

La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México

Paula Soto Villagrán¹
Carlos Castro Reséndiz²

INTRODUCCIÓN

El transporte es fundamental para estructurar el uso de la ciudad y contribuye a generar calidad de vida y bienestar al facilitar a los habitantes el acceso a los diferentes lugares donde se encuentran los servicios y las actividades de salud, educación, recreación, consumo y empleo. No obstante, se ha considerado un sistema neutral, en el sentido de que beneficia a los usuarios de manera universal, sin tomar en cuenta, entre otras cuestiones, la dimensión de género. En efecto, el género como parte medular de la estructura de la sociedad no sólo contribuye a definir las prácticas, los comportamientos y los roles esperados por las personas, sino que es fundamental en la configuración de patrones de viaje y prácticas de desplazamiento diferenciales. Entre los elementos más significativos que aporta la categoría de género a la movilidad urbana están los cuestionamientos respecto al sujeto abstracto (*masculino*) para quien se piensan estos procesos, de manera que algunos autores coinciden en que el género es uno de los factores con mayor influencia en la movilidad urbana (Koskela, 1999).

En este contexto, el análisis de género en los estudios urbanos ha ido dando visibilidad a la interdependencia entre la movilidad

¹ Doctora en ciencias antropológicas. Investigadora del Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa.

² Maestro en estudios urbanos por la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco.

cotidiana y la violencia sexual en los espacios públicos, y con esto a las dimensiones subjetivas vinculadas a la percepción del temor y la inseguridad en este espacio. La violencia de género en el transporte es una dimensión de la seguridad que no ha sido incorporada de manera significativa a las políticas públicas de seguridad ciudadana, como afirman Rozas y Salazar: “el acoso y abuso sexual en los medios de transporte público e infraestructura de acceso son todavía poco visibles en la agenda pública latinoamericana. El transporte público es todavía un espacio en donde aún no se aborda el acoso y abuso sexual como expresión de la violencia de género” (Rozas y Salazar, 2015: 7-8).

En efecto, la violencia de género en los espacios públicos ha sido un tema de interés reciente en las ciencias sociales, y si bien se han hecho aportes significativos para definir y tipificar las formas de violencia que viven cotidianamente las mujeres, el énfasis en la reflexión académica y en las políticas públicas ha estado dirigido más bien a generar acciones de manera prioritaria sobre la violencia intrafamiliar, lo que ha implicado que la inseguridad y victimización de las mujeres en los espacios públicos haya sido durante mucho tiempo un tema aislado y menor que no se incorporaba a las políticas de seguridad de la población. En este sentido, diferentes autores coinciden en que no se ha desarrollado en América Latina una línea sistemática de indagación sobre la violencia de género en los espacios públicos (Dammert, 2007; Massolo, 2006; Rainiero, 2003), lo que indudablemente implica cuestionar los tipos de violencia que se han considerado en las políticas públicas de seguridad ciudadana en la región.

Esto no sólo ha invisibilizado una realidad extendida en la vida cotidiana las mujeres, sino que ha dificultado la producción de información relevante para la implementación de políticas de transporte accesibles, de acuerdo con las múltiples necesidades sociales, que aseguren la movilidad de las mujeres en condiciones

de igualdad y seguridad para el ejercicio de la ciudadanía. En este contexto, el capítulo que presentamos tiene un propósito acotado y descriptivo que se organiza en cuatro apartados. En el primero puntualizamos algunas reflexiones en torno a la inseguridad de las mujeres en los espacios públicos, especialmente en el transporte; en el segundo especificamos el contexto de estudio, precisando las técnicas y los procedimientos metodológicos utilizados; en el tercero presentamos algunos hallazgos relevantes, y en el cuarto sugerimos algunas reflexiones finales.

LA INSEGURIDAD DE LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y SUS EFECTOS EN LA MOVILIDAD. APROXIMACIONES TEÓRICO-CONCEPTUALES

Los espacios públicos de la ciudad han sido objeto de crítica en la investigación feminista, orientada a cuestionar “el acceso desigual a los bienes y servicios dentro de la ciudad”, ya que “imponía restricciones a la movilidad urbana, al conocimiento de la ciudad, al acceso a transportes, cada una de las cuales tiene consecuencias en la vida cotidiana y la calidad de vida urbana” (Jirón, 2007: 174). El entorno urbano fue visto como un espacio privilegiado para analizar de qué manera contribuyen las condiciones materiales de la vida cotidiana a la inequidad de género:

los hombres y mujeres utilizan de forma distinta ese espacio exterior según la división sexual del trabajo, lo que condiciona que sea la mujer quien realice la mayor parte de movimientos por compras y servicios (como asistencia a centros sanitarios, llevar a los niños a la escuela), con lo cual la percepción del espacio será muy distinta para hombres y mujeres, con independencia de que éstas trabajen fuera del hogar o no (Sabaté, 1984: 43).

