ocurrir en cualquier lugar, esté vigilado o no,

sea una universidad o una calle de la ciudad. La violencia sexual no tiene que ver con un momento de mala suerte, o de estar en el lugar incorrecto en el momento incorrecto, tiene que ver con despliegues de poder, de reclamar el derecho a poseer los cuerpos de las mujeres a través de miradas, palabras o tocamientos.

5.3. Paso dos: el acoso sexual en el Pumabús afecta más a las mujeres

Mediante las conversaciones que pude sostener en las entrevistas y durante los trayectos de Pumabús, pude darme cuenta de que son las mujeres las que se sienten más cercanas al acoso sexual, lo hayan sufrido o no en nuestro transporte, lo consideran algo que puede ocurrirle más a ellas que a los varones.

De todas las personas con quienes pude hablar, Daniel fue el único varón que dijo haber sufrido acoso sexual. Si bien la agresión no ocurrió en un Pumabús, me parece importante retomar sus palabras, él me contó que el acoso ocurrió en el metro y que fue cometido por una joven. Al respecto me comentó: “La miré así como que, qué te pasa pervertida; raro, me paso, y me sentí bien raro, pero ya que iba a hacer ¿no?, también si la acuso no creo que me crean, porque es menos probable y se puede bajar en cualquier estación, y ya dije, mientras no haga nada más, si no ya ahí sí veo qué hago.”

Es interesante notar que si bien Daniel tuvo la idea de acusar a la joven que lo había agredido, no considero que tal acusación tuviera tanto peso como para ser considerada verídica, incluso él mismo argumenta lo extraño que le resultó ser acosado sexualmente en un transporte público. Esto puede proporcionarnos algunas pistas de lo complicado que puede llegar a ser para los varones denunciar el acoso sexual del que son víctimas.

En lo que Daniel insiste es en que se sintió “raro”, recordemos que según su opinión el acoso es algo que le ocurre en su mayoría a mujeres. Sería interesante plantearnos ¿A qué se debe que él considere como algo extraño el ser agredido por una joven? ¿Tendría que ver con la forma en la que las mujeres somos representadas en el espacio público? ¿No se supone que las mujeres somos objetos y no sujetos activos en los espacios públicos?

Como había mencionado con anterioridad, Julia, es una joven que se interesó en participar en la entrevista conmigo porque quería compartir su experiencia de acoso sexual en el Pumabús. Esto es lo que ella me contó:

Me encontraba justo en la ruta 9, *iba parada en la parte donde está más amplio para que vayan las personas paradas* [en uno de los pumabuses más nuevos], *no en los pasillos, y estaba parada* y detrás de mi había un señor, me parece iba de traje, y empecé a sentir que se me acercó mucho su... o sea de atrás, atrás de mí ¿no?, y el primer movimiento, pues obvio yo siempre pienso, no es, no es esto que estoy pensando, es porque se movió el típico camión, pero pues no, lo empezó a hacer otra vez y otra vez y otra vez y pues ya lo único que yo hice fue moverme y pues otra chava se quedó en mi lugar y vi como hizo lo mismo y pues no dije nada, simplemente me alejé de mi situación y ya después me parece que se bajó en Odontología.

A partir de lo que Julia relata, quiero que la lectora o lector ponga especial atención en los énfasis que colocaré en los siguientes relatos de jóvenes que fueron acosadas sexualmente, porque tiene que ver con algo que suele olvidarse con mucha facilidad, y es que cualquier clase de violencia ocurre necesariamente en un espacio. Las jóvenes exponen con claridad el espacio dentro del Pumabús en el que la agresión ocurrió. Si el espacio no fuera un aspecto importante en la experiencia de acoso, ¿Por qué estas jóvenes lo mencionarían en sus relatos? Más adelante veremos claramente cómo esta mención no es algo fortuito, el espacio se recuerda y menciona porque ha quedado marcado por la agresión, esos espacios en el Pumabús no significan lo mismo para los varones o mujeres que no hemos padecido de estas agresiones en un Pumabús; pero no podemos permitir que se nos escape la siguiente idea: el acoso sexual cambia a los espacios en los que ocurre, y por lo tanto cambia nuestra presencia en ellos.

Al preguntarle a Julia por quién cree que pudo haber sido el acosador ella dijo que:

Pues realmente estudiante... pues es que no lo podría descartar porque aquí hay muchas edades de estudiantes, pero la mayoría son jóvenes entonces yo creo que era algún trabajador, tal vez administrativo porque llevaba traje, no llevaba el saco,

llevaba la camisa y el pantalón de vestir, entonces yo creo que era algún administrativo.

Vemos como Julia, si bien no puede estar segura de que su agresor fue un estudiante, tampoco considera que haya sido una persona externa a la universidad, considera que esta persona bien pudo haber sido un trabajador de la UNAM. Más adelante veremos como una de las jóvenes argumenta que solo puede imaginar que quien la agredió es una persona que no pertenece a la universidad.

Al preguntarle por la reacción de la otra chica que fue acosada por el mismo sujeto me dijo que:

Tampoco hizo nada, ya no recuerdo muy bien si él fue el que se bajó, si yo me baje, si la chica se bajó, pero lo que recuerdo es que yo vi su cara de qué está haciendo este tipo, y de que quería moverse, de que quería hacer algo, sí había bastantes personas en esa área del puma, por eso estamos parados todos ahí y por eso no me moví tan rápido, aparte de que no supe cómo reaccionar, ya hasta que fue creo que en la otra parada que se bajó gente, fue cuando yo me moví, quedó la otra chava y no hizo nada tampoco.

Con esto podemos pensar en la idea que Virginia Vargas nos plantea sobre que la violencia que se comete contra las mujeres en los espacios urbanos es una violencia aleatoria, esto debido a que cualquier mujer puede ser agredida, si bien en un primer momento fue Julia quien estaba recibiendo la agresión, al apartarse de esa situación, el sujeto simplemente comenzó a agredir a otra de las mujeres que iba a bordo. ¿Esto qué quiere decir? Pues quiere decir que la agresión que Julia recibió no fue causada solamente porque el Pumabús estuviera muy lleno, o porque estaba cerca del agresor, fue agredida porque es una mujer, y por todo lo que ya vimos que eso implica en los espacios públicos. No es un problema *de* Julia, es un problema de cada mujer que aborda un Pumabús durante todo el día, cada día de la semana en los que está en servicio.

Es así como Julia me explica a qué le atribuye su reacción durante y después de sufrir acoso sexual:

Pues creo que por esta experiencia y por otras que he tenido en el transporte fuera de acá, pues, definitivamente en el primer momento no lo quieres aceptar, al menos yo no quiero pensar que es eso, por eso el primer movimiento que siento digo no, a ver, espérate, tranquilízate y ahorita ves qué pasa, en segundo momento, ya cuando me está pasando otra vez, es mera vergüenza el no decir, este tipo me está haciendo esto, o no me gusta lo que está haciendo, porque no puedo alzar la voz, me invade como... no sé si es miedo o simplemente no puedo moverme, no sé qué hacer, pero creo que es por vergüenza por decir lo que ese hombre está haciendo.

Veremos cómo es realmente común encontrar de forma repetitiva en los testimonios de las jóvenes palabras tales como: miedo, vergüenza, “me sentí congelada”, coraje, enojo e impotencia para describir cómo se sentían mientras y después de que se cometió la agresión.

Una vez que ha terminado de relatar su experiencia, le pido a Julia que reflexione en torno a si el acoso sexual es algo común en nuestro transporte. Me responde:

Pues sí, es un transporte público y me ha pasado en los otros y les ha pasado a las otras chicas y este es un transporte más, yo sí creo que es común [el acoso sexual en el Pumabús]. Además de que no se está visualizando porque no hablamos, yo fui una, la chica que estaba, la chica de aquí [se refiere a la chica de la noticia], pero como muchas veces, creo, no alzamos la voz, no decimos, no reclamamos, simplemente o nos quitamos o nos paramos o nos hacemos a un lado y dejamos que pase, pero no significa que no pase.

Veremos cómo es mucho más factible que sean las jóvenes agredidas las que consideren que el acoso sexual es un problema común en nuestro transporte, y más aún, que no encuentren diferencias sustanciales entre nuestro transporte y otros transportes de la ciudad, entre ellas está muy poco presente la certeza que muestran algunos varones o mujeres que no han padecido acoso sexual, a creer que el acoso sexual es en realidad algo de poca ocurrencia, porque el Pumabús da servicio a personas conscientes incapaces de agredir sexualmente a una joven pasajera.

A continuación presento el testimonio de Ana Elisa, esto es lo que me responde al preguntarle si ha sufrido de violencia sexual en nuestro transporte:

Sí, si he vivido violencia sexual en el Pumabús, pues desde eso, miradas raras de algún chofer, me acuerdo, que *pues sientes luego, luego, ¿no? Es que no sé cómo explicarlo, pero pues sientes feo*, creo que traía leggings, y te van viendo por el retrovisor y esas cosas, si es como de ¡aggg! ¡Qué flojera!, pero hasta en la ruta 1, iba al CELE antes, entonces tomaba la ruta 1 de regreso al metro, y un señor, que estoy casi segura de que era externo a la UNAM, pues sí, se me venía repegando y repegando y repegando y repegando y yo me movía y me perseguía, y yo me movía y me perseguía y así, pues sí fue súper, súper incómodo, y te hace sentir una impotencia enorme ¿no? Porque justo además no sabía a quién recurrir, tal vez es desinformación de parte mía, pero en ese momento no sabes cómo va a reaccionar la demás gente, porque ver a alguien golpeado por tu culpa tampoco es muy agradable, es como a ver, mejor me bajo y ya, pero si es molesto y si creo que existe.

A pesar de que como Erick nos había señalado, la universidad es un lugar altamente vigilado, Ana Elisa no percibió a esa vigilancia como una garantía de ayuda, simplemente encontramos situaciones de desorientación. En cuanto a quien considera que pudo haber sido el agresor, me comenta:

Casi estoy segura [de que quien la acoso era externo a la UNAM] porque no era estudiante, no traía mochila ni nada y era un señor como de cuarenta años, con pants deportivos. Y es que estaba llenísimo, lo que pasa es que... *en los pumas, no en los nuevos, era viejito, que están como los asientos de atrás y hay un cuadrado para que vaya parada la gente, y yo iba ahí, y él también, y pues así me movía y seguía y seguía, hasta que le di como un codazo, pero como que sigue viéndote y así. Y como ves que no está funcionando lo que estás haciendo, porque casi siempre cuando se te quedan viendo y los volteas a ver cómo de ¡Qué pendejo! Pues ya, como que se hacen pendejos ¿no? Pero cuando ves que no les está dando miedo, como que no está funcionando lo que estás haciendo, te*

empieza a dar miedo a ti, porque es como... te está retando y no sabes que pueda pasar ¿no? Y es como “me vale, puedo más”.

Ana Elisa comenta que en un momento pareció que su agresor adquirió una actitud retadora. A pesar de que ella se alejaba de este sujeto, él continuaba agrediendo. Podemos notar que esta situación se diferencia de la de Julia, quien una vez que se alejó de su agresor, el dejó de agredirla para hacerlo contra otra joven.

Durante la entrevista Ana Elisa recuerda a un chofer de Pumabús de quien se hizo amiga durante los primeros tiempos que ella empezó a usar el Pumabús, retomo sus palabras debido a que nos revelan algo realmente importante a tener en cuenta, ella me comenta que:

Por ejemplo, mi amigo chofer, que me saluda, pero luego, luego ves cómo lo hace ¿sabes? Me dice güera... güerita, pero no me dice como ¡Ay, güerita! [En un tono más cantado] es más como ¡Hola, güera, ya no te había visto! Que no es lo mismo que me diga: ¡Ay, güera, ven! [En un tono más cantado] Y así, ¿ya sabes? O sea, como que sientes, si él me ve por el retrovisor y me sonrío no siento que sea como ¡ay! Pero si hay otros choferes que van viendo. *Se siente, es diferente.*

De este testimonio, como dije, hay algo que es necesario mencionar. Para ello voy a remitirme a la cita con la que he abierto este capítulo:

Una Narayan (citada en Sheila McIntyre, 2000: 170) plantea que, como resultado de la frecuencia con la que ciertos grupos experimentan un trato que los subordina, adquieren un “privilegio epistémico”; es decir, desarrollan un conocimiento más inmediato de las formas en que la opresión opera y da forma a sus vidas, así como una conciencia más afinada de sus manifestaciones sutiles y variaciones en distintos contextos.¹⁵¹

Bien podemos argumentar que Ana Elisa proporciona pruebas de lo que se nos expone en esta cita.

¹⁵¹ Boquet, Ana, Cooper, Jennifer, Araceli, Mingo, Moreno, Hortensia, *Intrusas en la universidad*, op. cit., p. 173.

