

**Investigación Diagnóstica para la elaboración de un Modelo de UNAM Segura  
Ser heterosexual en Ciudad Universitaria.**

María Elena Jarquín Sánchez

Agosto de 2018

La heterosexualidad es parte de la manera en que las personas hemos sido divididas desde una mirada androcéntrica hegemónica y heteronormada bajo una visión binaria, en la que sólo es posible (y deseable) la existencia de dos sexos, “opuestos y complementarios” y donde cualquier otra variante queda fuera de esta lógica, siendo cuestionada y sancionada moral y socialmente.

¿Qué significa ser heterosexual en un espacio físico, educativo, cultural y político donde se construyen cotidianamente conocimiento y ciudadanía? ¿Tienen las personas heterosexuales mayores facilidades para la movilidad? ¿Enfrentan o comparten los mismos temores que otras diversidades?

¿Qué implica dar por sentado en investigación la auto referenciación sexual y las preferencias de las personas a las que queremos conocer y sobre las que queremos decir algo? Vale preguntarse si más bien se ha tratado de un vacío sistemático sobre el que se debe trabajar. No hay duda de que al tener concepciones plurales se gana en profundidad del conocimiento y, en el caso específico de nuestra investigación, permite y amplía el conocimiento de nuestra universidad. Es posible que los indicadores a usar tengan limitaciones, pero al explicitarse y discutirse se convierten en perfectibles. Se trata insistir en el reconocimiento y riqueza de la diversidad, laguna sobre la que hay que reflexionar para avanzar hacia mejores profundizaciones y también mejores recomendaciones, en un intento por construir nuevas visiones y promover derechos, y que la violencia, sutil o descarada, no tenga posibilidades de reproducirse. Con esa intención, en este trabajo hacen por separado el análisis de las diversidades, una de las cuales es la heterosexualidad

Este capítulo centra su interés en las personas heterosexuales (sus características y testimonios, considerándolas siempre en relación con otros grupos) vinculadas con la manera en que se practica la movilidad en el campus central de la UNAM. Para ello, se busca analizar y relacionar las diversas dimensiones, que fueron abordadas en distintos momentos del trabajo de campo de nuestra investigación, y que atañen a la forma en que esta acción se facilita o dificulta, por las limitaciones y riesgos que se enfrentan. Por ello, a lo largo del escrito, se retoman las características espaciales y físicas del propio campus, la infraestructura no sólo inmobiliaria, sino también referida al equipamiento urbano en general y su estado de conservación, las condiciones en que se combinan los tránsitos distintos, y las facilidades y dificultades que enfrentamos como personas pertenecientes a la comunidad universitaria.

### **El campus central de la UNAM**

La Universidad Nacional Autónoma de México es la institución educativa más importante en nuestro país. Su carácter de institución pública y gratuita, le ha permitido convertirse en formadora masiva de cuadros profesionales al servicio de un Estado nacionalista posrevolucionario y desarrollista, para propiciar la movilidad, la inclusión y la cohesión social, a través de la educación como uno de los mecanismos más efectivos. Ello permite que muchos estudiantes de las clases populares puedan

acceder a una educación que de otra manera sería prácticamente inalcanzable, pues los costos de las universidades privadas son altos para el nivel de ingresos del país. Quienes estudian en ella pueden ser considerados un grupo selecto que tiene acceso a la educación de calidad, pues en el país sólo llegan a la educación superior pública 3 de cada 10 personas cuya edad oscile entre 18 y 24 años<sup>1</sup>



En la piel. Foto: María Elena Jarquín Sánchez. Septiembre de 2014

Su campus principal, conocido como Ciudad Universitaria, o CU, es tradicionalmente un espacio de puertas abiertas en el sentido extenso de la palabra: con una visión sobre la educación popular, donde se puede ejercer la crítica, pero sensible a los problemas nacionales, a las demandas políticas y a la justicia social. Fue construido en el siglo XX con el fin de unir edificios hasta entonces dispersos e integrar en un espacio la vida universitaria. Se diseñó con la influencia del Movimiento Moderno dentro de la arquitectura contemporánea --mismo que la UNESCO reconoció en 2007 para otorgarle la categoría de Patrimonio Cultural de la Humanidad--, y con elementos propios de la arquitectura mexicana<sup>2</sup>. Bajo estas tendencias constructivas, cuenta con espacios interiores y exteriores sumamente vastos que mezclan paisajes naturales y de diseño con inmuebles, en los que se busca promover el aprendizaje, compartir el conocimiento y difundir una gran diversidad de

---

<sup>1</sup> (Mario Luis Fuentes. México Social, educación superior: la desigualdad. 8/08/2017 <https://www.excelsior.com.mx/nacional/2013/10/08/922330>).

<sup>2</sup> [https://www.ecured.cu/Ciudad\\_Universitaria\\_de\\_la\\_UNAM](https://www.ecured.cu/Ciudad_Universitaria_de_la_UNAM)

manifestaciones culturales. A pesar de ser muy grande en extensión la CU sigue representando un espacio acotado: una isla dentro de la inmensidad urbana, hecho que aunado a su atractivo intrínseco añade dimensiones recreativas, que invitan a pasear, hacer deporte o simplemente sentarse a contemplar el paisaje natural y arquitectónico. Esto no implica que la CU esté inmune a los embates de la desigualdad y violencia que ocurren en el resto de la zona metropolitana de la CDMX y del país. Por el contrario, sus sobresalientes características como institución educativa le han convertido en presa de una gama de intereses en distintos momentos del tiempo.