Lo interesante de estos planteamientos es que para aproximarnos a la relación entre género y violencia en los espacios públicos debemos reflexionar sobre las desigualdades de poder basadas en el género que se expresan en el diseño de la ciudad, de manera que la distribución del equipamiento, el acceso al transporte, la falta de áreas verdes, entre otros aspectos, no son neutrales desde la perspectiva del género. Es decir, no producen los mismos impactos para hombres y mujeres en una sociedad en la que prácticamente tres cuartas partes del trabajo doméstico es realizado por mujeres (Jirón, 2007; McDowell, 2000). En esta línea argumental es interesante pensar que la invisibilidad de la experiencia de las mujeres en las ciudades ha producido barrios, calles, transportes y servicios inapropiados para sus necesidades; en efecto, “la ciudad moderna está construida sobre la base de la separación entre actividades de producción y reproducción, de manera que áreas residenciales, lugares de trabajo, zonas comerciales y de servicios se localizan diferencialmente en el espacio, separadas unas de otras” (Molina, 2006:14). Estos patrones de desigualdad de género hacen evidente otra dimensión de las exclusiones, consideradas desigualdades simbólicas que acentúan los límites de separación que articulan a los individuos y los lugares y se presentan como formas de limitación de la vida urbana (Falú y Rainiero, 2007). En consecuencia, podemos puntualizar una serie de variaciones espaciales asociadas a los patrones de comportamiento de los viajes que muestran diferencias de género evidentes. De hecho, algunos estudios sugieren que los roles de género constituyen uno de los aspectos de la vida más influenciados por el género a la hora de analizar los desplazamientos.

La movilidad entre hombres y mujeres se expresa en diferencias de desplazamiento, propósitos de viaje, distancias recorridas, niveles de acceso al transporte y comportamientos durante los viajes. Efectivamente, cuando se comparan los desplazamientos

de las mujeres con los que realizan los hombres en áreas urbanas, ellas tienden a utilizar más el transporte público, hacen más viajes, más cortos y en tiempos más variados. Estos desplazamientos son más costosos en términos de tiempo y dinero. Las mujeres tienden a desplazarse a sitios más dispersos dentro de la ciudad, vinculados a las actividades de cuidado y responsabilidades familiares. Otras veces, dado que las mujeres son frecuentemente empleadas como trabajadoras informales, sus destinos no están necesariamente concentrados en áreas centrales. Asimismo, considerando que más mujeres que hombres trabajan en el servicio doméstico, sus desplazamientos pueden iniciar mucho más temprano y terminar más tarde respecto al horario de trabajo para el cual se ha diseñado gran parte del transporte público (Kunieda y Gauthier, 2007; Peralta, *et al.*, 2014; Ilárraz, 2006).

Sin embargo, el principal problema que se ha documentado en los transportes públicos es la congestión de gente en los autobuses (Kunieda y Gauthier, 2007), en donde nos encontramos con una situación especial de los cuerpos situados en el espacio; lo que McDowell (2000) ha denominado como “la aglomeración”. Esta aglomeración de extraños en los medios de transporte colectivo se percibe como una situación potencial de riesgo, en tanto que se convierte en un factor de inseguridad para las mujeres porque facilita el comportamiento inapropiado y la cercanía excesiva entre las personas, lo que puede incidir en la decisión de dónde sentarse, viajar de pie o sentadas o dejar pasar el “metro” o el “pesero” y esperar el siguiente, siempre y cuando “venga más desocupado” (Soto, 2012).

En este contexto, la percepción de inseguridad y violencia sexual desde nuestra particular mirada es un asunto medular para abordar el análisis de la movilidad de las mujeres en la ciudad; en este sentido, el enfoque de género ha contribuido a mostrar que los miedos y la violencia urbana tienen factores de género específicos; es decir, tanto la violencia como el miedo de los hombres y las mujeres se

diferencian en su naturaleza, su extensión y sus efectos (Koskela, 1999; Sabaté, Rodríguez y Díaz, 1995; McDowell, 2000).

Estrictamente vinculado a esto, el miedo a la violencia y sus efectos en el uso del espacio y el tiempo de las mujeres como usuarias del transporte público es un problema transversal. En primer lugar, porque “los abusos en el transporte público son muy comunes y van desde el manoseo, frotamiento, pellizcos, empujones, hasta la violación sexual. Hay también riesgos de vida en casos de ómnibus o trenes con hinchas de futbol, patotas o grupos agresivos” (Chairotti, 2009). Y en segundo lugar porque, como práctica cotidiana, las mujeres tienden a cargar paquetes o llevar niños, y por tanto tienen sus manos ocupadas, por lo que son objeto fácil de robos y agresiones sexuales (Kunieda y Gauthier, 2007). Todo esto refleja el orden urbano patriarcal, en el que las relaciones de poder se materializan en un espacio y tiempo particulares; al mismo tiempo, el espacio, en tanto que marca las experiencias en la ciudad, es central en las tramas de violencia y miedo a través de las cuales se controla y limita la libre circulación por la ciudad, en nuestro caso como mujeres. Siguiendo esta idea, las amenazas y el temor que las mujeres viven en el transporte público deben ser entendidos estrechamente con el concepto de *violencia*, considerando que el temor puede ser entendido como una forma de violencia (Soto, 2012), de modo que la mayor vulnerabilidad de las mujeres para circular en la ciudad parece hacer referencia, en términos de Bourdieu (2000), a la “violencia simbólica”. Es decir, una forma de violencia que no deja marcas físicas, “violencia amortiguada, insensible e invisible para sus propias víctimas, que se ejerce esencialmente a través de los caminos puramente simbólicos de la comunicación y del conocimiento o, más exactamente, del desconocimiento, del reconocimiento o, en último término, del sentimiento” (Bourdieu, 2000: 12).