“Pues sientes luego, luego, ¿no? Es que no sé cómo explicarlo, pero pues sientes feo.”
“Se siente, es diferente.” Es realmente interesante darnos cuenta de que es a través de lo que Ana Elisa siente (y no de algo que racionaliza de forma enteramente consciente), que se da cuenta de cuando alguien se acerca o la mira de formas que les resultan incómodas y ofensivas; que una mirada o un saludo no significan lo mismo cuando vienen de alguien que siente que no tiene la intención de agredirla. ¿De dónde provienen estos conocimientos tan detallados en cuanto a las variaciones en las interacciones con otras personas en el transporte público? Nada más y nada menos que de las experiencias reiterativas de diversas formas de acoso sexual que Ana Elisa ha tenido en los espacios públicos, los cuales ocurren, si bien dentro de la universidad, también fuera de ella.

Puede que estos conocimientos se desplieguen de formas individuales, en lo que cada mujer siente frente a una mirada o un acercamiento, pero como hemos visto, las jóvenes acosadas no reconocen al acoso sexual como algo que vuelve inseguro a nuestro transporte. Volvemos a la idea de que el acoso sexual opera únicamente a nivel personal, por lo que es complicado planteárnoslo como un problema social.

Somos las mujeres uno de los grupos socializados en la subordinación, por eso nos resulta más sencillo percibir las agresiones de índole sexual, reaccionar ante comentarios molestos (a los que suelen llamarles chistes sexistas), de monitorear de forma muy precisa aquello que nos causa incomodidad, escozor, miedo, porque nos han enseñado a tenerlo, y nosotras hemos aprendido a conocerlo muy bien. Para aclarar de forma más detallada esta idea, recurro a las palabras de David, al preguntarle si de sufrir acoso sexual en nuestro transporte denunciaría la agresión, esta fue su respuesta:

No lo considero necesario [denunciar el acoso si alguna vez lo sufriera] salvo que fuera algo muy hostil, si acudiría con el chofer o con alguien que pudiera brindar un apoyo más, pero creo que con eso sería suficiente. Por lo general no creo que un acosador vaya más allá de... pues de estar ahí cerca de ti y cuando tú les dices: “Oye por favor hazte para allá no me estés molestando”, no creo que su conducta fuera tan insistente.

Las palabras de David revelan que debido a que las experiencias de acoso sexual en el Pumabús no han estado presentes en su vida como universitario, no conoce las dinámicas del acoso sexual, ni sabe que los acosadores no solo pueden ser insistentes en sus acciones, sino que, en el caso del agresor de Julia, agredió a más de una joven en el mismo trayecto.

Es innegable que las jóvenes acosadas sexualmente (tanto en el Pumabús como en otros espacios públicos) hemos adquirido y construido una gran cantidad de saberes y conocimientos que nos han condicionado para entender que son nuestros cuerpos los más vulnerables a ser invadidos, y que por lo tanto es nuestra responsabilidad evitar esos agravios.

Para continuar con la exposición de los testimonios, seguiremos con las palabras de Mónica, esto es lo que me comenta acerca de si ha vivido o presenciado acoso sexual en el Pumabús: “Sí, bueno, presenciado esta [el caso de la noticia] y vivido también, he tenido esas dos experiencias. A mí lo que me pasó fue mucho antes de esto, [lo que se narra en la noticia] esto fue el semestre pasado, lo que a mí me paso fue hace como...bueno, yo iba en primer semestre, hace como dos o tres años más o menos.”

Debido a que Mónica no parece tener intenciones de empezar su relato sobre la agresión que sufrió, me veo en la necesidad de pedirle que me narre lo que le ocurrió, y ella me cuenta lo siguiente:

Bueno, yo iba... no era precisamente tarde, eran como las cuatro y media, quizá las cinco, yo iba para el Universum, entonces iba por esta ruta [la ruta 3] entonces fue como que lo llamado... los clásicos “arrimones”, [haciendo señal de comillas] pero es que es eso, no sé a qué nivel estaría extendido, porque yo no dije nada, porque en ese momento... sea por el miedo, por la pena, por cualquier cosa, te quedas congelada y no sabes qué hacer, entonces como que dices, qué está pasando, por qué, qué hago, y pues lo que hice fue bajarme y caminar y ya sabes que por allá también está todo solo y dije, no me hubiera bajado, ya que se te pasa como que si te enojas, y dices por qué no hice algo y te da coraje, pero en el momento si te quedas congelada.

Al preguntarle si el acoso ocurrió en hora pico, ella me comenta que: “No, no iba muy lleno, pero *yo iba hasta atrás* [viajaba de pie], entonces yo digo que eso fue lo que, se podría decir, facilitó lo que paso.”

En cuanto a si considera que el acosador fue un estudiante respondió que:

Yo creo que no, o sea, obviamente no vi bien al tipo [quien la acosó fue un varón], pero *bueno a mi opinión era alguien foráneo, que sería para mí lo más común que podría pasar, o trabajador, algo así*. Y obviamente lo vi de reajo y dije, es que si lo está haciendo, si es a mí, pero, o sea, si dices qué hago, qué hago, te quedas como sorprendida o en pánico y no sabes qué hacer; entonces sí, sí lo vi de reajo pero lo que hice fue tocar y bajarme, medio me perdí, entonces ya estás así toda de nervios, dices, no, ya me quiero ir a mi casa, creo que esa vez ya ni fui al Universum, dije, ya después. Lo que quieres en esos momentos es como sentirte protegida y por allá pues como que yo sentía que estaba sola, por allá por los rumbos medio solos, y si dije, lo que ya lo quiero es sentirme segura, o con alguien.

Le pregunto a Mónica si el hecho de estar dentro del campus no le brindó la sensación de seguridad y protección, ella responde que:

No, porque como te comentaba... estaba alejada del campus central, que sería como que lo más seguro que podrías tener, como de Rectoría o todo eso, que si hay más gente, que si hay más movimiento, y que sí... yo quisiera creer que si alguien lo ve también va a decir algo, pero allá no había mucha gente; principalmente fue el no saber a quién acudir o qué hacer, en el momento no se me ocurrió acudir con el chofer, cuando vi que la chica lo hizo [la de la noticia] dije ¡claro! El que tienes ahí más a la mano dentro de la institución, el que te puede respaldar es el chofer, es el único que tiene más autoridad, se podría decir, porque como alumnos pues si como quiera puedes decir algo, pero para imponer un castigo, el chofer es la vía más directa.

Podemos notar que al igual que en el caso de Julia, Mónica ve en lo que sucedió con la joven de la nota acciones que a ella misma le hubiera gustado realizar cuando fue agredida, como alzar la voz ante el acoso o pedir ayuda al chofer.

Mientras hablaba con Jocelyn le pregunté si había tenido experiencias de acoso sexual o si ha presenciado este tipo de eventos, ella respondió que efectivamente había presenciado un acto de acoso sexual en un Pumabús. Esto es lo que relata:

Fue en esta misma ruta, que es la 5, de hecho iba con otros compañeros de la Facultad, y vi en frente, en la zona de enfrente, como un señor de aproximadamente 50 años se acercaba a una chica, pero se encimaba en ella lascivamente, porque se veía su mirada, y la verdad pues fue muy incómodo, tanto que las demás personas que estaban alrededor de esta chica pues se dieron cuenta y le empezaron a reclamar al señor y ese señor inmediatamente se bajó, como estábamos cerca de la parada, en la siguiente se bajó.

Jocelyn me aclaró que la chica iba de pie mientras sucedía el acoso y que además el Pumabús iba bastante lleno en ese momento. Al preguntarle por la reacción de la joven que estaba siendo acosa, me cuenta que:

Pues yo empecé a ver que se movía, que movía el brazo pues para separarlo ¿no? de su cuerpo, pero el señor seguía insistiendo en acercarse, entonces fue cuando empezaron a darse cuenta las demás personas y un chico que estaba al lado intervino y le dijo: “Oye, déjala, estás molestándola”, y el señor se quedó así de “¿qué pasa?, no estoy haciendo nada”, y la otra persona que estaba al lado igual de la chica [quien era igualmente una chica], le dijo: “Si, ya déjala, deja de molestarla”, y fue cuando vio, creo, que ya íbamos acercándonos a una parada, no recuerdo cual, y se bajó.

Es claro que cada agresor reaccionó de diversas maneras, hemos visto como uno de ellos acoso insistentemente a Ana Elisa, otro no encontró dificultades en acosar a dos mujeres en el mismo trayecto, o como veremos más adelante, un agresor negó que haya acosado

a alguien, en el caso que narra Jocelyn, el agresor se bajó del transporte una vez que este fue confrontado por otras de las personas a bordo.

Al preguntarle que si lo que presencié aquel día puede ser considerado como algo que ocurre constantemente en el Pumabús, ella me dijo que:

Yo creo que sucede continuamente, porque de hecho pues he visto que en varias paradas de los pumas ya tienen detectadas a varias personas que hacen eso, no sé si has visto los carteles, digo a mí, afortunadamente nunca me ha pasado, quizás porque siempre trato de tomar precauciones, de irme sentada de ese lado [del lado de la ventana] ir acompañada de un amigo, entonces como que te protege un poquito más ¿no?, pero si yo creo que es algo muy cotidiano.

De aquí hay algo valioso para rescatar, podemos notar cómo Jocelyn considera que el acoso sexual es algo que ocurre dentro de situaciones precisas, es decir, casi como si fuera un evento de oportunismo, no una práctica sustentada en la desigualdad de género y en la representación de las mujeres como objetos. Parece que al seguir el planteamiento que propone, las mujeres que son acosadas en un Pumabús no fueron o no pudieron ser lo suficientemente cuidadosas para evitar la agresión.

Por otro lado tenemos las palabras de David, al preguntarle el cómo se plantea el acoso sexual en nuestro transporte, su respuesta fue la siguiente:

Bueno, en mi caso no he tenido la experiencia de vivirlo directamente, solamente en alguna ocasión llegue a escuchar que alguien estaba molestando a una chica, pero ha sido solamente en una ocasión, era en esta ruta [la ruta 1], pero iba de regreso hacia metro CU. Entonces el chofer le dijo al joven, porque era un varón, que se bajara del Pumabús, porque veía cómo iba acosando a una chica, entonces ha sido la única vez que lo he presenciado.

Al contarme este acontecimiento, me interesó conocer más detalles de lo ocurrido, por lo que le pregunto si alguien se mostró solidario con la joven acosada, a lo que David respondió:

Pues no, nadie más le mostró su solidaridad, pues porque ya veíamos que el chofer había tomado control de la situación, de hecho era una hora pico, entonces pues venía todo súper lleno, entonces la mayoría no nos dimos cuenta, sino que se detuvo el chofer y abrió la puerta y le dijo a esta persona que se bajara o que de lo contrario le iba a hablar a alguna de las patrullas para que lo bajaran, lo bajo en una zona que no es parada, ya era noche, y la persona esta se negaba, decía que no venía haciendo nada, pero finalmente se bajó del transporte.

Al plantearle a David qué es lo que sucedería si llegara a verse acosado sexualmente en nuestro transporte, comentó lo siguiente:

Pues es como un poquito complicado ¿no?, el hecho de ser hombre, digo, no es que un hombre no sea acosado, pero pues lo manejas a lo mejor un poco diferente, somos como más territoriales, apartas a la persona que te viene molestando, ya si es algo totalmente hostil o agresivo, pues ya, los hombres tenemos esa cultura de la agresión física ¿no? Pues ¿qué onda? [Lo dice en un tono retador] Pero no creo que habría más problema para alejar a un acosador.

De nueva cuenta la fuerza física es convocada, pero en esta ocasión no para argumentar que a través de ella puede cometerse el acoso, sino como un medio para responder ante él. Es interesante ver como David proclama como una característica de los varones la “cultura de la agresión física” y que Erick haya considerado que las mujeres somos indefensas, justamente por la falta de la fuerza para cometer alguna agresión física. Como veremos, David no es el único varón en argumentar que recurriría a la violencia física si padecieran o presenciaran el acoso sexual.