Hay que decir que a la CU concurren cotidianamente miles de integrantes de la comunidad universitaria, pero también otras personas que realizan actividades diversas. Es un universo amplio, conformado mayoritariamente por personas jóvenes preparándose para un futuro mejor, aunque no faltan madres y padres, deportistas, comerciantes, solicitantes y prestadores de servicios, personas que viven en los alrededores y acostumbran socializar ahí y hasta turistas.

Conviven en el campus los tiempos individuales, que sin embargo tienen un sentido colectivo en la interacción. Al menos en el ideario, la comunidad universitaria promueve altos valores, que debieran encontrar expresión simultánea en sus tareas y en los códigos de conducta de los integrantes de su comunidad, entre ellos el respeto y la promoción de la diversidad y los derechos. Este ejercicio debiera abonar a una elevación de la seguridad.

En este espacio, predominan las expresiones heterosexuales, como una práctica visible, normalizada y naturalizada: parejas besándose, tomadas de la mano, recorriendo los espacios. Pero como un espacio plural, diverso y aparentemente no coercitivo, se encuentran expresiones de prácticas y deseos que salen del binomio predominante hombre-mujer.

En nuestra investigación, si bien el sexo fue un punto de entrada para iniciar los ejercicios en campo, a este se agregaron otras dimensiones de la corporalidad y la subjetividad personal, como la autoasignación y las preferencias sexuales, sobre la que en este apartado se intenta profundizar; la pertenencia a un pueblo originario y el estado de salud. Estas características se analizan en el marco de la movilidad de las personas.

La movilidad es una acción que se realiza en la Ciudad Universitaria como necesidad cotidiana, ante la amplitud del espacio, la ubicación espacialmente segregada y dispersa de las escuelas, las dependencias académico-administrativas y los servicios en el campus, yendo desde el espacio central y más antiguo, que comprende la zona rodeada por el circuito escolar, como rectoría y la biblioteca central además de algunas escuelas y facultades, de manera radial en dirección a los edificios "anexos" que son ampliaciones o reubicación de escuelas, además de nuevas facultades, servicios médicos diversos, las áreas deportivas, el estadio, la zona cultural, algunas pequeñas cafeterías, etc. Afuera del campus, la CU está rodeada por el barrio universitario al norte, por la Colonia Pedregal de Santo Domingo, en la parte oriente, por el estadio olímpico en el poniente y las zonas cultural y la reserva ecológica en la parte sur. El barrio universitario es un área en la que se ubican imprentas, fotocopias, papelerías, librerías, fondas económicas bares, siguiendo el camino que va por varias cuadras hacia los servicios de transporte público principales: las paradas del trolebús y microbuses, las estaciones del Metro Universidad y Copilco, al igual que las estaciones de Metrobús. Hay que mencionar que no hay ninguna parada de transporte público en el centro de la

CU.<sup>3</sup> Buena parte del casco central puede recorrerse a pie, pero hay zonas a las que los traslados son largos e incluso riesgosos para quienes tienen impedimentos de algún tipo para lograr una movilidad sencilla, tales como limitaciones físicas, edad avanzada o son mujeres. La CU, al igual que muchos otros espacios públicos, no fue pensada para facilitar la movilidad de estas personas, no es amable con ellas.

En el tiempo, la universidad ha visto crecer su matrícula y, en ella las mujeres han aparecido hasta convertirse en la mitad o un poco más, aunque estas proporciones cambian según el área de estudios, la carrera y el grado de que se trate;<sup>4</sup> pero estar presentes, ser parte del estudiantado o del personal de la UNAM a las mujeres no nos ha garantizado tener prerrogativas.

En lo que se refiere a la ubicación inmobiliaria dentro de la universidad, varias de las escuelas y facultades que concentran un mayor número de mujeres son las que más recientemente se han creado, y por ello ocupan las orillas del campus. Entre ellas están Trabajo Social, Psicología y Ciencias Políticas. Esa lejanía dificulta el traslado y también la movilidad, especialmente en las horas donde hay escaso flujo de personas (o sea, muy temprano por las mañanas y muy tarde por las noches), pues las zonas que pudiéramos llamar alejadas y con menor densidad inmobiliaria, tienden a ser lugares más proclives a que sucedan actos de violencia por razones de falta de infraestructura urbana (escaso alumbrado público, falta de banquetas, veredas sin pavimentar y pavimento en mal estado, que dificultan el patrullaje de servicios de vigilancia, desniveles del terreno, caminos estrechos, bardas altas y presencia de objetos que dificultan la visibilidad o estorban, como rejas, pero también grandes espacios abiertos y solitarios)<sup>5</sup> o falta de vigilancia. En una situación parecida están las extensas áreas verdes y las zonas de reserva ecológica que también forman parte de la CU.

Tan grandes han sido estas carencias, que las autoridades escolares, por ejemplo en la Facultad de Ciencias Políticas, han tenido que recorrer los horarios de impartición de clases del turno vespertino, que para el semestre 2019-1 inician una hora antes de lo habitual, con el fin de facilitar que el alumnado pueda trasladarse a las zonas donde se concentran los medios de transporte con menor

---

<sup>3</sup> En la ubicación lejana de paraderos parecen haber influido razones políticas, tendientes a impedir que los estudiantes tuvieran espacios donde se pudieran hacer grandes concentraciones o bien cerrar las estaciones y paradas a manera de protesta.