Lo relevante para nuestro planteamiento es que el espacio público, definido como lugar de encuentro, de relación e identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana y de expresión comunitaria (Borja, 2003), contribuye a reforzar la idea de que ciertas personas están en su sitio y otras fuera de lugar; es decir, quién pertenece y quién no al espacio público, quién está en un lugar central y quién en uno marginal.

EL CONTEXTO DE ESTUDIO: APROXIMACIONES METODOLÓGICAS

Para hacer evidentes las formas de agresión sexual que ocurren en los espacios públicos, en los años setenta aparece el concepto de *acoso sexual* (*sexual harassment*); si bien en sus comienzos mostraba las acciones de discriminación vividas por las mujeres en los lugares de trabajo y educacionales, su uso se amplía para visibilizar los abusos cometidos en otros espacios públicos. Este concepto implica interacciones en la vida cotidiana que se naturalizan, pues están enquistadas en un orden cultural de género. Las conductas que pueden ser entendidas como acoso sexual serían: las miradas insistentes, los comentarios o tocamientos, solicitar el consentimiento de alguien para comprometerse en una conducta sexual, las proposiciones de citas que no son bienvenidas, las peticiones de tener relaciones sexuales y la violación (Farley, 1978: 23; citada en García, 1998: 50).

Para nuestro análisis, en la Ciudad de México, el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) tiene una gran importancia en el tránsito cotidiano de sus habitantes, pues se realizan casi cinco millones de viajes diarios. Asimismo, hay dos instrumentos que permiten conceptualizar el acoso sexual y la violencia de género en los espacios públicos, y específicamente en el transporte público.

En el primero, la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Distrito Federal (2008), se establecen

principios y criterios que desde la perspectiva de género orientan las políticas públicas para promover y garantizar el derecho de las mujeres a una vida sin violencia. Con esta ley se tipifica el concepto de *violencia comunitaria*³ como aquella cometida de manera individual o colectiva que atenta contra la seguridad e integridad. En esta violencia, los espacios institucionales que se consideran son: *a*) el escolar, donde los agresores serían autoridades escolares, personal académico y compañeros, y *b*) el laboral, donde los agresores serían jefes y compañeros. Pero también se indica que puede ocurrir en el barrio, en los espacios públicos o de uso común, de libre tránsito, o en inmuebles públicos, lo que propicia la discriminación, marginación o exclusión social. Las personas agresoras suelen ser vecinos o transeúntes, entre otros. La violencia comunitaria comienza a ser medida, entonces, a través de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (Endireh) en el año 2006. Los espacios públicos que contempla esta encuesta son en primer lugar los comunitarios,⁴ donde la calle, los centros comerciales, los lugares de recreación y el transporte aparecen como lugares de violencia, ejercida por desconocidos principalmente.⁵

³ Más allá de la pertinencia del concepto, nos interesa enfatizar el desplazamiento hacia los contextos donde la violencia de género ocurre, visibilizando los espacios públicos de la ciudad.

⁴ Entre la violencia en el ámbito público, en los espacios comunitarios, se encuentran los espacios institucionales: *a*) espacio escolar, donde los agresores serían autoridades escolares, personal académico y compañeros, y *b*) espacios laborales, donde los agresores serían jefes y compañeros.

⁵ En relación al ámbito comunitario, la Endireh 2006 muestra que a nivel nacional 39.7% de las mujeres de 15 y más años ha sufrido alguna agresión pública de carácter sexual, que puede ir desde insultos hasta violaciones, 92.4% sufrió intimidaciones y 41.9% abuso sexual, agresiones que tuvieron lugar en un espacio comunitario, o incluso se perpetraron en su mismo hogar. Por otro lado, de acuerdo con la encuesta antes mencionada, en el Distrito Federal 60 de cada 100 mujeres de 15 y más años declararon haber sido agredidas en el entorno comunitario (principalmente en calles, cines, deportivos, casas ajenas), siendo

El Código Penal es el otro instrumento fundamental en la normatividad de la Ciudad de México, pues se tipifican el acoso y el abuso sexual. El abuso se considera como el que “sin consentimiento de una persona y sin el propósito de llegar a la cópula, ejecute en ella un acto sexual, la obligue a observarlo o la haga ejecutarlo”. La sanción va de uno a seis años de prisión; sin embargo, lo relevante es que se ha logrado establecer una modificación que especifica que el delito de abuso sexual será agravado si se comete a bordo de un transporte particular o del transporte público.