La diferencia entre mujeres y hombres a la hora de implementar la violencia física como defensa ante el acoso sexual, puede quedar más esclarecida gracias al siguiente dato, el cual fue recogido de entre alumnas y alumnos de la UNAM a nivel licenciatura:

Se observa que el recurso a la violencia como defensa alcanza una proporción importante en los hombres que han sido objeto de “roces y contacto físico no deseado” pues una quinta parte (19.5%) procedió de esta manera. Aunque la

proporción es considerablemente menor a la que alcanzan sus compañeros, también en este caso hay un claro incremento en la población femenina que usa este recurso (4.8%) que muy pocas veces se emplea.¹⁵²

En el momento en el que le pregunte a Andrea si sabía dónde realizar una denuncia si viviera violencia en el Pumabús, ella empezó a relatarme la experiencia de acoso sexual que sufrió por parte de un trabajador de la UNAM. Esto es lo que ella me narró:

Mira, ahorita ya lo sé, cuando, deja hago cuentas... en el 2012 yo estuve en un programa de becas, se llamaba el Programa de becas para formación de jóvenes a la investigación de la Escuela Nacional de Trabajo Social, era como si yo hiciera un servicio social y venía cuatro horas, la revisión con mi tesis. En febrero de ese año, lo cierto es que no recuerdo la fecha, intento recordarlo y tengo muy buena memoria, pero lo bloqueé. Mi hermana trabaja en el Facultad de Medicina, ella es bióloga y da clases en Medicina, en ese entonces ella estaba en la maestría y yo salía de las asesorías, me subía al puma, [de la ruta 9] me venía con ella, comíamos juntas, era muy frecuente que lo hacíamos. Entonces, en esa ocasión yo venía a ver a mi hermana, nos habíamos quedado de ver a las dos y media, siempre nos veíamos en la parada de Odontología. Entonces me subí al Pumabús [ella recuerda que fue la unidad 44 la que abordó ese día] en la parada de Trabajo Social y ya venía, traía mi mochila, traía mi lap, traía mil chácharas y *por lo regular yo suelo colgarme la mochila de un tirante hacia atrás, para taparme las pompas ¿no? Y ese día venía así, venía en la puerta de en medio, y se llenaba y se llenaba y se llenaba el maldito puma. Yo llegué súper tarde; como por Filosofía un mono se puso atrás de mí, muy alto, corpulento, venía con playera rosa, me acuerdo, y despeinado y de lentes y yo sentí que se me pego, dije: ¡Ah! pues "X", de seguro fue el trajín del puma, no pues ya después venía bien recargadote en mis nalgas masturbándose con todo lo que le daba el espacio, lo cierto es que en un momento me paralizó el miedo, cuando yo empecé a sentir dije ¡no, esto no está pasándome a mí! Entonces volteé a verlo y era evidente que tenía la erección del planeta, era*

¹⁵² Boquet, Ana, Cooper, Jennifer, Araceli, Mingo, Moreno, Hortensia, *Intrusas en la universidad, op. cit.*, p. 184.

visible a través de su pantalón. Entonces me quedé paralizada, llegamos a Economía, no dije nada, llegamos a Derecho, nada, y yo estaba súper estresada y lo único que me pasaba por la cabeza era: “No puede ser que estés haciendo una tesis sobre abuso sexual, que conozcas tanto de violencia y te quedes paralizada.” Estaba en una crisis en mi cabeza, era un enojo descomunal y una indignación y frustración de no estar haciendo nada y de dejarlo. Ya después hasta se acomodó, dijo, “esta no dice nada” y me agarró así [se sujeta a sí misma la cintura] ¡no, pues peor! Como pa’ acomodarme, haz de cuenta. Entonces dije, no, no, no, algo tengo que hacer y me acordé de... estaba tomando un Diplomado de formación profesional en violencia sexual y en la asociación a donde iba, recordé que había un poster que decía “A lo que más le tengo miedo es al silencio.” Y me acordé de este poster y dije: “No te puedes quedar paralizada” y fue así como rapidísimo, entonces entre Derecho y Odontología me acuerdo que le grite al chofer: “Oiga, chofer, podría ayudarme, este cuate, y se lo describí, se me viene repegando.” [Andrea asegura que le brotaron lágrimas mientras pedía la ayuda del chofer]. Y ya después hasta estaba todo chorreado, ¡ay no, qué horror, qué asco! O sea, ahí se vino el mono y yo así como de ¡qué rayos! Entonces el chofer no se paró en la parada de Odontología se fue más adelante a una bahía, no dejó bajar a nadie hasta que llegó el de vigilancia, llegaron dos carros de vigilancia UNAM para bajar al cuate este. Todos los chavos que estaban arriba del puma, recuerdo mucho a uno que tenía una playera café, de lentes que le empezó a mentar la madre y dijo: “Déjenoslo, chofer, no abra la puerta, ahorita nosotros lo arreglamos.” Y yo así toda ¡Ahhh! Justo en ese momento le mandé un mensaje a mi hermana: “Oye, sabes que, me paso algo en el puma, no le dije que, está el puma parado.” Y mi hermana ya estaba en la parada, ella vio cuando paso el puma, que se paró adelante y que la gente no se bajaba. Cuando abren la puerta los de vigilancia estaban ahí y me empezaron a decir: “Díganos quién es”, yo no lo señalé lo señaló el chavo de la playera café, los de vigilancia lo agarraron y lo subieron a la patrullita de vigilancia UNAM y ya después me bajaron a mí y se bajó el chofer. Varias personas que venían en el Pumabús me empezaron a preguntar que cómo estaba que si me sentía bien que si tenía a alguien que estuviera conmigo, y ya llegó mi hermana.

A partir de este momento Andrea me narra la forma en la empezó y se desarrolló el proceso de denuncia contra el sujeto que la agredió en el Pumabús:

Me dijeron, te vamos a llevar a jurídico, que está en la entrada principal [de CU], te vamos a llevar ahí para ver qué va a pasar, y les dije: “Sí, vámonos”, y me subí a la patrulla y llegando ahí conocí al director de área que se llama Alfredo Estévez, ahorita ya no está ahí, lo cambiaron de área, pero él era abogado director de esa área y pasé con él y me dijo: “Me reportaron esto, ¿cómo te sientes?, ¿estás bien?”, me empezó a preguntar muchas cosas, le conté de mi tesis, datos generales, y me dice: “Tú sabes lo que se hace en estos casos, ¿verdad?” y le dije: “Sí”, y me dice: “¿Quieres ir a una fiscalía de delitos sexuales?” Y le dije: “Sí, pero yo necesito mi abogado, alguien de aquí” y me dijo: “Sí, ya viene tu abogado, quieres hacerlo si o no para que yo llame a una patrulla y vengán a recogerlo a él”. Levantamos una constancia de hechos, porque el cuate que me agredió trabaja en la universidad, en ese entonces trabajaba en la Facultad de Economía como personal de biblioteca. Aunque yo sabía eso de manera externa, de a dónde ir, en la UNAM yo no sabía qué hacer o a quién recurrir, si el cuate este de vigilancia no hubiera sabido a dónde llevarme no sé qué hubiera pasado¹⁵³; porque mi idea era ir a mi escuela a buscar a un amigo que trabaja ahí que es abogado y que me diga qué hacer, esa era mi idea.

A partir de este momento presentaré el testimonio de Andrea en el orden en el que fue narrado, para evitar discontinuidades en los eventos que relata expondré toda la narración tal y como ella la hizo, al final presentaré mis argumentaciones al respecto. Así continua el relato:

Me aventé todo el proceso en la Fiscalía, me llevaron en un vehículo de la universidad, iba mi hermana, iba Alfredo, el abogado y el chofer. La psicóloga [de la Fiscalía] me dijo que no me veía alteraciones relacionadas al hecho, también me

¹⁵³ Esto es realmente importante. Podemos darnos cuenta de lo contingente que fue esta situación, si el personal de vigilancia no hubiera sabido a dónde ir o qué hacer, Andrea no habría recibido la atención debida. Todo el proceso que ella narra pudo ser distinto. Nos damos cuenta del papel tan importante del personal de vigilancia como de su debida capacitación en casos como estos.

preguntó: ¿cómo supo usted reconocer esa sensación, de que venía restregando?, ¿cómo tiene usted la certeza de que se venía masturbando? y yo: No manches si el güey se vino y ya traía la manchota. Llegando a mi casa mi padrastro me dijo: “¿Por qué hiciste tanto escándalo si no te violaron? y tú tienes la culpa por llevarte ese pantalón” y me acuerdo que le dije, mira, podría estar encuerada en el Pumabús y nadie tiene derecho a tocarme, nadie, sin que yo se lo permita, o sea, yo tampoco voy a ir a tocar a alguien, con quien yo estoy es porque estamos de acuerdo.

Después de un tiempo, como yo otorgué el perdón, porque me cansé de ir al reclusorio y me cansé de las declaraciones y me cansé de eso, a mi Alfredo me lo advirtió, me dijo, por el tiempo que ha pasado... el cuate estuvo de vacaciones tres meses en la cárcel, pero al yo otorgarle el perdón, lo reestablecieron en su trabajo, cuando yo entro al Posgrado, a él lo cambian de área y él hoy es vigilante en el posgrado y el jueves de hecho lo vi, caminé por fuera de la Unidad de Posgrado y lo cierto es que ya se me había olvidado que él estaba ahí, yo venía en la baba, y lo vi, y dije ¡no puede ser! Lo cierto es que no me da miedo el cuate, me da mucho coraje verlo, pero yo sabía que al otorgarle el perdón ese era el riesgo que corría y Alfredo me lo dijo, él me siguió asesorando, todo el proceso estuvieron conmigo, la universidad estuvo conmigo, iban conmigo, me decían tu llega aquí y de aquí sale el vehículo al reclusorio con tu abogado, todo el tiempo fue así. Pero el punto es que por ahí sigue el cuate este, entonces si me da como... a estas alturas no me arrepiento de haberle dado el perdón porque fue si fue muy desgastante, yo ya no quería venir a la escuela, cambió totalmente mi percepción de Ciudad Universitaria, porque yo me sentía segura en la universidad, si tú me preguntas, después de mi casa la universidad es uno de mis lugares favoritos, pero yo no me sentía segura y el Pumabús lo dejé de usar todo el tiempo en el que terminé mi tesis de licenciatura, ya no lo volví a usar, lo volví a usar hasta cuando entré al posgrado, y lo usaba solo de regreso, porque como siempre llegaba tarde me iba en taxi, por ejemplo, si venía con mi hermana, que siguió esa rutina de verla, me venía caminando, porque dije, prefiero caminar y todavía hasta la fecha es así de, la ruta

9 y ver el maldito Pumabús 44 [al cual asegura que no volverá a subirse nunca]... y en otras ocasiones también me lo encontré a bordo del Pumabús y lo que él hacía era bajarse, la primera vez que me lo encontré fue en un Pumabús ya estando en el posgrado, igual yo venía a ver a mi hermana, se subió en Filosofía, me miró y yo también y esa fue la primera vez que me lo encontré... nunca le escuché la voz, pero no se me olvida la cara, ni cómo era, ni el nombre ni nada, entonces en cuanto lo miré era evidente que me había reconocido, se bajó a la siguiente parada, en Economía y yo miré que siguió caminando, ahí fue darme cuenta que si le habían regresado su trabajo.

Al preguntarle que si entonces todo el proceso de denuncia se había realizado por fuera de la UNAM me responde:

¿Sabes lo que pasa con una falta administrativa? [A lo que respondo que no] en una falta administrativa se levanta un acta de hechos, lo que hace la UNAM es levantar actas administrativas, de hecho yo tuve que venir a ratificarla, lo que había pasado. En esta, la primera ocasión que te digo que fui, que Alfredo me levantó, por así decirlo, mi declaración y ya ahí me dice: “Es que mira, esto se queda como por control interno porque él es alguien que trabaja en la universidad”, entonces el control interno implicaba que ellos como jurídico tenían que denunciarlo a él a su área para que cesara su empleo, era como doble el proceso, hacerlo aquí y hacerlo en una Fiscalía de delitos sexuales, entonces me llevaron a la agencia que está... creo que en la de Benito Juárez. Él mientras iba en la de vigilancia llamó a su sindicato, el de aquí [de la universidad] y cuando yo llegué a la Fiscalía de delitos sexuales su sindicato ya estaba ahí para defenderlo de la estudiante que lo había acusado de acoso cuando él era una buena persona.

Me reconfortaba el hecho de que Alfredo, y el abogado estuvieran todo el tiempo conmigo, después de un rato Alfredo me dijo: “Tengo que ir a atender un caso parecido, te dejo con tu abogado, puedes ir a jurídicos el día que tú quieras”, me dio su teléfono y yo le hablaba diario, a veces solo iba porque en ese lugar de la universidad me sentía segura, en el Jurídico, no me sentía segura ni en la escuela,

de hecho yo le hablé a mi tutora y me dijo: “Está bien, no vengas”, no vine dos semanas. A mí lo que más me molestaba era que la universidad yo la sentía segura, y ahora tener esa sensación de tener que cuidarme aquí.

Al preguntarle a Andrea por cómo se supone que terminaría el proceso que había empezado en la Fiscalía de delitos sexuales, me comenta:

Pues mira, se supone que le tocaban entre tres y cinco años [de cárcel], mi papá es abogado, mi papá estaba enfadadísimo porque le iba a otorgar el perdón, pero le decía: “Papá entiende, es desgastante, estoy cansada, tengo que terminar de escribir una tesis, necesito titularme ya”, entonces fueron como muchos factores, porque justo un día antes de que yo otorgué el perdón, murió mi bisabuela y yo en el reclusorio en vez de estar con mi familia. Lo cierto es que nunca me viví como víctima.

En ese sentido como que la universidad te decepciona, entiendes que fue el sindicato [quien le devolvió su empleo al agresor] pero es parte de, entonces si cambió mi percepción. Es muy subjetivo, por ejemplo, ahorita estoy aquí bien tranquila, me encantan Las Islas, tengo buenos recuerdos, pero lo cierto es que la sensación de seguridad ya nunca más va a estar aquí y menos en el Posgrado, yo voy al posgrado hipervigilante, pensando: “Y este loco no pudiera hacer algo, sabe en dónde estoy, podría conocer mi rutina”, entonces ahorita la opción es caminar al puma y no caminar por donde sé que me lo voy a encontrar.