<sup>4</sup> En 2015 la matrícula total de estudiantes de la UNAM era prácticamente mitad de mujeres y hombres (50.7% vs 49.3%). En la elección de carrera se manifiestan desigualdades de género visibles, en la medida que la división sexual del trabajo mantiene una segregación horizontal, en las que se asignan áreas y tareas, bajo el supuesto de aptitudes y habilidades según el género de pertenencia. Las carreras “femeninas” estarían más vinculadas con el área de las humanidades y las artes, mientras que las del área biológica, la presencia importante de mujeres se relacionarían más con la salud y el cuidado; por el contrario, los hombres se ubicarían en disciplinas vinculadas con las áreas físico-matemáticas: ingenierías y las ciencias (CIEG UNAM, #Tendencias de género [http://tendencias.cieg.unam.mx/brecha\\_estudiantil.html](http://tendencias.cieg.unam.mx/brecha_estudiantil.html)). Es cierto que hay áreas de estudio o de trabajo en las cuales las mujeres todavía son pocas. Pero en las que se feminizaron, el mercado de trabajo ha abaratado al máximo los salarios. (Guzmán, Flérida \*\*)

<sup>5</sup> ONU Habitat reconoce que la posibilidad de que ocurra un delito es mayor en espacios que tengan alguna o algunas de las características aquí descritas. Anota que las intervenciones de planificación urbana, en cambio, puede tener importantes impactos positivos si se impulsan acciones de recuperación y mantenimiento en los espacios públicos para ofrecer más servicios y oportunidades a las personas. <http://www.onuhabitat.org.mx/index.php/como-reducir-el-crimen-a-traves-del-diseno-urbano>

riesgo y "mitigando, en la medida de lo posible, la vulnerabilidad y exposición a la violencia e inseguridad urbana"<sup>6</sup>.

### De gustos y preferencias....

Comenzaré por hablar de las características de las personas que circulan en el campus. Se trata de una muestra representativa de quienes asisten de manera cotidiana a la UNAM, realizada a través del segundo ejercicio para obtener información, al que denominamos sondeo, efectuado en 10 accesos principales, detectados a través de la observación etnográfica y la realización de un conteo previo sobre el tránsito de entrada y salida a pie de la CU.<sup>7</sup>

A falta de otros atributos visibles, se consideró el sexo de quienes respondían, según la apariencia física (a criterio de quien aplicaba a encuesta), donde predominaron ligeramente los hombres sobre las mujeres (47 vs 53%) dentro de un total de 3961 personas, que entraban o salían, según el punto de acceso. Al inquirir acerca del sexo de pertenencia de estas personas, en las respuestas hubo variantes respecto a la apreciación de quien aplicaba el cuestionario: 46.7% se identificaron como mujeres, 52% como hombres, 1.1% no contestaron y alrededor del .9% de las respuestas variaron entre neutro, indefinido y otras. Esta pregunta se realizó para evitar encasillar a las personas y profundizar en la diversidad de preferencias en las mismas, por lo que se construyó una categoría que conjuntara simultáneamente la auto referenciación sexual y la preferencia sexual, como reconocimiento a su corporeidad y a su subjetividad, a sus pensamientos, emociones, goce; al reconocer a un cuerpo que mira y es mirado; que se relaciona con otros cuerpos en los espacios, con sus posibilidades y limitaciones, en tiempos determinados.

De tal manera que las mujeres heterosexuales representaron el 43.9% de los caso y los hombres heterosexuales el 48.7%; las mujeres no heterosexuales el 3.3% y los hombres no heterosexuales 4%. Es decir, que independientemente de la preferencia sexual mencionada, un 92% (nueve de cada diez) manifestaron su heterosexualidad, aunque sorprende que no siempre pudieron mencionar de qué se trataba.

77% de las mujeres heterosexuales lograron manifestarlo, el resto de ellas tuvieron respuestas como "los hombres" (19.5%) y "lo normal" 2.7%, aunque no faltaron "las mujeres" y otras respuestas como "lo que es", "los niños", "casada", "feos pero varoncitos" y "el macho", "machín" y un 1% no respondió

Los hombres estuvieron ligeramente arriba respecto a las mujeres respecto a la primer respuesta, pues 79.5% manifestaron esta preferencia, 17.9% manifestaron que les gustaban "las mujeres",

---

<sup>6</sup> Esta decisión fue tomada por el Consejo Técnico de la FCPyS (El Sol de México, 1/VI/2018) <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/facultad-de-ciencias-politicas-de-la-unam-recorre-horarios-por-inseguridad-1731219.html>. Consultado 1 de agosto de 2018

<sup>7</sup> La metodología del trabajo de campo se describe de manera detallada en el anexo metodológico contenido en ...\*, pero a grandes rasgos, incluyó técnicas e instrumentos para captar información cuantitativa (encuestas) y cualitativa (observación, caminatas por el campus, discusión en grupos focales). Se usan en este escrito ambos tipos de información

2.1% “lo normal”. Y también hubo otras respuestas como “hembras”, “lo contrario”, “lo opuesto”, “las niñas”, “las viejas”. \*lo universitario dio respuestas distintas?

