

La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público.

Ana Falú¹

El transporte público es un ámbito de intensa interactividad social, su naturaleza es la propia del “estar en tránsito”, las relaciones sociales y modos de interacción que allí se desarrollan son muy frágiles y se resuelven en tiempos muy escasos, el tiempo que dura un viaje. Asimismo, en todas las grandes ciudades del mundo, como lo son las ciudades latinoamericanas, una masa de usuarios activa su funcionamiento diariamente, durante las 24 hs, en diversidad de modalidades, flujos y frecuencias, la mitad o más, son mujeres y niñas.

El transporte público en general es un servicio regulado y subvencionado por autoridades locales o nacionales, por el cual se hace un pago directo. En nuestra región, las redes de transporte son mucho menos complejas que en países desarrollados y están lejos de cubrir la demanda de recorridos de manera segura, eficiente, con los flujos y frecuencias necesarias para ofrecer accesibilidad en ciudades inasibles, extensas, en su mayoría de baja densidad urbana. Ciudades que en sus territorios evidencian las enormes desigualdades sociales, económicas y culturales, las que son más desiguales para las mujeres que para los hombres², ellas con menor trabajo remunerado, con escaso reconocimiento de su contribución a la economía con el trabajo doméstico y reproductivo. Las mujeres son las cuidadoras por excelencia y el bien más escaso en sus vidas es el tiempo, debido a la división sexual del trabajo naturalizada, se hacen cargo de la infancia, las personas adultas mayores, las gestiones del hogar, cuando no del barrio y la comunidad. Reúnen en ellas una enorme responsabilidad y actividades las que unidas al trabajo remunerado, cuando lo tienen, es inherente al trasladarse, a la accesibilidad a los distintos servicios y lugares, los cuales también están distribuidos de manera desigual en el territorio. Con recorridos múltiples y cortos se diferencian en el uso del transporte de los varones que en general lo usan de punto a punto.

Interesan las mujeres, sus derechos a la ciudad, a la accesibilidad segura, y a sus seguridades amenazadas y el derecho a una vida sin violencias. Este análisis cruza perspectivas teóricas feministas y urbanas, conceptos y categorías que buscan dar cuenta de estos espacios públicos, la calle y el transporte que se develan como los escenarios privilegiados para las agresiones sexistas de actos violentos contra las mujeres y sus cuerpos, ese primer territorio propio. Los agresores son mayoritariamente desconocidos, quienes perpetran hechos contra mujeres con quienes no existen vínculos ni relaciones concertadas, que atacan y agreden a mujeres de cualquier edad y condición, a los cuerpos de las mujeres por ser mujeres, cuerpos que adquieren valor político en la denuncia de estas violencias.

Estas mujeres que necesitan movilizarse, están amenazadas de acoso sexual, de hostigamiento sexual y de agresiones sobre sus cuerpos, desde la violación a la muerte, todo lo cual afecta sus derechos. Las agresiones sexuales, afirma Rita Sagato, “capturan –a las mujeres- en la esfera de su intimidad y despolitizan la agresión, la reducen al campo de las relaciones de estatus desiguales propio del patrón de género y la alejan de la posibilidad de una justicia plenamente pública. Cuentan con la complicidad de un imaginario colectivo en el que sexualidad y ley pertenecen a esferas separadas e irreconciliables, lo sexual al orden privado, íntimo y doméstico, y la ley a la esfera pública de interés universal y general. Eso hace que, a pesar de la prédica del movimiento feminista y de la existencia de diversas leyes al respecto, haya siempre una resistencia difícil de vencer cuando se trata de situar los delitos de orden sexual en el plano universal del interés general de la sociedad.” (2014:71)

¹ Este artículo que reproducimos en este número de *Vivienda & Ciudad*, ya fue publicado en la Revista *Novoamérica*, en marzo 2017.

² Según CEPAL (2014) a pesar de mayor número en todos los niveles de educación, son mayoría entre quienes buscan empleo, ganan menos que los varones, y tienen mayor presencia en el mercado informal.