Tú dices, pasó en el Pumabús, pero el impacto no solamente es en el Pumabús o la percepción del Pumabús, cambió mi percepción de Ciudad Universitaria, hubo un impacto en mi familia porque me reclamaban: ¡Pobre hombre! Y decía ¿¡Pobre hombre!?! ¡Pobre de tu hija! Yo quería que me vieran con fuerza como de: Lo hice. Pero tiene un impacto más allá, dices, algo que paso en veinte minutos, de trabajo social a odontología, en veinte minutos te dan en la madre en un buen de cosas.

Finalmente Andrea reflexiona lo siguiente: “¿A cuántas chavas este cuate no les ha hecho lo mismo y no dicen nada? Porque culturalmente te enseñan a que te quedes callada porque es tu culpa.”

No cabe duda de que el testimonio que Andrea me brindó nos permite visualizar los niveles tan variados en los que operan las consecuencias del acoso sexual, de las reacciones que suscitó el que ella haya intervenido legalmente contra el sujeto que la agredió, que Andrea no sea capaz de volver a sentirse segura dentro de Ciudad Universitaria, y que por lo tanto, extreme sus medidas de autocuidado, que su agresor sea actualmente un trabajador de la UNAM, un vigilante, quien se supone debe apoyarnos en caso de peligro, siendo que él mismo es un agresor sexual, y que además tenga que toparse con él debido a la proximidad del lugar donde él trabaja y donde ella está terminando su maestría, que los procesos de denuncia no sean amigables para con quienes inician una demanda (esto al exterior de la universidad), que su denuncia haya sido puesta en duda (igualmente por fuera de la universidad), que la agresión termine siendo culpa suya por su forma de vestir; de forma resumida, que sea responsabilizada por sufrir la agresión.

Como la propia Andrea lo señala, le reconfortó saber que la UNAM estuvo acompañándola durante el proceso de denuncia, que la asesoró legalmente y que se le ofrecieron las opciones disponibles para comenzar con el proceso legal de denuncia tanto dentro como fuera de la universidad. Sin embargo, estamos ante una paradoja: porque el apoyo demostrado por la universidad no se hizo presente al permitir que el agresor volviera a ser un trabajador de la UNAM, el sindicato lo permitió, entonces ¿Es que de verdad no había nada que hacer para que el sindicato de la UNAM no recontratara a la persona que agredió a una miembro de la comunidad universitaria?

Por otro lado, puede que sea el de Andrea el caso más extremo en el que una persona le otorga un significado negativo al espacio en el que ocurrió la agresión, pues ella asegura que no se siente capaz de volver a abordar el Pumabús número 44 de la ruta 9, y que si bien es cierto que actualmente continua usando el servicio de nuestro transporte, tuvieron que pasar algunos meses para que pudiera volver a hacerlo. Si bien ha podido usar de

nuevo los pumabuses, Andrea se ha topado con su agresor en el mismo entorno en el que fue agredida.

Otra cosa que es importante destacar es que la agresión que sufrió tuvo algo que podríamos llamar como efecto expansivo, su influencia negativa alcanzó a toda Ciudad Universitaria. Esto demuestra lo equivocados que pueden estar quienes consideran que el acoso sexual es una agresión menor, pues en realidad puede tener efectos realmente perjudiciales para quienes son víctimas de este tipo de violencia.

Su testimonio cambió mi percepción del Pumabús también, porque ahora sé que un hombre que se atrevió a masturbarse encima de ella es un usuario más de nuestro transporte, que viaja y se mezcla con el resto de las y los usuarios.

A pesar de esta carga tan negativa que ha adquirido Ciudad Universitaria, Andrea fue capaz de regresar a este espacio, de cursar su maestría y de volver a usar los pumabuses. Andrea tiene muy claro que no quiere ser tratada con condescendencia ni con lástima, sino como una mujer fuerte que pudo enfrentar a su agresor. Al finalizar la entrevista, no pude hacer otra cosa más que admirar a Andrea por su fortaleza, por su buen humor y por su disposición a compartir su experiencia conmigo.

5.4. Paso tres: esto no puede ni debe seguir ocurriendo

Finalmente, me sentía muy interesada en conocer las formas en las que las personas entrevistadas concebían estrategias para prevenir y revertir el acoso sexual en nuestro transporte. Veremos como las formas en las que se piensa que el acoso sexual puede ser evitado revelan mucho de las maneras mismas en las que se entiende al propio acoso sexual.

Siendo fiel al orden que hemos seguido en la exposición de las opiniones de las personas entrevistadas, empezaremos con las formas en las que Daniel considera que se puede combatir al acoso sexual en el Pumabús: “Pegar carteles de qué hacer en caso de que te acosen adentro o de que haya un robo adentro. Avisar al chofer y no dejar bajar al acosador y ya que vayan con el de seguridad lo más pronto posible, que lo acusen y que los demás puedan seguir su camino.”

Podemos darnos cuenta de que la propuesta de Daniel es una propuesta que se acota a la situación precisa en la que se comete el acoso sexual, en la cual se debe detectar a quien está padeciendo el acoso y quien lo está cometiendo para remitir a quien cometa el acoso con las personas de vigilancia, para que el recorrido del Pumabús pueda seguir su curso normal. Parece que la problemática del acoso empieza y termina dentro del Pumabús, por lo tanto solo en este espacio deben realizarse acciones para su combate.

Por otro lado, Erick propone las siguientes medidas para hacerle frente al acoso sexual en el Pumabús:

Híjole, pues no sé, implementando quizá tecnología en los pumabuses, porque lo ideal sería que ella se expresaran al momento que están sintiendo que la están acosando o algo así, que gritaran, no sé qué tan peligroso pueda ser si estén amenazas o algo así, implementar algo para que el chofer pueda percatarse, o lo que están implementando ahorita en la ciudad, los nuevos camiones, no sé si los has visto, que ya tienen los choferes sus cámaras en el tablero, entonces ya hay cámaras estratégicas, el chofer al lado del volante tiene dos pantallitas porque tiene las cámaras una viendo por la parte trasera y otra por la parte delantera. Quieras o no ya con la vigilancia le bajarían mucho más porque saben que ya están vigilados entonces siento que si se reducirían las posibilidades pero gradualmente y no solo acosos, robos, se pueden percatar varias cosas, no solamente acosos. Las personas ya no se van a atrever a hacer cosas si están vigilados.

De nueva cuenta podemos ver que Erick plantea al momento del acoso como el único momento en el que se pueden realizar acciones contra este tipo de violencia. Argumenta que lo más importante es que las personas que están siendo acosadas puedan exteriorizar lo que está ocurriendo para actuar de forma instantánea, lo que, como vimos, es de vital importancia. Alzar la voz al momento de sufrir acoso sexual fue algo determinante en la forma en la que la experiencia del acoso se construyó, ya que sentirse apoyadas o sentirse solas fue algo que impactó en el uso de nuestro transporte.

Si bien el de Paulina es otro tipo de razonamiento, sigue la misma línea de las propuestas pasadas:

Pues creo que, como te había dicho al principio, que mandaran más pumabuses, porque igual luego el hecho de que se atasquen es lo que propicia ese tipo de situaciones. Al preguntarle a Paulina si considera que al ir todas las personas sentadas en el Pumabús, eso reduciría las posibilidades de sufrir acoso sexual, ella me comentó: Pues yo creo que sería menos probable.

En esta ocasión, el combate al acoso sexual reside en una forma más ordenada de hacer uso del espacio en el interior de los pumabuses, la proximidad física a la que estamos sujetos las personas que viajamos a bordo de un Pumabús “atascado” es entendida por Paulina como un posible detonante del acoso sexual. Es casi como si fuese únicamente el espacio el que determina la incidencia de acosos, no las personas que están dentro de este espacio en particular. Sin embargo, podemos recordar el caso de Mónica, quien asegura que el día que fue acosada sexualmente el interior del Pumabús estaba despejado.

Las propuestas de Julia traen consigo nuevas ideas para combatir el acoso sexual en nuestro transporte, ella sugiere:

Pues yo creo que... incluso pensé en poner los tipos letreros de No fumar, una figura que dé a entender eso, no con el fin de que, ¡ah! ya lo vi y no lo voy a hacer sino de dar cuenta o visibilizar que no es como algo "X" ¿no?, sino que alguien está pidiendo que no se esté haciendo, claro que el que lo vea y que tenga ganas o que se le ocurra no es garantía de que no lo haga, pero creo que es una forma de decirle, sabemos lo que pasa en el Pumabús y no quiero que lo hagas, o los universitarios no estamos de acuerdo en que lo hagas, seas o no universitario, tal vez esa es una forma no de prevenir, pero sí de visibilizar un poco, de prevención como tal, pues está el protocolo que manejabas [se refiere a la idea que le planteé sobre la creación de un protocolo de acción en caso de acoso sexual en el Pumabús], si se pudiera hacer, darle difusión para que la persona que esté con las intenciones piense en las consecuencias que puede tener si lo hace, también no sé

si sean muchas o si él diga: “pues qué me van a hacer o qué me pueden hacer”, pero creo que son formas de hacer que no sea escondido, que no se vea o que no se piense que no es común, sino que ya se vea que está ahí y que se puede hacer algo.

En este caso Julia plantea algo realmente importante para combatir al acoso sexual en los transportes públicos: visibilizar el problema, sacarlo de ese púdico silencio que lo mantiene encerrado en la acepción de “asuntos privados”, de acontecimientos que solo le incumben a quienes lo hayan padecido, es una carga que le corresponde llevar a las personas que hayan sido acosadas en un Pumabús.

Sin embargo, Julia también considera que lo que puede y debe desalentar a las personas de cometer acoso sexual es tener presente el castigo que puede recibir por ello, no el convencimiento de que las mujeres merecemos ser respetadas en los espacios públicos, y que nuestros cuerpos nos pertenecen exclusivamente a nosotras, por lo tanto nadie más puede apoderarse de él de ninguna forma.

Esto es lo que Ana Elisa plantea para combatir la violencia sexual en el Pumabús:

Pues hijole, es que claro que se necesita más educación, eso es lo más importante... [En este momento llega un conocido de Ana Elisa quién le pregunta cómo esta, ella responde que está en medio de una entrevista sobre violencia sexual en el Pumabús, a partir de aquí se generó el siguiente dialogo:

El joven: ¿A poco? ¿Violencia sexual en el Pumabús? ¿Qué te han hecho?

Ana Elisa: Pues...de hecho estaba haciendo una propuesta que es...

El joven: ¿Qué te tocaron o algo así? ¡Qué poca madre! ¿Y no gritaste? Hubieras gritado ¿Agarraron al güey? No manches, que maricas, yo si hubiera madreado al güey. Después Ana Elisa le comenta al joven que la conversación está siendo grabada por lo cual el joven se retira del lugar].

Si bien la interrupción del joven durante la entrevista fue algo fortuito, he decidido exponerla aquí porque ilumina algunos aspectos importantes en referencia a la violencia que sufrimos las mujeres.

Primero: no puede pasarse de largo el tono insensible en el que el joven le pregunta a Ana Elisa “¿Qué te tocaron o algo así? ¡Qué poca madre! ¿Y no gritaste? Hubieras gritado.” Esto último casi en tono de reclamo, ¿por qué no gritarías si alguien te agrede? Lo que esta persona no conoce es el miedo y la parálisis emocional que las jóvenes víctimas de acoso sexual sufren mientras viven la agresión, emociones que me han sido narradas durante las entrevistas. Si bien el joven se coloca del lado de Ana Elisa, pone su atención (y en este caso, su violencia declarada) de lleno en el agresor, es él el centro de las acciones que deben ser tomadas, no Ana Elisa.

Ana Elisa continúa con su propuesta:

Que obviamente se necesita educación y eso creo que viene desde cosas de equidad de género, desde las mujeres no somos objetos hasta... obvio no propondría algo como del metro, o sea, separen a las mujeres y a los hombres, porque creo que no es funcional y no solucionas nada de raíz.

Ana Elisa considera que una campaña que visibilice la existencia del acoso sexual en el Pumabús también es una buena idea, lo cual está en sintonía con lo que propone Julia. Podemos notar que Ana Elisa habla explícitamente de la necesidad de promover acciones desde la equidad de género, mediante las cuales se reconozca que la violencia hacia las mujeres se sustenta en el mero de hecho de ser mujeres, y que como tales somos colocadas en desventaja con respecto a los varones, que esa desventaja está construida a partir de concebir a las mujeres como personas inferiores a los hombres.