Inquiriendo sobre la pertenencia a un pueblo originario, 5.8% de las respuestas fueron afirmativas<sup>8</sup>, habiendo una ligera mayor presencia entre los hombres que entre las mujeres sobre esta condición. Entre las mujeres heterosexuales, hay una mayor representación de provenientes de Oaxaca, Puebla y el DF, mientras que entre las no heterosexuales, predominan quienes provienen del Estado de México y mixtecas no identificadas. Los hombre heterosexuales, en cambio, mencionaron al DF, Oaxaca y el Estado de México, mientras que los no heterosexuales manifestaron mayoritariamente al Estado de México y el DF, como entidades de origen. Pero en realidad, este cuadro muestra también la gran heterogeneidad de los orígenes y posibilidades de pertenencia a una etnia o grupo distinto al heterosexual mayoritario.

**Cuadro 1. Pertenencia a grupo originario según sexo-autosignación, en porcentajes**

Sexo-autosignación/ Si pertenecen a un pueblo originario-Lugar/Edo.	Mujer heterosexual	Mujer no heterosexual	Hombre heterosexual	Hombre no heterosexual	Total
Si	5.4	4.6	6.3	6.3	5.8
<b>Lugar/Región</b>					
Guerrero	5.3		7.9	9.1	6.7
Hidalgo	3.2		4.8	9.1	4.2
EdoMex	5.3	33.3	10.3	18.2	9.2
Michoacán	5.3		3.2		3.8
Oaxaca/Zapoteco	19.7		13.5		15.5
Puebla	11.6		9.5	9.1	10.1
DF	17.9		16.7	18.2	16.8
Mixteco		33.3	3.2		2.5
Mixe	2.2				0.8
Náhuatl	4.2				1.7
Otomí	2.2		0.8		1.2
San Luis Potosí	1.1	16.7	1.6		1.7
Tlaxcala	3.2		2.4		2.5
Veracruz	3.2		7.9		5.5
Yucatán	1.1		0.8	9.1	1.3
Del extranjero	6.3		3.2		4.2
No contesta	1.1		4.0	9.1	2.9
<i>No. total de casos</i>	<i>93</i>	<i>6</i>	<i>120</i>	<i>10</i>	<i>229</i>

Fuente: Elaboración propia con base en Sondeo

<sup>8</sup> Esta proporción es ligeramente superior a la referida para 2005, donde apenas el 4.7% de la población indígena entre 15 y 64 años tenía algún grado de estudios superiores. Gallart, María Antonieta y Cristina Henríquez. “Indígenas y educación superior, algunas reflexiones”, en Universidades núm. 32, julio-diciembre de 2006, pp. 27-37. UDUAL

**Cuadro 2. Condición de salud que interfiera en la movilidad según sexo-autosignación, en porcentajes**

Sexo- autoasignación/ Condición limitante de salud- razón	Mujer heterosexual	Mujer no heterosexual	Hombre heterosexual	Hombre no heterosexual	Total
Si	3.6	5.3	4.0	3.1	3.8
<b>Razón</b>					
Vista	3.2		19.2	20.0	11.9
Sobrepeso/obesidad	9.7		8.9		8.6
Diabetes	4.8	16.7		20.0	3.3
Lesión rodilla	16.1	16.7	6.4	20.0	11.3
Lesión piernas/pies	11.3		9.0		9.3
Lesión columna/ciática	11.3	16.7	5.1		7.9
Accidentes	1.6	16.7	1.3		2.0
Anemia		16.7			0
Consumo de drogas			1.3	20.0	1.3
Asma/probl. Resp.	8.1		1.3		4.0
<i>No. total de casos</i>	<i>62</i>	<i>6</i>	<i>78</i>	<i>5</i>	<i>151</i>

Fuente: Elaboración propia con base en Sondeo



Caminando por CU. Foto: María Elena Jarquín Sánchez. Septiembre de 2014

El ejercicio de la movilidad está condicionado, en parte, por la posibilidad de contar con una infraestructura adecuada, pero un elemento importante es reconocer si se tiene alguna condición de salud que lo impida. De nuestro sondeo se extrae que casi 4% de las personas entrevistadas manifestó tener problemas físicos o de salud que limitaban sus posibilidades de lograr una movilidad libre. En general, estas se relacionaban con problemas de la visión muy acentuada en hombres heterosexuales y no heterosexuales, y lesiones en rodillas, columna, piernas y pies (más de un tercio de las mujeres heterosexuales y no heterosexuales) así como obesidad y sobrepeso (con proporciones similares entre mujeres y hombres heterosexuales). Estas condiciones de salud deberían ser consideradas en la implementación de programas que mejoren la vida de la comunidad universitaria-

“Cuando yo estudiaba había gente que era ciega, por ejemplo, o que tenía debilidad visual. Entonces, pues van solos y poca gente los ayuda... el riesgo a que se caigan o sea porque si es de cierta forma inseguridad o sea que le pase algo a tu persona, yo digo, o que los asalten”.

Testimonio de participante en caminata mixta. Agosto de 2015

También en el tránsito influyen los horarios. A continuación se muestra la manera en que las personas fueron captadas en distintos horarios de circulación, mientras que el desglose del cuadro 3, en entradas y salidas, muestra los flujos de tránsito.