Ambos instrumentos han abierto la posibilidad de pensar en el transporte público como un espacio de violencia y de intervención de las políticas de género.⁶ Es más, consideramos que estos avances legislativos han tenido un efecto fundamental en la vida cotidiana de las mujeres al transformar el acoso sexual en un delito, lo que podría modificar, a largo plazo, la idea de la violencia sexual como un acto que ocurre en espacios privados y realizado por conocidos, sino como una forma institucionalizada de discriminación de género.

Los siguientes análisis se sustentan en un conjunto de información producida para abordar la relación entre inseguridad, violencia sexual y movilidad urbana. En términos procedimenta-

la Ciudad de México la entidad con la mayor proporción, seguida por el estado de México, en donde 55 de cada 100 mujeres han padecido una agresión de este tipo.

⁶ En el marco de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal, el Instituto de las Mujeres diseñó un programa para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público de la ciudad mediante acciones orientadas a la promoción de sus derechos, procuración de justicia y vigilancia ciudadana. Este programa incluye diferentes acciones, como los módulos de atención y denuncia de casos de abuso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el programa Atenea, que es un servicio exclusivo para las mujeres, y la separación de hombres y mujeres en el Metrobús, tren ligero y Sistema de Transporte Colectivo Metro.

les, se utilizaron dos técnicas para la producción de los datos: las encuestas en los vagones y las entrevistas a profundidad.

Las encuestas se levantaron entre hombres y mujeres que usan el Sistema de Transporte Colectivo (Metro) para conocer la percepción de seguridad e inseguridad, la victimización por género durante el viaje y los efectos en la movilidad urbana. En términos operativos, por la extensión de la encuesta, se decidió aplicarla durante los trayectos en el interior de los vagones, lo que además permitió respetar la dinámica del viaje de las personas. Se realizaron 867 encuestas en vagón a mujeres y 793 encuestas en vagón a hombres.

El sentido de las entrevistas a profundidad⁷ fue introducir la densidad de la experiencia vivida en torno a la percepción de inseguridad como usuarias del transporte, experiencias de viaje y de violencia sexual en el Metro y movilidad cotidiana. Las entrevistas se hicieron a mujeres que participaron en las encuestas, es decir, que respondieron al cuestionario aplicado durante la separación en los vagones del Metro y que manifestaron su voluntad de ser entrevistadas, de manera que la selección de los casos fue intencional y responde a la conformación de un muestreo teórico.⁸ Se llevaron a cabo treinta entrevistas a profundidad. En el proceso de análisis se utilizó el *software* de análisis de información cualitativa denominado QDA Miner.

⁷ Por entrevistas cualitativas a profundidad se entiende una conversación con fines orientados; se basa en un encuentro cara a cara entre el investigador y los informantes, dirigido a la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto a sus vidas, experiencias o situaciones, tal como lo expresan con sus propias palabras (Taylor y Bodgan, 1987).

⁸ Se entiende como muestreo teórico la recolección de datos guiada por los conceptos derivados de la teoría que se está construyendo y basada en el concepto de “hacer comparaciones”, cuyo propósito es acudir a lugares, personas o acontecimientos que maximicen las oportunidades de descubrir variaciones entre los conceptos y que hagan más densas las categorías en términos de sus propiedades y dimensiones (Glaser y Strauss, 1967: 45).

Para asegurar la solidez de los resultados, ambas técnicas permitieron detectar discrepancias o concordancias en la información obtenida a través de diferentes métodos; en nuestro caso, los datos producidos a través de encuestas y entrevistas.

ENTRE LA INSEGURIDAD Y LA VICTIMIZACIÓN,
FORMAS SOCIALES Y ESPACIALES DEL ACOSO SEXUAL
EN EL METRO

Antes de presentar los hallazgos de nuestra investigación empírica, conviene dar algunos datos para especificar el contexto. Así, se ha afirmado que en algún momento de su vida muchas mujeres enfrentan o enfrentarán, sólo por su género, abuso y otras formas de violencia sexual en los escenarios públicos urbanos (UNFPA, 2007: 16). De acuerdo con los datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Inseguridad (Envipe, 2012), el temor a la violencia sexual afecta a 87% de las mujeres y sólo a 13% de los hombres. Por otro lado, de acuerdo con la Encuesta Nacional sobre Discriminación de 2010, siete de cada diez mujeres tienen miedo a ser agredidas sexualmente al usar el transporte público y ocho de cada diez hombres dijeron no sentir este tipo de miedo (Conapred, 2009). Este mismo estudio establece en sus resultados que a lo largo de su vida nueve de cada diez mujeres han sido víctimas de alguna forma de violencia sexual; de ellas, 43.8% reporta haber padecido cuatro o más situaciones violentas y 10% haber padecido siete o más. La mayoría de estas situaciones les suceden a mujeres jóvenes o mujeres adultas jóvenes. En este mismo sentido, entre las situaciones consideradas de mayor gravedad durante sus traslados en los diferentes sistemas de transporte público por las mujeres están las siguientes: a 24.9% las han hecho sentir miedo por un ataque o abuso sexual, 15% han sido

perseguidas por hombres para atacarlas sexualmente y a 2.1% las han violado (Conapred, 2009).