Al preguntarle a Mónica por las acciones que propondría para acabar con el acoso en el Pumabús, respondió lo siguiente:

No sé, es que siento que es un problema más cultural, siento que la respuesta tendría que venir como más a nivel de cómo educamos a los varones o cómo en casa se inculca todo eso, pero eso es algo que obviamente no está a nuestro

alcance, para erradicarse ahorita. Yo digo que la principal arma que tenemos es alzar la voz, o si tú estás viendo algo, por ejemplo, me ha tocado de otras amigas que ayudan, o sea, ayudarse, puede ser entre estudiantes, entre mujeres o como lo quieras ver, pero ayudar, por ejemplo, chicas como yo, sé que no debí ser la única, que se congelan en el momento y que no hacen nada, si tú lo estás viendo también señálalo, ayudarnos entre todos para poner fin a este tipo de problemáticas.

Podemos ver que Mónica considera que modificar la educación que reciben los varones desde la infancia es fundamental para cambiar la percepción que los hombres tienen con respecto a las mujeres. Sin embargo, decanta sus sugerencias hacia una solidaridad entre personas que presencien los actos de acoso sexual, y de alzar la voz para evidenciar que se está sufriendo de acoso, para sacar del anonimato esta clase de padecimientos en el momento de su ocurrencia.

Por otro lado, Jocelyn plantea las siguientes ideas para evitar el acoso sexual en nuestro transporte:

Híjole, es que yo pienso que es algo muy complicado ¿no?, porque, digo, eso como que se inculca de cierta forma tiene que ver con toda la educación que tenemos cada quien, o sea, así como tomar medidas preventivas, pues ni modo que vayas vigilando a todas las personas y digas ¡ah! es que este tiene mirada rara, pues tampoco, es como estar temerosa de todos, de todos los que tienes a tu alrededor. Yo he notado y he leído varias cosas al respecto, cuando dicen del acoso, por ejemplo, cuando la víctima enfrenta al acosador casi siempre actúan de la misma forma los acosadores y se van, o sea yo creo que si uno como víctima de ello actuamos al momento y decimos: “oye basta”, o sea, lo enfrentamos y lo hacemos en público, yo creo que sí podemos frenar un poco esas actitudes, porque digo, a veces uno puede decir que se acostumbra a ello de forma inadecuada, entonces se queda así sin decir nada, entonces yo siento como que alzar la voz, pues yo cambiaría eso.

Joselyn plantea que alzar la voz puede ser un medio efectivo para volver al acoso sexual un evento visible, lo cual está relacionado con el hecho de dejar de ocultar el acoso que

sufrimos, de no decirlo ni en el momento en el que ocurre ni después de ocurrido. Considero que también es importante buscar que cada voz alzada al momento de recibir acoso sexual se unificaran con otras voces que se están levantando por las mismas razones.

Si bien plantea que es necesario prestar atención a la educación que cada quien ha recibido en sus hogares, aboga, principalmente, por enfrentar de forma individual y momentánea a las personas que están cometiendo el acoso, detener en el momento la agresión, sin ir más allá de esa situación.

En el caso de Andrea, le pregunto a si a partir de su experiencia alguna vez pensó en formas de evitar el acoso sexual en el Pumabús, a lo que me respondió:

Mira, más, es lo que te decía al principio de tomar medidas de autocuidado. Lo otro tiene que ver con que estoy en la Federación Mexicana de Universitarias, de hecho la sede está aquí al lado de la Torre II de Humanidades, estoy ahí desde hace poquito menos de un año y en noviembre nos aceptaron un proyecto para trabajar acoso y hostigamiento sexual a mujeres estudiantes en la Universidad, entonces quizás en la parte institucional eso es lo que estoy queriendo abonar, primero investigando, de cuánto pasa, en dónde, con quiénes, quiénes son las principales víctimas, los espacios donde más suceden. Creo que lo primero es visibilizarlo ante la institución, de: “oye date cuenta, pasa en tus aulas, en tus edificios, pasa aquí”. Porque, por ejemplo, sino hubieras tenido el vínculo con esta maestra [se refiere a la persona que asesora la tesis de una amiga suya, mediante la cual pudimos contactarnos y programar la entrevista] tú no te enteras de que estoy investigando eso o yo tampoco puedo tener acceso a lo que tú haces, porque aún no se da ese vínculo.

Al hablar de propuestas concretas para combatir el acoso sexual en el Pumabús, ella me comenta:

Es que tienes que capacitar a la gente, mira, ellos nunca van a ver como problemática al acoso sexual si siguen viendo normal que el cuerpo de la mujer

está ahí y agárralo. Por ejemplo, la campaña que está haciendo el PUEG es muy buena porque como usuario te dicen que podrías hacer pero digo ¿y eso va a resolver el problema? Creo que la institución [se refiere a la Coordinación del Pumabús] lo visibilice como una problemática. Yo primero capacitaría al personal, o sea, no quiero que seas experto en nociones de género, pero quiero sensibilizarte para que visibilices la violencia, para que comprendas que sucede, para que no la minimices y digas: “¡Ah! pues se lo merecía por la falda”. Yo apostaría a capacitar al personal: reconoce tu propia violencia, reconoce que la ejerces, reconoce la propia, porque si no, no se ve como problemática, entonces por más que pegues cartelitos... habrá alguna a quién le impacte y diga ¡wow! esto me sirve aquí puedo ir como usuario.

Podemos darnos cuenta de que la postura de Andrea bien puede ser la más elaborada de todas las que se plantearon en este apartado. Si bien expone que de forma personal lleva a cabo medidas de autocuidado al viajar en el Pumabús, también está trabajando en una investigación para conocer las dimensiones del acoso y hostigamiento sexual dentro de nuestra universidad, pues es fundamental conocer el problema para poder combatirlo de forma adecuada.

Además, propone como tarea fundamental el capacitar en nociones de perspectiva de género a las personas que laboran en el servicio que ofrece el Pumabús, ya que mientras se siga considerando al acoso sexual como un acontecimiento menor y de poca importancia, no hay mucho que los/las choferes o los/las administrativos que se encargan de coordinar el Pumabús puedan hacer.

Por otro lado, destaca la idea que plantea con respecto a la necesidad de crear redes entre universitarias para, no solamente compartir nuestras experiencias con el acoso sexual en la universidad, y particularmente en el Pumabús, sino para compartir los esfuerzos que cada persona ha realizado, realiza o quiere realizar para combatir las diversas formas de violencia sexual que se ejercen sobre las mujeres, particularmente.

Vemos que Andrea tiene puesta la mirada en la necesidad de que se construyan espacios de encuentro y de discusión con respecto al acoso sexual que sufrimos algunas personas dentro de nuestra universidad. Estos espacios serían lugares para debatir y crear conocimiento, para hacer denuncias individuales y colectivas contra aquellas y aquellos que nos violenten por ser mujeres. Esta propuesta va más allá de planteamientos individualistas o acciones poco institucionalizadas, se trata más bien de una propuesta que se sustenta en la creación de una colectividad en torno a un tema del que no quiere hablarse, que quiere minimizarse, pero que es recurrente y realmente pernicioso para quienes lo padecen. Ninguna propuesta para combatir el acoso sexual en el Pumabús estará completa hasta que no incluya las voces de las personas que han sufrido este tipo de agresiones dentro de nuestro transporte público, por lo tanto hay una gran cantidad de voces por escuchar e incluir.

Antes de terminar este apartado quiero sugerir una reflexión más: pensemos en todo lo que estas jóvenes mujeres han dicho y sentido, hemos podido conocer algunas de las consecuencias de la violencia que sufrieron, sin embargo, ¿Podremos acaso conocer todas estas consecuencias? ¿Podrán ellas? ¿Qué clase de Ciudad Universitaria habrían conocido y vivido si no tuvieran miedo a la noche, a las agresiones sexuales, a los varones? Como bien nos lo dice Paula Soto: “Este temor a la violencia sexual modela la relación con los demás, influye en la movilidad/inmovilidad y en la apropiación que en y del espacio público realizan las mujeres, y define cómo reaccionan ante el otro y el poder que se le asigna.”¹⁵⁴

¿Qué les ha costado a estas mujeres una movilidad dependiente dentro de nuestro campus? ¿Qué sitios nunca han visitado? ¿A qué personas no han conocido? ¿Cuántas experiencias se han perdido? Pensemos en lo importante que es que las mujeres podamos movernos de forma libre y segura por el campus, en todos los aspectos de nuestras vidas que se ven afectados por no contar con este derecho dentro de nuestra universidad.

¹⁵⁴ Soto Villagrán, Paula, “Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos y prácticas sobre la corporalidad y las emociones”, *op. cit.*, p. 213.

Conclusiones

Se inició este trabajo partiendo de la idea de que los espacios urbanos y universitarios son realidades distintas para mujeres y hombres, y que estas distinciones podían ser aprehensibles a través de distintos comportamientos, ideas, conocimientos, emociones, presencias y ausencias.

Que haya planteado a las ciudades y universidades como espacios predominantemente masculinos no es solo una cuestión de retórica, es una cuestión material, tangible. Que espacios tan importantes para las ciudades y universidades (cargos administrativos, la rectoría) estén a cargo, en su mayoría, por varones, nos proporciona una idea de porqué estos lugares no han podido ser del todo agradables con las mujeres, actitud que queda corroborada en acciones tales como encarcelar a las mujeres que se defienden de sus agresores, o en el caso de nuestra universidad, tener conocimiento de los casos de acoso sexual que se dan a conocer en este trabajo.

La lucha (aparentemente) eterna en el uso y permanencia de lo que se ha construido históricamente como el espacio público y el espacio privado (la cual es una lucha que busca perpetuar los privilegios de algunos varones a costa de los derechos de las mujeres, como lo vimos en el caso de algunas de las académicas que laboran en la UNAM) es algo que no puede obviarse a la hora de plantearnos problemas como las violencias que se comenten contra quienes cruzan la línea más allá de los espacios que supuestamente les corresponden. Es decir, que las mujeres entren al espacio público es entendido, si bien no como justificación declarada, si como explicación coherente de que las mujeres recibamos violencia en las ciudades.

Pocas cosas desvirtúan tanto el análisis de estas violencias como el creer que todas y todos estamos igualmente expuestos a vivirlas, todavía hay quien se empeña en posicionarse en esa ingenuidad macabra que insiste en que hombres y mujeres representamos lo mismo ante un acto de violencia. Es realmente poco lo que podríamos comprender sobre la violencia particular que experimentamos las mujeres en los espacios urbanos y universitarios a partir de esta perspectiva tan aséptica de la violencia.

Es por esto que decidí enfocarme en la violencia recibida principalmente por mujeres, lo cual no tiene que ver con la intención de perpetuar el discurso que coloca a las mujeres siempre e inevitablemente como víctimas y a los varones como agresores, sino más bien para tratar de exponer la existencia de estructuras sociales configuradas por un orden de género que posibilita que las mujeres seamos agredidas, la mayoría de las veces, por varones, lo que significa que esta realidad es alterable en función de lo que representamos mujeres y hombres en nuestras sociedades.

Puede resultar complicado ver con claridad y a primera vista las diferencias que hemos mencionado, es en verdad factible creer que las ciudades y universidades son espacios que proporcionan las mismas oportunidades a todas y a todos de acceder y permanecer en ellos (quien quiere, puede), es decir, a diario vemos a mujeres y hombres caminar por las calles, por Ciudad Universitaria, usar los transportes públicos, trabajar, ir a clases, pasear. Por eso resulta necesario analizar aspectos específicos de la cotidianidad de las personas, para dar cuenta de que nuestra presencia en estos espacios tiene matices diferentes para unas y otros. En este caso se analizó el momento del día que las personas invierten en el uso de nuestro transporte universitario y lo que este espacio ha representado para estas personas, además de lo que caracteriza a la movilidad de cada quien mediante el uso del Pumabús.

Es así como la movilidad, los espacios, los tiempos y el género se entrecruzan para configurar nuestras experiencias en los espacios universitarios, específicamente en el Pumabús. Mediante la mirada que se enfoca en estos aspectos, fue posible notar diferencias claras entre unas y otros a la hora de transportarse por nuestro campus.

Cuando decidí hacer una tesis que hablara sobre las formas diferenciadas en las que mujeres y hombres interactuamos con nuestro transporte universitario, en función de nociones igualmente diferenciadas de que tan seguro o inseguro podía ser el transporte para unas y otros, me fui encontrado con varias personas que me dijeron una y otra vez que nuestro transporte era seguro para mujeres y hombres, porque es universitario, porque viajamos más estudiantes en sus unidades, porque su personal es de confianza ya que fue contratado por la UNAM.

Mientras la investigación avanzaba me percaté de que el hecho de que el Pumabús opere dentro del campus de Ciudad Universitaria le otorgaba, casi de forma instantánea, en opinión de algunas personas, un sello —prácticamente evidente— de calidad.

Si la seguridad de mujeres y hombres dentro de los pumabuses resultaba tan evidente, lo que decidí hacer fue dudar de esa certidumbre, por eso empecé a indagar en la existencia de eventos que develan la gran brecha que divide a mujeres y hombres en cuestiones de seguridad en los transportes públicos: la diferenciación de los espacios en función de diversos miedos, como a la noche o viajar sin compañía, y por supuesto, el acoso sexual.