### **Cuadro 3. Turno de captación en tránsito según sexo-autosignación, en porcentajes**

Sexo- autoasignación/ Turno en que se aplica encuesta	Mujer heterosexual	Mujer no heterosexual	Hombre heterosexual	Hombre no heterosexual	Total
Matutino	31.9	21.4	30.4	27.7	1209
Vespertino	48.9	51.1	44.4	40.9	1833
Nocturno	19.2	27.5	25.2	31.4	903
<i>No. total de casos</i>	<i>1732</i>	<i>131</i>	<i>1923</i>	<i>159</i>	<i>3945</i>

Fuente: Elaboración propia con base en Sondeo

**Cuadro 3a. Turno de captación en tránsito según dirección y sexo-autosignación, en porcentajes**

Sexo- autoasignación/ Turno en que se aplica encuesta: ENTRADA	Mujer heterosexual	Mujer no heterosexual	Hombre heterosexual	Hombre no heterosexual	Total
Matutino	53.1	42.9	50.7	54.7	51.6
Vespertino	41.6	49.2	40.7	28.0	40.9
Nocturno	5.3	7.9	8.6	17.3	7.5
<i>No. total de casos</i>	<i>866</i>	<i>63</i>	<i>985</i>	<i>75</i>	<i>1989</i>

**Cuadro 3b. Turno de captación en tránsito según dirección y sexo-autosignación, en porcentajes**

Sexo- autoasignación/ Turno en que se aplica encuesta SALIDA	Mujer heterosexual	Mujer no heterosexual	Hombre heterosexual	Hombre no heterosexual	Total
Matutino	10.6	1.5	9.2	3.6	9.3
Vespertino	56.2	52.9	48.3	52.4	52.1
Nocturno	33.1	45.6	42.5	44.0	38.5
<i>No. total de casos</i>	<i>866</i>	<i>68</i>	<i>938</i>	<i>84</i>	<i>1956</i>

Fuente: Elaboración propia con base en Sondeo

En el caso del tránsito, es posible decir que la mayor captación de personas se realizó al mediodía, lo que es explicable porque se unían los turnos tanto de quienes entraban a clase como de quienes salían de ellas.

Sin embargo, pudiera haber una diferencia entre las personas heterosexuales y quienes no lo eran. En el caso de las entradas las personas declaradas heterosexuales lo hacen con mayor frecuencia por las mañanas, y en segundo lugar en el turno vespertino. En el caso de las mujeres no heterosexuales, la mayoría entran en el turno vespertino y nocturno, mientras los hombres no

heterosexuales tienden a privilegiar el turno matutino y las entradas en el turno nocturno son más del doble de cualquiera de las otras categorías.

En cuanto a las salidas, el patrón general es que el turno matutino es el menos frecuente, destacando en ello que la proporción de no heterosexuales, tanto hombres como mujeres, es considerablemente menor respecto a los heterosexuales, ya que las mujeres heterosexuales registran un 10.6% de entradas en ese horario contra un 1.5% de mujeres no heterosexuales y entre los hombres la frecuencia de heterosexuales es de 9.2% contra un 3.6% de no heterosexuales. Todos los grupos registran una mayor salida en el turno vespertino, si bien la mayor diferencia con el turno nocturno es de mujeres heterosexuales (56.2% contra 33.1%), en tanto la menor es en hombres heterosexuales (48.3% contra 42.5%).

**Cuadro 4. Tipo de pertenencia a la UNAM y según sexo-autosignación, en porcentajes**

Sexo-autosignación/ Pertenencia a la UNAM	Mujer heterosexual	Mujer no heterosexual	Hombre heterosexual	Hombre no heterosexual	Total
No	9.2	11.5	12.5	6.9	424 (10.8)
Si	90.8	88.5	87.5	93.1	3506 (89.2)
Total					3930
<b>Si UNAM</b>					
Estudiante	84.5	88.3	85.9	86.0	2941 (85.3)
Personal Académico	3.5	4.5	3.2	6.3	122 (3.5)
Personal Administrativo	8.4	2.7	6.2	3.5	240 (7.0)
Personal directivo	0.1		0.1		3 (0.1)
Funcionarij	0.3	0.9	0.7		18 (0.5)
Egresadx	2.6	2.7	3.2	4.2	101 2.9
Otras respuestas	0.6	0.9	0.3		21 (0.6)
<i>No. total de casos</i>	1558	111	1634	143	3506

Fuente: Elaboración propia con base en Sondeo

Las mujeres universitarias no heterosexuales se concentraron de manera importante en entre el personal académico (4.1%), más aún que entre estudiantes y egresadas (3.3%); y resulta un tanto sorprendente, pues 25% de estas decían tener menos de 20 años y un 52% adicional entre 20 y 24, 15% entre 25 a 35 y sólo 8% eran mayores de 35. Es decir, que tres de cada cuatro mujeres no heterosexuales eran menores de 25 años. Entre los hombres universitarios, los no heterosexuales tuvieron mayor peso relativo entre los académicos (6.3%) y entre los egresados (5.9%) respecto de

los estudiantes (4.2%). De ellos, 19% eran menores de 20 años, 52% entre 20 y 24, 25% entre 25 y 35 y únicamente 4% 36 y más. Estos cuadros no se incluyen.

El promedio general de edad para quienes pertenecían a la UNAM fue de 24 años. Este dato es esperable cuando pensamos en la universidad como una institución educativa que forma juventudes. Según el tipo de relación con la UNAM, los promedios de edad variaron entre 21 años para estudiantes, 39 para personal académico, 41 para personal administrativo, 32 para personal directivo y funcionariado y 30 para personas egresadas.