Para contextualizar la relación entre género, transporte y violencia en el Metro de la Ciudad de México y sus especificidades espaciales y temporales ubicamos dos dimensiones analíticas que estructuran los hallazgos obtenidos en el trabajo de campo: las experiencias de viaje y la inseguridad, la dimensión espacial de la inseguridad y la victimización al interior del Metro, implicaciones de la inseguridad y la victimización en las rutinas cotidianas y los itinerarios de viaje.

Las experiencias de viaje y la inseguridad

Las mujeres que participaron en la investigación consideran que la inseguridad tiene un papel fundamental en su vida cotidiana y en las experiencias de viaje en el Metro de la ciudad. La vulnerabilidad se expresa por la mayor exposición al acoso sexual o el temor a sufrirlo mientras esperan el servicio, recorren los transbordos o caminan hacia o desde las estaciones de llegada y salida.

En términos generales, los datos que obtuvimos de las mujeres a través de la encuesta en los vagones indican que 55% tuvo miedo de una agresión de tipo sexual en el último año. Por lo extendido de esta percepción del acoso en los espacios del Metro, si bien se relaciona en gran medida con la edad, la etnia, la sexualidad, entre otros factores, se pudo constatar que es transversal y conforma una parte significativa de la experiencia urbana de las mujeres como colectivo en el uso específico del transporte público para sus desplazamientos por los espacios urbanos. Las experiencias de violencia sexual en el Metro asumen múltiples formas en el discurso de las entrevistadas: “arrimones de su parte íntima”, “agarrones”, “decir cosas obscenas”, “masturbación”, “eyaculación”, “miradas libidinosas”:



1. Estación Observatorio del Metro. Archivo fotográfico del proyecto de investigación.

Sin ir más lejos, en el tramo de la estación Chabacano a Villa de Cortés, a las cuatro de la tarde, un señor viejo, como de setenta años de edad, no dejaba de mirar mi pecho, porque traía una playera ajustada, y aunque me tapaba con mi bolsa seguía mirándome como enfermo, como si me estuviera desnudando con la mirada y en un jaloneo del vagón me tocó un pecho. Una señora que estaba sentada junto a mí se percató del viejo y que lo regaña; le dijo “viejo marrano, vergüenza deberías tener a tu edad, le voy a hablar a un policía”, y cuando llegamos a la siguiente estación la señora le dijo al policía lo que pasó y tratamos de denunciarlo, pero no procedió (mujer estudiante de 24 años).

En agosto era un poco tarde, alrededor de las once de la noche, y yo debía regresar a mi casa. Subí a un vagón en el cual había muy poca gente, todos dispersos. Al pasar dos estaciones subió un muchacho, el cual me dio desconfianza; me quité mis audífonos y me quedé atenta. No pasó mucho cuando él se sentó enfrente de mí y comenzó a masturbarse. Me dio asco y me levanté y salí del vagón en seguida, siendo que no era la parada que me correspondía (mujer trabajadora de 26 años).

CUADRO 1
 AGRESIONES SEXUALES EXPERIMENTADAS EN EL ÚLTIMO AÑO EN EL METRO

<i>Tipo de agresión</i>	<i>Porcentaje</i>
Miradas morbosas	71.03
Manoseos	46.48
Arrimones	44.35
Intimidación	19.97
Persecuciones sexuales	16.37
Fotos sin consentimiento	15.55
Se han masturbado enfrente	10.15
Han exhibido genitales	9.98
Han eyaculado enfrente	8.67
Masturbación forzosa	3.27
Violación	3.44

Fuente: Elaboración propia a partir de las encuestas en vagón.

En estos relatos podemos observar que las diferentes formas de violencia sexual producen y reproducen representaciones sociales del género que refuerzan la organización jerárquica de los cuerpos en el espacio, donde la violencia es una cualidad masculina y la fragilidad una cualidad femenina. Si vemos el tipo de agresión experimentada durante el último año por las mujeres estudiadas, las miradas morbosas, los manoseos y los “piropos” obscenos son el tipo de agresión más significativa. El cuadro 1 muestra las agresiones más comunes.⁹

El Metro, en las experiencias de viaje de las entrevistadas, se relata como algo incómodo, estresante y, en muchos casos, indigno, por las agresiones sexuales. Si bien es reconocido como el lugar de las interacciones efímeras y fugaces (Aguilar, 2012), para nuestro

⁹ Las clasificaciones de los tipos de agresión sexual en el transporte han sido elaboradas mediante la validación de expertas del Inmujeres.