Para empezar, las jóvenes entrevistadas fueron quienes, en su mayoría, hablaron del Pumabús como cualquier otro transporte público, no es “especial” solo por ser universitario, y más importante aún, esto no lo hace más seguro. Por otro lado, los jóvenes calificaron al transporte universitario como seguro, pero al mismo tiempo reconocían que las mujeres somos más vulnerables en el transporte público en general. Puede que la falta de indulgencia por parte de estas jóvenes para con nuestro transporte se deba a las diversas experiencias que han acumulado en él, en las cuales ellas se han sentido agredidas, al ser observadas por los choferes, por sentir invadido su espacio personal, hasta por abiertas manifestaciones de acoso sexual en su contra.

La noche resultó ser otro claro diferenciador espacial, las jóvenes expresaron más aprehensión a viajar solas por la noche que los jóvenes, y si bien es cierto que durante mis observaciones en la noche pude ver tanto a mujeres como a hombres, también hay que tener en cuenta que fueron ellas quienes argumentaron que planean con antelación sus trayectos, procuran no viajar solas, toman medidas preventivas como viajar cerca de otras mujeres o tratan de ir sentadas durante su trayecto. Esto significa que aunque el Pumabús esté saturado de mujeres y de hombres por las noches, esto no quiere decir que ellas y ellos viajen de forma equitativa, ellas viajan con más preocupaciones que ellos. Este espacio bien puede ser entendido, como lo dijimos en su momento, como un espacio mixto de inequidad. Con este concepto, Marcela Lagarde nos proporciona una idea realmente compleja expuesta en términos muy claros: un espacio mixto no es forzosamente equitativo, y la forma en la que las mujeres viajan en los pumabuses por las

noches es un claro ejemplo de esto. Notamos que las mujeres nos restringimos de formas mucho más evidentes el uso del Pumabús, en la mayoría de los casos, la noche y la soledad eran las bardas infranqueables, los límites que no nos permitíamos cruzar: De noche y solas, no.

Esto no pasa desapercibido en la vida cotidiana de las mujeres, como pudimos ver, esta movilidad restringida viene programada por toda una serie de experiencias, propias o compartidas, que han configurado a los transportes públicos como lugares peligrosos para las mujeres, nuestra movilidad está sustentada en y por conocimientos que hemos construido en torno a la violencia, la hayamos vivido o no.

Otra de las consecuencias de esta movilidad restringida quedó expuesta en lo primario que resultó ser el conocimiento que las mujeres entrevistadas evidenciaron tener de los espacios universitarios. Uno de los varones entrevistados hizo un verdadero despliegue de conocimiento sobre nuestro campus, su uso tan variado y continuo de los pumabuses lo ha dotado de una orientación espacial precisa. Daniel resultó ser un excelente ejemplo de cómo la movilidad libre por los espacios puede otorgarnos la posibilidad de entender y familiarizarnos con los mismos, en cambio, una movilidad limitada provoca que nuestros conocimientos sobre el espacio estén concentrados en zonas específicas, lo que provoca que nuestras imágenes mentales del campus tengan huecos, los cuales por lo general se asocian al desconocimiento y al subsiguiente alejamiento de esos espacios.

Bien podemos decir que detrás de esos mapas desnudos de amplias y precisas representaciones espaciales está una movilidad limitada o lineal (como los viajes que se realizan de alguna entrada del campus a alguna Facultad, Escuela o Centro y viceversa), incluso, yendo más lejos, se puede decir que las mujeres limitan su paso por CU a la movilidad que les es absolutamente necesaria. No me encontré con alguna joven que decidiera explorar nuestro campus, investigar qué hay más allá de determinada zona, averiguar a qué lugares se pueden llegar en las diversas rutas, no solamente consultando los mapas, sino abordando un Pumabús de una ruta desconocida y viajar para conocer, tal y como Daniel lo hizo.

¿Será que las mujeres no hacemos estas averiguaciones porque no nos sentimos invitadas por el propio espacio a estar en ellos, a conocerlos y apropiármolos?

Ahora bien, hay que recordar que el factor movilidad se analizó en función del uso del Pumabús, siendo este servicio una de las posibles formas de trasladarse a través de nuestro campus. Sin duda quien recorre CU a través de bicicletas, autos particulares o a pie, tendrá una percepción distinta del espacio universitario, porque lo ha conocido mediante el uso de otros transportes que le permiten ver y experimentar situaciones distintas a las de ir en un Pumabús.

En los casos de las personas entrevistadas, todas declararon ser usuarias/os regulares de una o varias rutas del Pumabús, es decir, han conocido nuestro campus mediante el uso de nuestro transporte público, por lo que no resulta extraño que hayan demostrado tener conocimientos compartidos sobre lo que implica hacer uso de este servicio (que el transporte demora demasiado, su saturación a lo largo del día, lo difícil que puede resultar acceder al servicio y en algunos casos, los riesgos a las que algunas personas se exponen al viajar en una unidad saturada).

Algo más que es importante mencionar, es que las mujeres hablaron de los espacios dentro de los pumabuses de una forma más detallada que los varones, especialmente aquellos sitios en donde algunas de las jóvenes recibieron acoso sexual. La experiencia de recibir acoso sexual es tan penetrante que los espacios quedan, por así decirlo, marcados, ese lugar en específico (*“iba parada en la parte donde está más amplio para que vayan las personas paradas, no en los pasillos, y estaba parada”, “en los pumas, no en los nuevos, era viejito, que están como los asientos de atrás y hay un cuadrado para que vaya parada la gente, y yo iba ahí”, “No, no iba muy lleno, pero yo iba hasta atrás”, “venía en la puerta de en medio”*) ha adquirido un nuevo significado, desde ese momento representa más que un lugar donde ir de pie, la violencia sexual lo ha convertido en un sitio del que emana el recuerdo del acoso sexual; las mujeres acosadas no volverán a viajar en ese lugar de la misma forma, el espacio ha cambiado, y ellas (nosotras) también.

Algo interesante en todo este asunto es que aún después de proponerle a diversas personas el planteamiento sobre la posible existencia de acoso sexual en el Pumabús,

hubo quien se mostró escéptico/a, o quien se resistía a creer que este problema tenía sus orígenes dentro de la población universitaria: el problema lo traen los de “afuera”, como si ser portador de una credencial de la UNAM o ser trabajador de la misma hicieran que cada una de nosotras y nosotros saliéramos del orden de género en el que hemos sido socializadas/os desde mucho antes de volvernos universitarias/os.

Es importante no ver en estos testimonios casos aislados de violencia, momentos de mala suerte, o desgracias propiciadas por personas faltas de educación, son expresiones de violencias permitidas por un orden de género que pone en desventaja a las mujeres, que nos culpabiliza por recibir acoso sexual y que espera que estemos convencidas de que no hay nada que podamos hacer para evitar que estas violencias sigan ocurriéndonos.

Considero que gracias a los testimonios de las personas entrevistadas, pudimos darnos cuenta de lo variado que pueden ser percibidos y vividos los espacios universitarios, particularmente nuestro transporte público. Varias de las mujeres con las que pude hablar llevan a cabo las mismas acciones de autoprotección que suelen realizar en otros transportes públicos, es decir, no pueden sentirse del todo seguras, sus experiencias les han demostrado que un transporte público, cualquiera que sea, puede representar un espacio de peligro.

Hay algo más que decir con respecto a los casos de acoso sexual padecidos por mujeres que se presentan en este trabajo, y es que todos tienen algo en común: todas las agresiones fueron cometidas por varones. Esto es algo que no podemos obviar o desestimar; incluso las veces en las que el acoso fue presenciado y no padecido, se reportó que dichas agresiones fueron cometidas por varones, además de que los carteles que pueden ser vistos en algunos puntos del campus en los que se denuncia el acoso sexual cometido en nuestro transporte, señala a un grupo de varones como presuntos responsables.

Si bien es cierto que este trabajo se concentra de forma especial en las experiencias de mujeres que han sido acosadas sexualmente, también resulta absolutamente necesario realizar un análisis desde la perspectiva de los varones que acosan sexualmente a las mujeres o incluso a otros varones. Pensando específicamente en esta investigación ¿Por

qué algunos varones cometen acoso sexual contra las mujeres en los pumabuses? ¿Quiénes son? ¿Son heterosexuales? ¿Tendrán cosas en común? ¿Tienen una explicación para lo que hacen? ¿Se arrepienten? ¿Se avergüenzan si son descubiertos? ¿Vuelven a hacerlo aún después de ser denunciados?

No cabe duda de que existen muchas interrogantes al respecto, y aunque esta investigación no proporcionó espacio para debatir estas preguntas, reconozco que es necesario prestar atención a lo que los varones tienen que decir sobre el acoso sexual contra las mujeres, lo cometan o no. Sin embargo, no debe tratarse a las experiencias e ideas de los varones como complementarias a las de las mujeres, de hecho ambas son realidades distintas, incluso contradictorias. Pudimos darnos cuenta de que algunos varones opinan que las mujeres que denuncian el acoso sexual son personas que tratan de demostrar que su supuesta belleza las hace blanco de acoso sexual, lo que, parece ser, es una forma de alardear sobre la posesión de esa belleza.

Así pues, no solo se pudo notar que son más los varones quienes cometen acoso sexual contra las mujeres, también otras investigaciones citadas en este trabajo dan cuenta de ello. Una de las grandes apuestas de los feminismos es incorporar a los varones dentro del pensamiento de la equidad de género, si son ellos los principales responsables del acoso sexual que padecemos las mujeres, es de gran importancia trabajar con estos varones. Esto en Ciudad Universitaria es de vital importancia, alumnos, profesores, trabajadores, administrativos, quien está a cargo de la rectoría, todos deben contar con una orientación de equidad de género, esto no está del todo ausente en nuestra universidad, sin embargo, estos casos de acoso sexual y muchos otros de los que no nos hemos entrado aún, demuestran que hay mucho trabajo por hacer en nuestra Universidad.

No se trata de señalar a cada varón como un acosador sexual potencial, sino más bien de convocarlos a un proceso de reflexión en el que puedan darse cuenta de lo que el acoso sexual significa para las mujeres, a la vez que examinan las formas en las que ser varón les ha permitido ocupar lugares privilegiados frente a las mujeres, para así dejar de participar de estos privilegios.

Ahora bien, algo que me pareció preocupante mientras realizaba este trabajo, es que casi todas las personas entrevistadas desconocían a dónde ir o a quién recurrir para realizar una denuncia por algún evento violento ocurrido en el Pumabús. Las acciones que emprenderían si se vieran envueltos o envueltas en algún percance en el Pumabús se congregaron en las siguientes:

- Usar teléfonos de emergencia y los botones de emergencia.
- Acudir a la defensoría de derechos universitarios / Llamar a alguna instancia establecida para denunciar la violencia en el Pumabús (si la hay).
- Buscar ayuda por parte de los vigilantes que transitan en los automóviles de vigilancia.
- Pedir apoyo en sus respectivas escuelas y ahí recibir orientación.
- Pedir ayuda al chofer del Pumabús.

Pensando particularmente en el acoso sexual, ¿Dónde podría denunciarse una mirada lasciva, un acercamiento no deseado, un comentario sexista, manoseos? ¿Por qué existen carteles que denuncian abiertamente el acoso sexual en el Pumabús y no hay respuestas institucionales al respecto?¹⁵⁵ Lo que sucede es que se insiste en tratar al acoso sexual como un acto ilícito más, como si no tuviera características propias, formas específicas de actuar y de tratar a la víctima y al agresor o agresora.

Para finalizar, quiero plantear algunas propuestas para hacerle frente al acoso sexual en nuestro transporte público.

Como mencioné más arriba, resulta indispensable trabajar con los varones de nuestra universidad, hace falta impartir una cultura de equidad de género desde los salones de clase hasta los espacios académicos más amplios. Se trata de modificar las conductas sexistas que aún existen entre la población estudiantil, sobre todo la varonil, algo de lo que pudimos dar cuenta en este trabajo. Además, pudimos notar cómo los varones, en su mayoría, no declaran haber sufrido alguna clase de acoso sexual dentro del Pumabús, por lo que no están tan familiarizados con este tipo de experiencias. Esto los llevó a

¹⁵⁵ La correspondencia electrónica que mantuve con el Coordinador del Pumabús al respecto del acoso sexual que ocurre en nuestro transporte puede ser consultada en los anexos.

generar opiniones tales como que es sencillo salir de una situación de acoso, esto porque es factible enfrentar a los agresores, cuando vimos que la mayoría de las jóvenes no pudo hacer tal cosa por el temor que sintieron mientras eran acosadas sexualmente. En pocas palabras: hace falta sensibilizar a los varones con respecto al acoso sexual en el transporte universitario, y el transporte público en general.