Las personas que no pertenecían a la UNAM se declararon en su mayoría como heterosexuales y tenían un promedio de edad 6 años mayor (los cuadros no se incluyen). Estas, en un 62% declararon asistir a realizar actividades diversas vinculadas con la UNAM, de tipo académico 19% (25% de mujeres heterosexuales, 13% de mujeres no heterosexuales, 15% de hombres heterosexuales y 3% de hombres no heterosexuales); o bien, a actividades culturales 5.2% (36%, 5% para mujeres respectivamente y 59% para hombres heterosexuales); dejar, recoger o esperar a alguien 12% (37% mujeres heterosexuales vs 61% hombres heterosexuales), 4.4% visitaban a otra persona (42% vs 58% de mujeres y hombres heterosexuales), mientras que 8% hacían ejercicio (32% mujeres y 62% hombres heterosexuales en ambos casos). Otro 7% asistía a consultas diversas siendo sólo heterosexuales (55% mujeres vs 36% hombres) y 6% visitaba la CU con fines de Turismo, recreación y esparcimiento (33% mujeres heterosexuales, 7% mujeres no heterosexuales, 60% de hombres heterosexuales).

Como actividades no vinculadas con la UNAM, se captaron 10% de prestadores de servicios, en su mayoría heterosexuales (21% mujeres vs 78% hombres); 5% más declararon dedicarse al comercio (30% mujeres heterosexuales, 10% de mujeres no heterosexuales, 55% de hombres heterosexuales y 5% de hombre no heterosexuales); mientras 16% usaban a la CU como ruta de paso (37% y 5% mujeres hetero y no hetero vs 58% y 1.4% de hombre hetero y no hetero). El resto de las respuestas se dispersó de manera fragmentada.

#### **La movilidad en la CU.**



En el paradero del Pumabús, cerca de los bigotes.  
Foto: María Elena Jarquín Sánchez, septiembre 2014

Al principio de este trabajo se han mencionado algunas de las características con las que fue construida la CU. En el momento de la construcción, el campus central era relativamente pequeño y muchos de los espacios se planearon con la idea de que las personas pudieran transitar por ella caminando o bien a través de automóviles cuando se pensaba en recorridos más lejanos.

Personalmente encuentro dos problemas en este tipo de diseño. En primer lugar, nunca se previó un crecimiento tan grande de la CU, lo que ha hecho de las caminatas una misión casi imposible, por las distancias y el tiempo que es necesario invertir, además de que los recorridos deben hacerse por caminos riesgosos, sin mantenimiento y sin que cuenten con la infraestructura adecuada, yendo en detrimento de las posibilidades de movilidad de los peatones. En segundo lugar, en las adiciones inmobiliarias subsecuentes, se privilegia la circulación de automóviles, lo que puede someter a peatones a situaciones riesgosas pues en nuestra ciudad, y nuestro país en general, la educación vial no está reconocida, extendida ni es respetada.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> En la CDMX mueren a diario casi 8 personas en accidentes viales donde están implicados vehículos automotores, según datos del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SNSP). Esta cifra se ha venido incrementando, a pesar de los esfuerzos recientes por echar a andar un nuevo reglamento que impone



Perdido en el camino. Foto María Elena Jarquín Sánchez. Septiembre de 2014

“Y es que, por ejemplo, las calles son de forma circular, no de forma cuadrículada, y esto hace que sea muy peligroso el tránsito para los estudiantes y en general para los usuarios, ¿no?”

“[Poner] los semáforos, pues fue una muy buena, este, muy buena condición que se implementó aquí en la universidad, pero los semáforos están diseñados para precisamente para las calles cuadrículadas. Entonces yo creo que los estudiantes no saben ni donde cruzar, ni por donde pasar. Digo, afortunadamente los que digamos van en los vehículos también son gente muy respetuosa, hasta cierto punto, pero sí me ha tocado ver dentro del campus que les avientan el coche o que se desesperan. Digo, en la ley, ¿cómo se llama? La ley de... ley de Tránsito de aquí del Distrito Federal estipula este... hasta que no dejen de pasar todos los peatones ya tienen que transitar los vehículos, y pues eso la mayoría de las veces sí se respeta aquí en el campus, pero sí me ha tocado ver que, no sé, a lo mejor vienen desesperados o con el tiempo encima y sí llegan a aventar el coche, a los estudiantes que van caminando”

Testimonios de participantes en caminata mixta (28/08/2015)

---

multas severas a conductores que infrinjan los límites de velocidad. La cifra de la CDMX, equivale al 18% de las muertes registradas anualmente en el país. <https://www.animalpolitico.com/2018/01/accidentes-viales-fotomultas-victimas/>

La problemática de circulación en la CU es grande, y atañe tanto a los vehículos privados como al transporte interno, público y privado

Si bien la CU da paso libre a los peatones, y antes hasta a los autos, en años recientes, se han implementado varias medidas, con el fin de mejorar el tránsito para quienes circulan por el campus, porque asisten a él o porque lo usan como ruta de paso, pero básicamente atendiendo a los autos. Puede suponerse que varias de estas tienen relación con que hubo momento en que el tránsito dentro de CU llegó a ser paralizante, pudiendo tardar hasta una hora en un recorrido interno. Entre ellas están:

- 1) a partir de 2007, con la introducción del Pumabús, un medio de transporte interno gratuito, se prohibió el que los autos se estacionaran sobre el circuito escolar y dejaran libre el carril confinado para estos autobuses, invitándolos a dejar sus vehículos en grandes estacionamientos que se prepararon en la zona del estadio. Y aunque se ampliaron las rutas iniciales del Pumabús, el transporte resulta insuficiente en horas pico y escaso en otros horarios.