2. Línea 1 del Metro. Archivo fotográfico del proyecto de investigación.

estudio cada trayecto puede dejar huellas que no son transitorias sino permanentes en los cuerpos y las emociones de las mujeres.

La dimensión espacial de la inseguridad y la victimización al interior del Metro

Otro aspecto importante en las formas de victimización sexual en el Metro es que se reubica la dimensión espacial de la agresión, por lo que debemos considerar que el espacio no es homogéneo en su interior y es posible definir micro-espacialidades, como transbordos, escaleras, vagones, accesos, que facilitan la ejecución de diferentes formas de acoso sexual. Así, las agresiones sexuales asociadas a las aglomeraciones tienen como principal lugar de ejecución el vagón; sin embargo, en los andenes y en las zonas de transbordo también se experimentan otros tipos de violencia,

CUADRO 2

LUGARES DE INCIDENCIA DE AGRESIONES SEXUALES (PORCENTAJES)

<i>Tipo de agresión</i>	<i>Vagón</i>	<i>Andén</i>	<i>Escaleras</i>	<i>Transbordo</i>	<i>Alrededores</i>	<i>Acceso</i>	<i>Torniquetes</i>
Miradas morbosas	80.28	29.70	11.37	11.60	9.28	8.12	5.80
Piropos obscenos	58.05	26.22	9.74	18.35	16.48	9.36	4.12
Arrimones	94.14	7.81	1.56	0.78	1.17	1.56	0.00
Manoseos	89.60	11.20	11.60	3.60	1.20	0.80	1.20
Fotos sin consentimiento	71.93	22.81	10.53	3.51	5.26	1.75	1.75
Intimidación	65.71	20.95	6.67	13.33	19.05	6.67	2.86
Persecuciones sexuales	33.80	22.54	12.68	29.58	19.72	8.45	2.82
Han exhibido genitales	83.33	11.90	0.00	2.38	4.76	0.00	0.00
Se han masturbado enfrente	79.55	11.36	0.00	2.27	4.55	2.27	0.00
Han eyaculado enfrente	78.38	13.51	0.00	0.00	2.70	5.41	2.70
Masturbación forzosa	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Violación	50.00	0.00	0.00	0.00	50.00	0.00	0.00

Fuente: Elaboración propia a partir de las encuestas en vagón.

como la persecución, la intimidación, las miradas morbosas, entre otras. Es necesario precisar, de acuerdo con los casos analizados, que el problema más grave es la aglomeración o saturación de los vagones, dado que facilita el comportamiento inapropiado y la excesiva proximidad entre las personas. Esto demuestra la especificidad espacial de los actos de acoso, debido a que la agresión sexual está vinculada estrechamente con un espacio específico, como se expresa en el cuadro 2.

Con esto podemos mostrar una dimensión importante, y es que las agresiones sexuales se espacializan e incrustan en lugares; sin embargo, los microespacios dentro del Metro no significan sólo una ubicación geográfica o una descripción de lugares, sino que implican relaciones de poder complejas, que integradas con procesos físicos, simbólicos y sociales se entrecruzan en la pro-

ducción y reproducción de la inseguridad. En este sentido, las amenazas y los peligros percibidos conforman una “micropolítica de lo cotidiano” (Pain y Smith, 2008), donde los sentimientos, las experiencias, las prácticas y las acciones de las mujeres comienzan a ser visibilizados.

Implicaciones de la inseguridad y la victimización en las rutinas cotidianas y los itinerarios de viaje

La seguridad y protección personal en el transporte se convierten en un factor que las mujeres consideran crítico a la hora de decidir moverse por la ciudad. En esta línea, algunos estudios han mostrado que tienden a cambiar su comportamiento y limitar sus opciones de desplazamiento si perciben que los sistemas de transporte o el viaje son inseguros (Kunieda y Gauthier, 2007).

En este caso de análisis, el temor y el acoso en el Metro tienen efectos espaciales en las rutinas cotidianas y se manifiestan en diferentes niveles de manera clara. En primer lugar, las mujeres entrevistadas reconocen que es frecuente cambiar de itinerarios, recorridos y horarios para trasladarse por la ciudad. Estos ajustes implican la búsqueda de alternativas para sus rutas o trayectos más largos y costosos. También encontramos que hay experiencias que muestran el cambio del medio para trasladarse; por ejemplo, caminar para no hacer uso del transporte público y, con ello, evitar exponerse al acoso, o incluso, en circunstancias más extremas, el cambio de residencia. En las siguientes narraciones es posible ver que la inseguridad puede obligar a cambiar los itinerarios y sistemas de transportes.

He cambiado rutas de traslado; de entrada, camino de donde rento a mi trabajo en la colonia Tizapan Progreso; hago menos de treinta minutos caminando. A veces utilizo el microbús y este viaje tarda 15

minutos, y sí he cambiado cosas. Me he cambiado hasta de casa por el tiempo que pasaba en el transporte (mujer trabajadora de 42 años).