Sin embargo, también hace falta trabajar con las mujeres universitarias, porque pudimos darnos cuenta de que hay ocasiones en las que somos nosotras mismas las que minimizamos la violencia de la que somos víctimas. Esto quedó muy claro cuando las jóvenes entrevistadas no relacionaron la inseguridad en nuestro transporte con el acoso sexual que sufrieron o presenciaron, ligaron la inseguridad con robos de celulares y carteras. Esto puede indicarnos que estas jóvenes no reconocen en el acoso sexual un problema que amerite de acciones institucionales, como sí lo serían el disponer de más unidades, combatir los hurtos que ocurren en las unidades o ampliar los horarios del servicio, que fueron algunas de sus propuestas para mejorar nuestro transporte. Es importante que las mujeres aprendamos a reconocernos como sujetas de derecho dentro de nuestra universidad, a reconocer la violencia de género cuando somos víctimas de ella, a nombrarla como tal, a denunciarla y combatirla. Nunca minimizarla.

Aunado a estas actividades de trabajo con mujeres y hombres pertenecientes a la universidad, está el hecho de que la Coordinación del Pumabús debe procurar que su personal reciba, por parte de personas especializadas en cuestiones de equidad de género, una formación básica en dicho pensamiento, trabajo que debe concentrarse en los y las choferes de nuestro transporte, ya que son estas personas quienes están más en contacto con las y los usuarios del transporte. Pudimos darnos cuenta de que los choferes, especialmente los varones, suelen incomodar a algunas de las usuarias al mirarlas de formas inapropiadas. Hace falta que los choferes comprendan la importancia de su labor, asegurándose de formar parte de la solución ante el acoso sexual y no formando parte del problema.

Ahora bien, algo que Mónica dio a notar con respecto al acoso sexual que ocurre en nuestro transporte, fue que no se conocen las dimensiones de esta problemática. Por eso

hace falta que personas especializadas en el pensamiento feminista y de género genere un diagnóstico sobre la violencia sexual que ocurre en nuestro transporte. Es necesario tener claro cuál es la frecuencia de incidencias, en qué momento del día ocurren más, saber si hay diferencias de acuerdo a las rutas, saber quiénes son las víctimas, a quienes reconocen como agresores/as, qué clase de acoso es el que se está cometiendo. Si bien el acoso sexual puede ocurrir en muchos espacios universitarios, el Pumabús es un caso particularmente complicado, esto debido a que comparte con otros sistemas de transporte la dificultad de actuar frente a situaciones de acoso que pueden ser efímeras, y donde la persona que comete el acoso puede salir impune por la facilidad con la que puede abandonar el transporte o pasar desapercibido.

Es algo realmente importante la creación de una institución que **se encargue de forma específica** de tratar los casos de acoso sexual en el Pumabús y en otros espacios universitarios, la cual debe estar compuesta por personas especializadas en violencia de género y en su combate, para crear las estrategias más pertinentes con respecto al problema. Desde esta institución puede empezar a fomentarse no solo el hábito de la denuncia, sino también el de hablar sobre la experiencia del acoso, de recibir apoyo psicológico y legal. Incluso puede ser desde esta institución que se programen y realicen las capacitaciones con universitarias y universitarios y con el personal que trabaja en el Pumabús. Esta institución debe convertirse en un espacio de discusión con respecto al acoso sexual en nuestra universidad y particularmente en nuestro transporte. Se trata de que exista un espacio en el que las propias personas que padecen el acoso puedan participar dentro del proceso para generar propuestas para su combate.

Por otra parte, desde esta institución también pueden generarse campañas de equidad de género, haciendo énfasis en el fomento al respeto hacia las mujeres en nuestro transporte público. Estas campañas deben realizarse de la mano de las personas que son usuarias de nuestro transporte y por personas que se interesen en esta problemática en particular.

Anexos

1) Cuestionario utilizado en las entrevistas y conversaciones en el Pumabús.

Patrones de viaje de las y los usuarios del Pumabús.

Nombre: _____ Edad: _____

Carrera: _____ Semestre: _____

1. Aproximadamente ¿Cuántas veces a la semana viajas en Pumabús?
2. En un día cotidiano ¿Cuántas veces usas el Pumabús?
3. En un día cotidiano ¿En qué parada tomas el Pumabús y en qué parada descendes?

Parada en la que tomas el Pumabús: _____

Parada en la que descendes: _____

4. A continuación, señala ¿Cuáles son las rutas del Pumabús que utilizas con más frecuencia?

RUTA 1 Metro Universidad - Circuito Interior

RUTA 8 Estadio Olímpico - Circuito Exterior

RUTA 2 Metro Universidad - Circuito Exterior

RUTA 9 Metrobús CU - Facultades

RUTA 3 Metro Universidad - Zona Cultural

RUTA 10 Metrobús CU - Zona Cultural

RUTA 4 Metro Universidad - Jardín Botánico

RUTA 11 Metrobús CU - Campos Deportivos

RUTA 5 Metro Universidad - Barda Perimetral Norte

RUTA 12 Metrobús CU - Investigación Científica

RUTA 6 Estadio Olímpico

RUTA 12 Tienda UNAM - Investigación Científica

RUTA 7 Estadio Olímpico - Circuito Interior

5. Cuando usas el Pumabús ¿Viajas solo/a o viajas con compañía?

6. Generalmente ¿En qué horarios usas el Pumabús?

Si te interesa ser entrevistada/o para relatar tus experiencias en el Pumabús y proponer tus ideas para mejorar este servicio, por favor, proporciona tu correo electrónico: _____

2) Guía de las entrevistas.

- ✚ Para comenzar con la charla, se plantearán los siguientes ejes temáticos:
 - Exponer a grandes rasgos, cuál es la opinión que tienen con respecto al Pumabús, es decir, cómo califican al servicio que proporciona, si de verdad les resulta útil o no en su vida estudiantil.
 - Exponer qué tan seguro o inseguro puede ser el Pumabús de acuerdo a las experiencias que han tenido durante su uso.
 - ¿Existen factores específicos que posibiliten la seguridad o la inseguridad en el Pumabús, factores tales como el horario, el ir solos/as o con compañía, o bien el destino al que quieren llegar?
 - ¿Alguno de estos factores condiciona el uso del Pumabús? (es decir, que no usen el Pumabús a determinadas horas, si no van en compañía de alguien más o si se dirigen a lugares poco transitados o que casi no conocen).
 - ¿Se puede considerar que la seguridad o inseguridad de usar el Pumabús es diferente para hombres y para mujeres? ¿Por qué?
 - ¿Has vivido o presenciado algún tipo de violencia en el Pumabús? Tales como robos, golpes o a algún usuario/a siendo molestado/a por otra persona.
 - De sufrir algún tipo de violencia en el Pumabús, ¿Sabes a que instancia universitaria puedes recurrir para presentar una denuncia?
 - ¿Qué opinas de la siguiente noticia?
 - ¿Crees que es común la violencia sexual en el Pumabús?
 - ¿Quiénes crees que puedan sufrir más violencia sexual, hombres o mujeres? ¿Por qué?
 - ¿Has vivido o presenciado algún tipo de violencia sexual en el Pumabús?
 - ¿Cómo crees que puede evitarse la violencia sexual en nuestro transporte público?
 - ¿Podrías enlistar las que consideres las principales problemáticas que tienes al usar el Pumabús?

- ¿Qué acciones consideras que podrían revertir estos problemas?
- ✚ A continuación se le pedirá a las personas que dibujen en una hoja en blanco un mapa que represente a Ciudad Universitaria. Esta será una representación puramente espacial, su objetivo es saber qué tanto saben dónde está que cosa dentro de CU.
- ✚ Por último, se les pedirá que detecten cuáles son los lugares que consideran seguros y cuales son inseguros dentro de CU, con la ayuda del mapa de las rutas del Pumabús. De ser posible, las personas escribirán brevemente la razón de que cierto espacio sea seguro o inseguro.

3) Noticia que se menciona en la guía y de la que se pide den una opinión las personas entrevistadas.¹⁵⁶

7 de octubre a la(s) 20:00

El día de hoy a las tres de la tarde el PUMABUS que lleva a metro CU no quería abrir las puertas en ninguna parada aun cuando ya habíamos llegado al final, por lo que muchos usuarios (incluyéndome) reclamamos al chofer.

Veíamos como los demás camiones que llegaban dejaban salir a los pasajeros y nosotros después de 10 minutos seguíamos arriba por lo que me acerque muy molesta y le pedí abriera la puerta ¿qué demonios estaba esperando? Lo que me respondió me dejo callada y apenada, resulta que el buen chofer nos estaba protegiendo.

En efecto, mientras todos reclamábamos y pensábamos en nuestra prisa, el chofer hablaba por la ventana con sus compañeros de trabajo para que estos contactaran al personal de seguridad que se encuentra justo a un lado de la caseta de choferes y que en el momento de que nos dejaran bajar una compañera pudiera señalar al TRABAJADOR que la estaba acosando. Si un trabajador, quien por supuesto negó lo ocurrido y no opuso resistencia.

¹⁵⁶ La cual fue extraída de la siguiente cuenta de Facebook: <https://www.facebook.com/groups/117284478295946/> el día 9 de octubre del 2014.

Lo impresionante de todo esto fue el trabajo en conjunto de los trabajadores al detener al sujeto que aparece en la foto y lo rodearon inmediatamente. Moraleja: la próxima que el pumabus no haga paradas acérquense amablemente al chofer y pregunten ¿por qué?, si bien luego no escuchan o se pasan de listos, hoy se comprobó que también ven por nuestro bienestar y atendieron oportunamente este incidente.

y lo dejaron ir???? Que ponga una denuncia!!!

7 de octubre a la(s) 20:03 · [Me gusta](#) · 1

Eliminar

Ya no supe pero la chica se veía muy decidida a hacer todo lo necesario para que este señor dejara de ser trabajador de la UNAM.

7 de octubre a la(s) 20:07 · Editado · [Me gusta](#) · 4

Eliminar

No es la primera vez que los choferes del Pumabús acosan a las chicas, siempre están en bola en esa mini caseta que tienen ahí y nos gritan de porquerías

7 de octubre a la(s) 20:08 · [Me gusta](#) · 13

Eliminar

¿No entendiste nada? no era el chofer era otro tipo

7 de octubre a la(s) 20:11 · [Me gusta](#) · 48

Eliminar

¿Qué tipo de acoso?, no es muy claro lo que explicas. Y efectivamente siempre están la bola de choferes en la caseta acosando a las estudiantes.

7 de octubre a la(s) 20:11 · Editado · [Me gusta](#) · 6

Eliminar

Pues no sólo son choferes los que se reúnen ahí, o si?

7 de octubre a la(s) 20:14 · [Me gusta](#)

Eliminar

Hablando de claridad... Quien la acosó fue un trabajador no un chofer.
Dos, el tipo de acoso ¿importa? No deja de ser acoso y por la cara de la pobre mujer supongo fue acoso sexual dentro de un camión se me ocurre puede darse otro tipo de acoso como...
No la verdad es que no se me ocurre nada.
Tratare de contactar a la mujer para que nos cuente y les aviso.

7 de octubre a la(s) 20:14 · [Me gusta](#) · 10

Eliminar

Equis, se queda en chisme barato y entonces la foto no tiene nada que ver. Pfff

7 de octubre a la(s) 20:16 · [Me gusta](#) · 6

Eliminar

¿Esta bien la chica? No supiste si tuvo algún pormenor?

7 de octubre a la(s) 20:20 · Editado · [Me gusta](#) · 1

Eliminar

Cuando me baje a preguntarle no me pudo ni contestar estaba muy molesta.

7 de octubre a la(s) 20:20 · [Me gusta](#) · 1

Eliminar

Ah, ok.

7 de octubre a la(s) 20:31 · [Me gusta](#) · 2

Eliminar

mira caso para tu amiga que hace investigación sobre el acoso en el pumabus

7 de octubre a la(s) 21:22 · [Me gusta](#) · 1

Eliminar

Que honesto (y oportuno) hayas reivindicado el trabajo de un compañero del área de Transportes.

7 de octubre a la(s) 21:48 · [Me gusta](#) · 1

Eliminar

si te vale verga, ¿pa' qué comentas?

7 de octubre a la(s) 21:53 · [Me gusta](#) · 3

Eliminar

jajajajajajajajaja ah, OK tu coraje.

7 de octubre a la(s) 21:55 · [Me gusta](#) · 3

Eliminar

Jajaja chale, ¿cuál coraje?, pero bueno.

En fin, me parece importante que rescaten la labor de éste chofer.

7 de octubre a la(s) 21:58 · [Me gusta](#) · 1

Eliminar

por cerdo

7 de octubre a la(s) 22:00 · [Me gusta](#)

Eliminar

DEJENLO ACOSAR AGUSTO CHINGA!!!

7 de octubre a la(s) 23:37 · [Me gusta](#) · 2

Eliminar

Gracias por compartirlo

8 de octubre a la(s) 10:23 · [Me gusta](#) · 2

Eliminar

yo iba en ese puma (*.*)/ estuvo candente la cosa !!!