- 2) en los acceso vehiculares se han instalado casetas para realizar operativos de vigilancia que buscan evitar el acceso de taxis sin pasaje, como “medida de seguridad”, pues se temía que había mayores posibilidades de cometer un delito cuando esto sucedía. También se restringe el paso a camiones mayores a 2 toneladas de carga, bajo el argumento de que es para evitar que ingresen al campus aquellos que expenden cerveza, especialmente en el fin de semestre.



Foto: tomada de Zósimo Camacho “La UNAM tras las rejas” Columna de opinión Zona Cero, julio 16, 2017 <https://www.contralinea.com.mx/archivo-revista/2017/07/16/la-unam-tras-las-rejas/>

- 3) Esta selectividad no es igual con otros taxis, que circulan en el campus y funcionan a manera de peseros “piratas” yendo por rutas preestablecidas, compitiendo con el Pumabús por su fluidez, y cuyos choferes pertenecen a Organización Popular Francisco Villa. Muchos de ellos, además de no cubrir los requisitos solicitados para funcionar como taxis, circulan sin placas y se distinguen de otros por una banderita amarilla que cuelga de la antena que sale del techo del auto. La fotografía que se anexa a continuación, muestra además un oficio de suspensión en el parabrisas trasero del auto. No es pública la información de por qué estos taxis sí pueden circular dentro del campus

Según un artículo elaborado por Camacho, las terminales de estos transportes contribuyen a la inseguridad en la CU, en la medida que se han convertido en centros de distribución de estupefacientes.



De viaje con los Panchos. Foto: María Elena Jarquín Sánchez, agosto de 2016

### Llegar y salir de CU.

¿Cómo se mueven las personas para poder llegar a la CU? Y dentro del campus, ¿cuáles son las opciones más socorridas?

En este apartado, hablaremos sucintamente de ambos tipos de movilidad, enfatizando, los traslados de las personas heterosexuales.

La fuente principal, de nueva, cuenta, es el sondeo realizado por el equipo de investigación en accesos principales. Se ha realizado por separado el análisis, de acuerdo con la dirección de la trayectoria en que fueron entrevistadas las personas, es decir, si entraban o salían del campus. En promedio, tanto las entradas como las salidas abarcan 4 días de la semana, casi todos los días de clase.

En el cuadro 5, se sintetizan algunos de los indicadores principales sobre quienes acceden a la UNAM. Puede destacarse que en general, cerca del 9% de las personas no ocupan ningún transporte para llegar (que refuerza el dato en el cuadro 7 donde el mismo porcentaje de las personas llega caminando), y casi el 60% usan apenas un transporte, situación que se repite en el caso de mujeres y hombres heterosexuales. El promedio de transporte usado en general es 1.27.

En términos del tiempo invertido en los traslados, hay diferencias marcadas en las que la investigación deberá seguir profundizando. En general, el tiempo promedio invertido para llegar al campus son 68 minutos (y un tercio de las personas entrevistadas mencionó hacer más de una hora), cifra por encima del promedio estimado en 57 minutos para la movilidad del EDOMEX al DF y viceversa<sup>10</sup>. Por forma de autoasignación las mujeres invierten más tiempo en transportarse que los

---

<sup>10</sup> Romero, Laura. "El transporte público, costoso y deteriorado", Gaceta UNAM, 12/06/2017. Este cálculo se basa en los resultados de un estudio realizado por la UNAM, en el que también se afirma que a medida que se cuenta con menor ingreso en los hogares, se incrementa el uso del transporte público. Este es además el

hombres. Y de ellas, las no heterosexuales aún más. Estas diferencias para ellas en el tiempo de transporte pueden variar entre 6 y hasta casi 30 minutos, si se les compara con sus contrapartes de preferencia autoasignada, pero aún dentro del mismo sexo.

Las menciones para llegar a CU son el metro, el Metrobús,

**Cuadro 5. Número de transportes y tiempo para llegar a la CU desde su punto de origen (Entrada) según sexo-autosignación, en porcentajes**

Sexo- autoasignación/ Número de transportes para llegar a la UNAM	Mujer heterosexual	Mujer no heterosexual	Hombre heterosexual	Hombre no heterosexual	Total
Promedio	1.27	1.22	1.22	1.21	1.24
0	7.4	11.0	9.7	10.7	8.8
1	61.1	58.7	60.5	58.7	60.7
2	28.4	27.0	28.1	29.3	28.2
3	3.1	3.2	1.7	1.3	2.3
<i>Total</i>	<i>867</i>	<i>63</i>	<i>985</i>	<i>75</i>	<i>1990</i>
<b>Tiempo</b>					
<b>Promedio(minutos)</b>	71.2	81.1	65.6	54.1	68
Menos de 30 minutos	27.6	39.7	34.6	45.3	32.1
Entre 30 y 60 minutos	34.1	15.9	33.5	38.0	33.0
Entre 60 y 90 minutos	19.3	15.9	15.9	9.3	17.1
Más de 90 minutos directivo	19.0	28.6	7.9	17.3	17.7
<i>No. total de casos</i>	<i>867</i>	<i>63</i>	<i>985</i>	<i>753</i>	<i>1990</i>
<b>Sitio de donde viene</b>					
DF	83.0	85.5	83.7	89.3	83.6
EDOMEX	17.0	14.5	15.8	10.7	16.1
Otros Estados	--	--	0.5	--	0.3
<i>No. total de casos</i>	<i>863</i>	<i>62</i>	<i>980</i>	<i>753</i>	<i>1990</i>

peor calificado por los usuarios como “lento, inseguro, incómodo, tardado, costoso, deteriorado y sucio”. La fuente original es Suárez Lastra, Manuel y Javier Delgado Campos, 2015. “Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte”, México, IIG-IIJ UNAM. Col. Los grandes temas nacionales, Los mexicanos vistos por sí mismos.