Lo que hago es que como la estación del metro Cuatro Caminos, que es terminal, me queda más cerca de mi casa, pero es muy peligrosa, cuando ya no hay tanta luz de día todo mi trayecto lo realizó igual, sólo que me bajo dos estaciones antes; aunque me tarde más es mejor porque hay afluencia de gente diferente (mujer trabajadora de 48 años).

Las mujeres manejan las tensiones simbólicas que originan la inseguridad y las agresiones en el transporte restringiendo sus movimientos, reduciendo su movilidad y disminuyendo con esto su derecho al uso de la ciudad. La forma más extrema es la reclusión en el hogar, lo cual llega a limitar los movimientos urbanos, como la participación social y la recreación, y en algunos casos hasta abandonar el trabajo o los estudios. Uno de los efectos, en lo que aparentemente coincide la literatura internacional, es que las mujeres restringen el uso de los espacios públicos como consecuencia del miedo (Pain, 1991; Valentine, 1989; Stanko, 1990).

Yo he desarrollado desórdenes generalizados de ansiedad para salir de mi casa y me pierdo seguido de eventos que ocurren lejos de casa, por no tomar el transporte colectivo y someterme a ese estrés (mujer estudiante de 23 años).

Evito utilizar el Metro, y menos en la noche. Así que, pon tú, una amiga que me invite a cenar o lo que sea, ya digo mejor no, no salgo (mujer trabajadora de 34 años).



3. Estación del metro Balderas. Archivo fotográfico del proyecto de investigación.

Trato de no llegar a Indios Verdes en las noches; su paradero es horrible y peligroso; bueno, en general evito horarios nocturnos en zonas como paraderos (mujer estudiante de 25 años).

En tercer lugar, hay una serie de implicaciones que se resienten a nivel corporal. Siguiendo esta idea, el cuerpo es experimentado como problemático, por lo que se desarrollan una serie de prácticas para no ser vistas, para “poner el cuerpo entre paréntesis” (Aguilar, 2012), con “conductas de evitación” (Ferraro, 1996), con “estrategias de autoprotección” (Naredo, 2010); en definitiva, replegarse en sí mismas para no llamar la atención del otro. Así, la práctica más común es cambiar la vestimenta que se usa, o más bien adaptar la ropa, dependiendo del espacio al que se estará expuesta. La idea de no ser vistas en el Metro queda expresada en afirmaciones como “es mejor no usar ropa provocativa”, “nada ajustado”, “mejor no arreglarse para salir”, “no llamar la atención”, “tomar precauciones”, “pasar desapercibida es mejor”.

El cuerpo adopta una actitud y un ritmo diferentes: “estar alerta”. Esta categoría configura un estado emocional y fue la más mencionada por las mujeres; esto es relevante porque se va naturalizado la condición de “estrés” como un sinónimo de estar alerta ante el peligro, modificando su relación con la ciudad, con el otro y consigo mismas. También encontramos las siguientes narrativas:

Pues más bien ya es el común estar alerta, saber que a tal hora no puedes estar en tal colonia caminando en la calle; esas cosas como que siempre las he tenido; entonces, afecta, así es” (mujer estudiante de 22 años).

La inseguridad es como parte de lo cotidiano, porque no es que andes con miedo todo el tiempo; más bien, yo me he acostumbrado a estar alerta, y es un nivel de estrés el cual se debe manejar (mujer trabajadora de 42 años).

Pienso que el Metro es diferente para las mujeres y para los hombres, porque ellos no van con el estrés de cuidarse a cada paso; nosotras sí (mujer trabajadora de 28 años).

Cada una de estas prácticas expresa una consecuencia espacial clave, que es desarrollar un modelo de movilidad restringida y reducir para sí mismas la utilización de los lugares públicos, reproduciendo involuntariamente, como lo observa Koskela (1999), la dominación masculina en el espacio.

Un hallazgo del presente análisis es que las narrativas de las emociones asociadas al miedo y la inseguridad sexual pueden ser tan debilitantes como la victimización, en el sentido de que el miedo puede causar conductas importantes de cambio en las rutinas, costos económicos y cambios en las formas de relacionarse con la ciudad y sus habitantes.

ALGUNAS REFLEXIONES FINALES

En América Latina, la literatura feminista ha hecho importantes contribuciones a la problematización de la violencia en la esfera privada del hogar, de manera que la violencia intrafamiliar ha sido uno de los temas más relevantes tanto en las políticas públicas como en los movimientos de mujeres y feministas de la región, dadas las altas tasas de violencia doméstica contra la mujer (Buvinic *et al.*, 2002: 61). Pese a esto, son recientes y aún insuficientes los debates y las investigaciones sobre la percepción de inseguridad y victimización y su cruce con la categoría de género en los espacios públicos, y en particular en el Metro, que debe ser comprendido no como una simple localización desprovista de experiencias significativas, sino como un dispositivo de viaje con una profunda densidad sensorial y experiencial que puede convertirse en sí mismo en un espacio simbólicamente relevante.