Hablar del Transporte público y de las inseguridades que en el mismo perciben y viven las mujeres, nos remite a las ciudades, las que se construyen como producto de la organización social en el territorio y se materializan en la forma urbana, funciones, movimientos y flujos, en los cuales se reflejan las estructuras socioeconómicas y los procesos que las crean. La transformación de las sociedades modifica también la organización del espacio, lejos de ser aleatorios y casuales, los procesos de ordenamiento del territorio son planificados y administrados por los sectores dominantes en afinidad con sus intereses, lo cual no niega, sino por el contrario valoriza aún más el esfuerzo en la producción social del hábitat que hacen millones de ciudadanos/as para resolver su hábitat.

Desde el momento en que el paradigma de la modernidad converge las sociedades modernas fueron y son protagonistas de la contradicción entre emancipación y regulación. Así, las ciudades se construyen y reconstruyen reproduciendo un sistema que integra la desigualdad y la exclusión como estructurales a su funcionamiento. En esos aglomerados hombres y mujeres expresan y moldean roles y construcciones identitarias de manera diferente. Lo particular e histórico es que los varones están ubicados, dado un sistema jerárquico, en el sector dominante y establecen las relaciones de poder, y las mujeres se ubicarían como sujetos sociales subordinados y sometidos al poder patriarcal. Si bien hay avances importantes en el reconocimiento de los derechos ciudadanos de las mujeres, y lo que es interesante, hay reconocimiento por parte de los Estados, la acción pública aún tiene grandes deudas sociales, y millones de latinoamericanas no saben de sus derechos o como reclamarlos.

El acoso sexual y la violación son delitos que con alta frecuencia son perpetrados contra las mujeres en el transporte público y espacios públicos. El enfoque feminista, permite situar a las mujeres y quienes asumen la identidad femenina, en tanto sujetos políticos que enfrentan problemas propios en razón de su género, es decir mujeres que son víctimas de violencia sexual por ser mujeres en detrimento de su plena condición de ciudadanas.



Fuente: Imagen del informe de la Fundación Thomson Reuters sobre violencia contra la mujer en Lima.

El acoso sexual en el transporte público es similar en las ciudades de la región, según la encuesta de la Fundación Thomson Reuters asegura que las ciudades latinoamericanas son que tienen sistemas de transporte público más inseguros y peligrosos para las mujeres³ en

³ Laura Leonelli Morey *Las ciudades latinoamericanas tienen los sistemas de transporte público más peligrosos para las mujeres* La Voz del Interior, Córdoba, Argentina. 30.10.2014

donde las mujeres temen viajar luego de que oscurece. La encuesta clasificó a Bogotá como la ciudad que tiene el transporte público más inseguro para las mujeres, le siguen la Ciudad de México y Lima. Estos estudios muy novedosos necesitan ampliarse y profundizarse. Crina Boros⁴ afirma que los sistemas de transporte público más peligrosos para las mujeres están en Latinoamérica, donde seis de cada diez son acosadas físicamente, según el sondeo de la Fundación Thomson Reuters.⁵

La división sexual del trabajo implica el cuidado Las ♀ distintos recorridos que los ♂ en la ciudad.

- Los hombres con rutinas y recorridos lineales.
- Las mujeres con recorridos múltiples y diversos.

Recorridos : ♀
Trabajo asalariado
Cuidado hijos:
Salud / Educación/
Sociabilización/
Recreación
Abastecimiento, etc



Central: La conectividad Transporte

Impacto de la división sexual del trabajo en la movilidad urbana. Fuente: elaboración propia Ana Falú (2015)

Esto habla de la enorme deuda que planificadores urbanos, técnicos y políticos/as tienen con las mujeres en generar acciones que brinden la seguridad para transitar y disfrutar de las ciudades. Si bien, “La salida de las mujeres al ámbito público ha sido un avance en su autonomía, sin embargo viven sus desplazamientos de manera desigual, ya que además del miedo al robo o el asalto, está el temor a la violación o al secuestro, y se encuentran expuestas a una forma de violencia cotidiana que se expresa en palabras, sonidos, frases que las menoscaban, roces o contactos corporales y abuso físico que tiene efectos específicos negativos sobre el modo de vivir la seguridad en la calle.” (CEPAL.2015).