El cuadro 6 muestra los indicadores ya referidos, pero para quienes salen del campus. A diferencia de la entrada, donde puede suponerse que la congestión vehicular puede ser mayor, hay un promedio uso ligeramente menor en el número de transportes, y cerca de 10 minutos más bajo en el tiempo hacia sus lugares de destino. Bajan también las diferencias entre las categorías de autoasignación, aunque para las mujeres heterosexuales el tiempo de traslado aumenta ligeramente. También crece en importancia relativa el número de personas que no usan transporte para trasladarse hacia las salidas del campus, llegando a 14%.

**Cuadro 6. Número de transportes y tiempo que hace cuando sale de la CU y destino (Salida) según sexo-autosignación, en porcentajes**

Sexo- autoasignación/ <b>Número de transportes para llegar</b>	Mujer heterosexual	Mujer no heterosexual	Hombre heterosexual	Hombre no heterosexual	Total
<b>Promedio</b>	1.2	1.1	1.1	1.2	1.1
0	12.9	11.8	16.0	13.1	14.4
1	58.7	67.6	60.0	59.5	59.7
2	26.2	19.1	22.1	23.8	23.9
3	2.2	1.5	1.9	3.6	2.1
<i>Total</i>	<i>866</i>	<i>68</i>	<i>938</i>	<i>84</i>	<i>1956</i>
<b>Tiempo</b>					
<b>Promedio (minutos)</b>	61.7	58.2	56.9	51.5	58.9
Menos de 30 minutos	33.7	41.2	36.7	41.7	35.8
Entre 30 y 60 minutos	27.8	25.0	30.0	31.0	28.9
Entre 60 y 90 minutos	19.2	16.2	18.2	15.5	18.4
Más de 90 minutos directivo	19.2	17.6	15.1	11.9	16.9
<i>No. total de casos</i>	<i>866</i>	<i>68</i>	<i>931</i>	<i>84</i>	<i>1946</i>
<b>Sitio hacia donde se dirige</b>					
DF	83.0	88.2	84.7	95.2	84.6
EDOMEX	16.4	11.8	15.0	4.8	15.1
Otros Estados	0.5	--	0.2	--	0.4
<i>No. total de casos</i>	<i>861</i>	<i>68</i>	<i>937</i>	<i>84</i>	<i>1950</i>

Fuente: Elaboración propia con base en Sondeo

El cuadro 7 muestra cuáles son los principales transporte usados para llegar al campus o salir de él. En la entrada, sobresalen los autobuses, especialmente el Metrobús, que suman casi un tercio del pasaje, y el metro. Este transporte, cobra mayor importancia para el caso de las salidas. En este

cuadro también hay un porcentaje alto de uso de automóviles particulares, comparado con el uso de las bicicletas particulares. Con respecto a las personas que salen y entran caminando del campus, es destacable mencionar que tanto en entradas como en salidas se conservan las cifras que vimos con respecto a quienes no usan transporte en los cuadros 5 y 6.

**Cuadro 7. Comparativo de transportes usados para entrar y salir de la UNAM según dirección del tránsito, (porcentajes sobre el total)**

Transporte mencionado en 1er. lugar	Entrada	Salida
Caminando	8.7	13.7
Bicicleta	0.7	0.3
Moto	0.2	0.1
Coche	6.0	4.3
Taxi	0.8	0.6
Metrobús	9.2	9.5
Otros Autobuses	21.1	14.1
Metro	29.6	42.4
Otros	23.7	15.0
<i>Total</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

Fuente: Elaboración propia con base en Sondeo

El cuadro 8, en cambio, permite ver cuál es la importancia del Pumabús sobre el resto de los transportes, especialmente a la entrada, al igual que el programa de bicipumas dentro del campus. Quizá esto se deba a que, a diferencia de la entrada, muchas personas pueden optar por caminar en grupo.

No obstante, en este cuadro aparecen los recorridos a pie como la opción más socorrida entre las personas que transitan por la UNAM, lo cual justifica ampliamente la necesidad de realizar diagnósticos como este. También enfatiza la importancia de analizar cuáles son las condiciones de seguridad o inseguridad en que la movilidad se está realizando y cuáles son los potenciales riesgos para las y los peatones.

**Cuadro 8. Comparativo de transportes usados dentro de CU según dirección del tránsito, (porcentajes sobre el total)**

Transporte	Entrada	Salida
Caminando	52.1	75.3
Bicicleta	1.5	0.5
Bicipuma	0.8	0.4
Moto	0.2	0.1
Coche	0.7	2.3
Taxi	1.1	2.6
Taxi colectivo	0.2	0.4
Pumabús	43.2	17.8

Aventón	0.1	0.4
Otras respuestas	0.1	0.2
<i>Total</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

Fuente: Elaboración propia con base en Sondeo

...

Me falta agregar las caminatas y más evidencias sobre riesgos.

Falta mejorar el formato para que queden páginas incompletas o saltos

También algunas conclusiones