8 de octubre a la(s) 23:08 · Editado · [Me gusta](#)

Eliminar

Como si estuvieran tan guapas las morras, cada gorda chaparra se hace un favor haciéndose la víctima jaja

8 de octubre a la(s) 23:38 · [Me gusta](#)

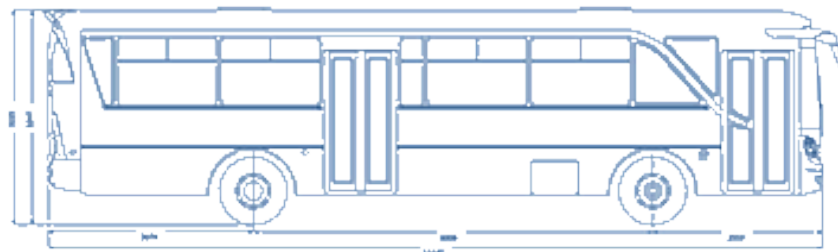
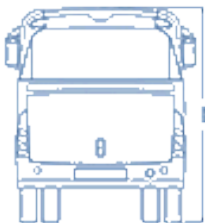
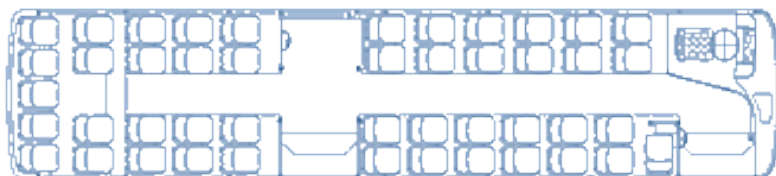
Eliminar

lee!!!!

9 de octubre a la(s) 20:29 · [Me gusta](#) · 1

Para proteger la identidad de las personas que expresaron su opinión sobre esta noticia he borrado los nombres de los usuarios y usuarias que escribieron comentarios en esta nota, al igual que el nombre de la persona que redactó la publicación.

4) Plano que se utilizó en las entrevistas para que las personas señalaran qué lugares del Pumabús consideraban seguros o inseguros para viajar.



157

¹⁵⁷ Imagen tomada de: <http://www.carroceriascepeda.com/s-city.htm#imagen> el día 23/10/2014.

5) Expongo los dos tipos de carteles que realicé para colocar en diversas páginas de Facebook que pertenecen a algunas Facultades de Ciudad Universitaria, estos carteles también fueron pegados algunas veces en paradas del Pumabús que yo frecuentaba.

Puede notarse que en el segundo cartel decidí hacer explícito mi interés por estudiar la existencia de acoso sexual en el Pumabús, debido a que considere que sería más sencillo que las personas se reconocieran en esta problemática en particular, en lugar de plantar mi interés en “las problemáticas de mujeres y hombres” que podría resultar como una idea abstracta que no remitiera a experiencias concretas.

¿Viajas continuamente en Pumabús?

Actualmente trabajo en mi tesis de licenciatura y me interesa escuchar las opiniones de la comunidad universitaria con respecto a nuestro transporte interno, además de conocer las problemáticas de mujeres y hombres al viajar en Pumabús.

Si estás interesada o interesado en comentar, discutir y proponer ideas con respecto al servicio que ofrece el Pumabús, por favor comunícate conmigo al siguiente correo:

veronica_210@outlook.com

Tod@s tenemos una anécdota para contar.

¿Violencia sexual en el Pumabús?

Realizo mi tesis de licenciatura en Sociología y me interesa escuchar las experiencias y opiniones de mujeres y hombres con respecto a las formas de violencia que ocurren en el Pumabús, particularmente, violencia sexual. Si te interesa ser entrevistad@, por favor, comunícate conmigo:

veronica_210@outlook.com

SE GARANTIZA DISCRECIÓN CON LOS TESTIMONIOS



La imagen original puede verse en:
<http://newsonecci.blogspot.mx/>

7) Correspondencia electrónica con el Coordinador del Pumabús con respecto al acoso sexual en nuestro transporte.

El día 6 de abril del 2015 envié un correo electrónico al Coordinador del Pumabús para saber si se estaba actuando frente a las denuncias realizadas mediante los carteles que mencionados, en ese correo adjunté dos de las fotografías que capture de dichos carteles. Continúe enviando el mismo correo hasta el día 14 de abril, debido a que no obtenía respuesta.

El contenido de dicho correo es el siguiente:

Buenos días,

Soy Verónica Cervantes Vázquez, la chica que acudió hace unos meses a las instalaciones de la coordinación del Pumabús a realizarle una entrevista para mi tesis. Me comunico con usted porque me interesa saber si la coordinación del Pumabús tiene conocimiento acerca de los carteles que están colocados en algunas paradas del Pumabús y dentro de la unidades, en los cuales se denuncia a diversas personas por realizar robos y cometer acoso sexual contra las jóvenes usuarias. Si estos letreros ya eran del conocimiento de la coordinación, me gustaría saber si la

coordinación o alguna otra instancia universitaria está atendiendo el caso o si se tiene contemplado realizar alguna acción de investigación y prevención al respecto. Anexo un par de dichos letreros. Sin más por el momento, reciba saludos cordiales. Verónica.

Finalmente recibí una respuesta el día 21 de abril. En el asunto de mi correo electrónico podía leerse: Sobre carteles que denuncia acoso sexual en el Pumabús, y la respuesta que recibí tenía escrito como asunto: Carteles sobre robos. La respuesta es la siguiente:

Srita. Verónica Cervantes Vázquez

Estimada Verónica

En respuesta a sus correos electrónicos mediante los cuales solicita saber si alguna instancia universitaria está atendiendo el caso o si se tiene contemplado realizar alguna acción de investigación y prevención.

En lo que respecta a las medidas de prevención que se toman, la Dirección General de Servicios Generales a través de la Dirección de Operaciones, se encarga de desarrollar las actividades de vigilancia a través de mecanismos y sistemas para prevenir y minimizar los actos ilícitos y sus efectos.

Referente a los actos que comenta [que no son nombrados como acoso sexual], la Dirección de Operaciones en conjunto con la Coordinación Operativa y a través de los cinco turnos de Vigilancia, es la encargada de implementar las medidas necesarias de vigilancia para disminuir la incidencia de estos hechos, con operativos que realizan y modifican dependiendo de los lugares con mayor índice delictivo dentro del Campus Universitario, así como rondines constantes en todas las zonas, en los cuales identifican y establecen los puntos en conflicto con el fin de detectar a los infractores (si fuese el caso), de igual manera están atentos a cualquier sospechoso, para atender la situación solicitando los apoyos correspondientes.

Asimismo le comento que se tienen registrados algunos ilícitos [sin aclarar de qué tipo] a bordo del Pumabús, a los cuales se les ha dado seguimiento y se ha implementado un dispositivo de vigilancia, sin embargo los estudiantes que han sido víctimas de estos actos prefieren omitir acudir a denunciar ante la Agencia del Ministerio Público.

En cuanto a la publicación de los carteles que menciona, la Dirección General de Servicios Generales no ha realizado publicación alguna, de igual forma el teléfono que aparece en dicha publicación no es de carácter institucional.¹⁵⁸

Mucho ayudaría que la comunidad tenga la cultura de la denuncia, como fue su caso, para que esta Dirección General a través de Vigilancia continúe realizando operativos de seguridad, tratando así de disminuir los índices delictivos y tener mejor respuesta de reacción.

Atentamente.

Dirección de Operaciones

Coordinación de Pumabús

Estoy segura de que las labores de vigilancia que expone el coordinador son de gran ayuda para la comunidad universitaria, sin embargo, podemos notar que no se nombra de forma explícita al acoso sexual, incluso su acepción es cambiada en el asunto del correo electrónico, hay una insistencia por negarse a nombrarlo, y por lo tanto a reconocerlo. Si bien mencioné en mi correo el caso de los robos, mi preocupación central era saber qué se estaba haciendo contra el acoso sexual. Parece ser también que el problema consiste en que quienes reciben agresiones no las denuncian, como si lo único que pudiera hacerse es atender los casos una vez que la agresión fue cometida, es decir, no parece haber un momento previo en el que las instancias universitarias puedan actuar al respecto.

¹⁵⁸ Sin embargo, este número de teléfono es proporcionado en el sitio web de la Unidad para la Atención y Seguimiento de Denuncias dentro de la UNAM. Que puede ser consultado en: <http://www.crim.unam.mx/drupal/?q=node/425> Consultado el 27 de abril del 2015.

Con lo anterior no pretendo responsabilizar a la Coordinación del Pumabús por los casos de acoso sexual ocurridos en nuestro transporte, más bien estoy interesada en que cada instancia universitaria que se dedica a velar por la seguridad de la comunidad universitaria, comprenda lo importante que es su papel en la prevención y el combate del acoso sexual en el Pumabús. Esa mirada lasciva, ese frotamiento, esa palabra soez, ese tocamiento, tienen nombre, y ocurren en nuestro transporte, y más importante aún, tenemos derecho a que sean visibilizadas y combatidas, a que no tengan que seguir ocurriendo.

Bibliografía

Adán, Carmen, *Feminismo y conocimiento. De la experiencia de las mujeres al ciborg*, Ediciones Espiral, Galicia, 2006.

Aguilar, Miguel Ángel, Soto, Villagrán Paula (coord.), *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, UAM Iztapalapa, México, 2013.

Barriga, Martha, *Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todos y todas*, UNIFEM, 2010.

Blazquez, Graf Norma, *El retorno de las brujas. Incorporación, aportaciones y críticas de las mujeres a la ciencia*, UNAM, CEIICH, México, 2011.

Boquet, Ana, Cooper, Jennifer, Araceli, Mingo, Moreno, Hortensia, *Intrusas en la universidad*, UNAM, PUEG, México, 2013.

Booth, Chris; Darke, Jane y Yeandle, Susan (eds.), *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad, un espacio para el cambio*, Narcea, Madrid, 1998.

Cazés, Menache Daniel, Ibarra, Colado Eduardo, Porter, Galetar Luis (coordinadores), *Encuentro de especialistas en educación superior Re-conociendo a la universidad, sus transformaciones y su por-venir*, tomo I: Estado, universidad y sociedad: entre la globalización y la democratización, UNAM, México, 2000.

Blázquez, Graf Norma, Flores, Palacios Fátima, Ríos, Everardo Maribel (coord.), *Investigación feminista. Epistemología, metodología y representaciones sociales*, CEIICH, UNAM, México, 2012.

Del Valle, Teresa, *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*, Ediciones Cátedra, España, 1997.

Del Valle, Teresa (editora), *Perspectivas feministas desde la antropología social*, Editorial Ariel, España, 2000.

Dunckel-Graglia, Amy, (2013) Rosa, el nuevo color del feminismo: Un análisis del transporte exclusivo para mujeres, *Revista de Estudios de Género La Ventana*, (4), 148-176.

Durán, María Ángeles *La ciudad compartida*, Ediciones Sur, Chile, 2008.

Falú, Ana y Olga, Segovia (eds.); *Ciudades para convivir. Sin violencias hacia las mujeres*. Ediciones Sur, Chile, 2007.

Falú, Ana (ed.); *Mujeres en la Ciudad. De violencias y derechos*. Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones Sur, Santiago, 2009.

Galván, Luz Elena, *La educación superior de la mujer en México: 1876-1940*, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 1985.

Gaytán, Sánchez Patricia, *Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico*, UAM Azcapotzalco, México, 2009.

Harding, Sandra, *Ciencia y feminismo*, Ediciones Morata, España, 1996.

Largarde, Marcela, *Género y feminismo: Desarrollo humano y democracia*, Horas y Horas, Madrid, 1996.

Lindón, Alicia, (2009), La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento, *Cuerpos, emociones y sociedad*, 1, (1), 6-20.

Lindón, Alicia, (2008), Violencia/miedo, espacialidades y ciudad, *Casa del tiempo*, 1, (4), 8-14.

Macassi, León Ivonne (coord.), *El miedo a la calle: la seguridad de las mujeres en la ciudad*, Centro de la Mujer peruana Flora Tristán, Centro de Intercambio y Servicios para el Cono Sur, Lima, 2005.

Montesino, Rafael, Carrillo, Rosalía, (2011), El crisol de la violencia en la universidades públicas, *El cotidiano*, (170), 49-56.

Páramo, Pablo, Burbano Arroyo, Andrea Milena, (2011), Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano, *Universitas Psychologica*, 10, (1), 61-70.

Sabaté, Ana; Rodríguez, Juana y Díaz, María Ángeles. *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género*, Síntesis, Madrid, 1995.

Sennett, Richard, *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Alianza Editorial, Madrid, 1997.

Tena Guerrero, Olivia y López Guerrero, Jahel (coords.) (En dictamen), *Mujeres en la policía. Miradas feministas sobre su experiencia y su entorno laboral*, CEIICH, UNAM.

Vargas, Virginia, *Espacio Público, Seguridad Ciudadana y Violencia de Género Reflexiones a partir de un proceso de debate (2006–2007)*. Serie Cuadernos de Diálogo, UNIFEM, Brasil y Cono Sur, Programa Regional “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todos y todas”, Brasilia, 2008.

Wise, Sue, Stanly, Liz, *El acoso sexual en la vida cotidiana*, Paidós, España, 1992.

Zermeño, Núñez Fabiola, *La discriminación y violencia contras las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*, CONAPRED, México, 2009.