El acoso sexual en espacios públicos es abordado en multiplicidad de informes y documentos, hemos seleccionado, entre todos ellos, el que consideramos más amplio y universal definido por CEPAL⁶ como aquellas “conductas u acciones, físicas y/o verbales, con connotación sexual, no deseadas, ejecutadas por una o más personas contra una mujer en espacios públicos, que afecten y/o perturben su vida, dignidad, libertad, integridad física y/o psicológica y/o el libre tránsito, provocando ofensa, intimidación, hostilidad, degradación, humillación”.

Las consecuencias del acoso sexual en el espacio público y en el transporte que sufren las mujeres son desbastadoras, provocan cambios en su autoestima y creciente sensaciones de vulnerabilidad (Horii / Burgess, 2012); sentimientos de enojo, disgusto (Jafarova, Campbell & Rojas, 2014); ansiedad, agitación, humillación (Fahmy, Abdekmonen, Hamdy&Badr, 2014); se

⁴ Boros, Crina en sondeo Fundación Thomson Reuters América Latina, 29 Oct. 2014.

⁵ El Ránking de las ciudades con transporte público más inseguro para mujeres (la primera es la peor; la última, la mejor): 1) Bogotá (Colombia); 2) Ciudad de México (México); 3) Lima (Perú); 4) Nueva Delhi (India); 5) Yakarta (Indonesia); 6) Ciudad de Buenos Aires; 7) Kuala Lumpur (Malasia); 8) Bangkok (Tailandia); 9) Moscú (Rusia); 10) Manila (Filipinas); 11) París (Francia); 12) Seúl (Corea del Sur); 13) Londres (Inglaterra); 14) Beijing (China); 15) Tokyo (Japón); 16) Nueva York (Estados Unidos)

⁶ <http://www.cepal.org/es/notas/acoso-sexual-espacio-publico-la-ciudad-deuda-derechos-mujeres>

autoperciben como objetos y frustradas ante la impotencia de las situaciones que les tocan vivir (Dhillon&Bakaya, 2014); el temor afecta sus condiciones de vida cotidiana como el sueño, la alimentación y la socialización cotidiana.

Si bien incipientes, son cada vez más numerosas las iniciativas que durante los últimos años se han concentrado en el estudio y en la intervención de los servicios de transporte públicos. Lo cual no es suficiente, es necesaria la creación de ámbitos políticos y societarios que privilegien las voces de las mujeres: de expertas, técnicas y de las mujeres en las organizaciones de base, para conocer sus demandas sobre usos y desplazamiento, de equipamientos y bienes urbanos necesarios, entre otros. Incorporando las iniciativas en el control de la violencia e inseguridad en el transporte público, que combinan transporte con lugares para la denuncia, puntos de información, etc. Alarmas, horarios especiales, tarjetas electrónicas diferenciales, dispositivos según género, edad, capacidades diferentes, carteles, pantallas, avisos sonoros, e información pública a través de los medios.



Respetar espacios exclusivos PARA MUJERES en estación y autobús

“Las mujeres tienen derecho a ser tratadas con respeto a su integridad y el ejercicio pleno de sus derechos”

- Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal -

Cualquier incidente repórtalo al oficial de la estación

Módulos Viajemos Seguras, en estaciones del Metro, Agencias especializadas para Delitos Sexuales, PGJDF, LOCATEL, Línea Mujeres 5658 1111 y Consejo Ciudadano de la Ciudad de México 5533 5533.

CapitalSocial 2017



Programa de transporte *Viajemos Seguras* de la Ciudad de México. Fuente: <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx>

La pregunta que subyace es cuánto de estas violencias y discriminaciones a las que son sometidas las mujeres en el transporte y ciudades, tienen vinculación, también, con la forma y fragmentos urbanos. Nos interrogamos en cómo se concibe la planificación de las mismas y como se define el sujeto de la planificación. Cuánto se omiten las mujeres en la planificación. (Falú, 2014. UNAM). Ciudades con una distribución de bienes públicos que evidencian infraestructuras discriminatorias las cuales agudizan las condiciones de inseguridad y la percepción del temor por buena parte de la ciudadanía, en particular mujeres y niñas. Mas aún cuando además de ser mujeres son portadoras de identidades sexuales, o étnicas o raciales, entre otras. Simultáneamente las mujeres vienen construyendo sus ciudadanías en resistencias y transgresiones venciendo temores y castigos (Tamara Pitch 2008).