Al estudiar la seguridad de las mujeres en los espacios públicos hemos constatado que despliegan geografías cotidianas que definen formas de movilidad, usos corporales del espacio, emociones y comportamientos diferenciales en el espacio público, en particular en el Metro. Hemos documentado que enfrentar un ambiente de hostilidad implica en muchas ocasiones cambiar sus movimientos por la ciudad, en los sistemas de transporte, gastar más por seguridad, restringir el uso de ciertos espacios para reducir el riesgo, lo que confirma el papel de la violencia sexual en el transporte público, en la configuración de la relación de las mujeres con la ciudad que habitan.

Asimismo, es posible constatar que el acoso sexual en el transporte es una forma de violencia que sobrepasa a una construcción individual; que hace referencia a la construcción de un orden social de género y sitúa el problema en el terreno de las políticas públicas, en la perspectiva de que las desigualdades espaciales

al cruzarse con las diferencias de género evidencian persistentes limitaciones materiales y simbólicas en la vida urbana de las mujeres. El Estado tiene un papel fundamental para brindar condiciones de accesibilidad a todos los espacios sin ningún tipo de discriminación, es decir, la posibilidad de ponerlos al alcance de todas las personas. Por esto, la planificación y el diseño urbano pueden tener un fuerte impacto en el acceso a las oportunidades de género, esto es, sistemas de transporte público accesibles y adecuados para todas las personas, y para las diferentes necesidades sociales de género, edad y discapacidad, entre otros. La gran tarea en esta perspectiva es superar los imaginarios tradicionales que se construyen de las mujeres como grupo vulnerable. Implica reformular el tema en términos de ciudadanía y derecho a la ciudad; es decir, “restaurar el sentido de ciudad, instaurar la posibilidad del ‘buen vivir’ para todos, y hacer de la ciudad ‘el escenario’ de encuentro para la construcción de la vida colectiva” (Mathivet, 2011).

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, Miguel Ángel (2013). “Ciudad de interacciones. El cuerpo y sus narrativas en el Metro de la Ciudad de México”. En *Cuerpos, espacios y emociones: aproximaciones desde las ciencias sociales*, coordinado por Miguel Ángel Aguilar y Paula Soto Villagrán, 85-110. México: Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa/Miguel Ángel Porrúa.
- BANCO MUNDIAL (2013). *Gender and Public Transport Kathmandu, Nepal*. Katmandú: The World Bank Group.
- BANKEY, Ruth (2004). “The agoraphobic condition”. *Cultural Geographies*, 11 (julio): 347-355.
- BORJA, Jordi (2003). “La ciudad es el espacio público”. En *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*, coordinado por Patricia Ramírez Kuri. México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/Miguel Ángel Porrúa.
- BOURDIEU, Pierre (2000). *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama [*La domination masculine*. París: Seuil, 1998].
- CARRIÓN MENA, Fernando, y Jorge Núñez (2006). “La inseguridad en la ciudad: hacia una comprensión de la producción social del miedo”. *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 97 (diciembre): 5-16.
- CHIAROTTI, Susana (2009). “La responsabilidad de los municipios en la prevención de la violencia contra las mujeres en las ciudades”. En *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*, editado por Ana Falú. Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina/Ediciones Sur.
- DAMMERT, Lucía (2007). “Entre el temor difuso y la realidad de la victimización femenina en América Latina”. En *Ciudades para convivir sin violencia contra las mujeres*, editado por Ana Falú y Olga Segovia. Santiago de Chile: Ediciones Sur.

- FALÚ, Ana, y Olga Segovia, eds. (2007). *Ciudades para convivir sin violencia contra las mujeres*. Santiago de Chile: Ediciones Sur.
- FERRARO, Kenneth F. (1996). "Women's fear of victimization: Shadow of sexual assault?" *Social Forces*, 75, 2 (diciembre): 667-690.
- GARCÍA, Blanca (2001). "Acoso sexual en México". En *Psicología social: investigación y aplicaciones en México*, compilado por Nazira Calleja y Gilda Gómez-Peresmitré, 358-379. México: Fondo de Cultura Económica.
- GARCÍA, Blanca (1998). "La definición del acoso sexual y su relación con las actitudes: un estudio comparativo". Tesis de doctorado en psicología social. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Facultad de Psicología.
- GUBERT, Rosana (2001). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Bogotá: Norma.
- ILÁRRAZ, Imanol (2006). "Movilidad sostenible y equidad de género". En *Zerbitzuan: Gizarte Zerbitzuetarako Aldizkaria. Revista de Servicios Sociales*, 40 (diciembre): 61-66.
- INSTITUTO DE LAS MUJERES, GDF (2007). Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México [en línea]. Disponible en: <<http://www.inmujeres.cdmx.gob.mx/asesorias/victimas-de-violencia-sexual-en-transporte-publico/viajemos-seguras/>>.
- JIRÓN, Paola (2007). "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile". *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12, 29 (julio-diciembre): 173-198.
- KOSKELA, Hille (1999). "Gendered exclusions': Women's fear of violence and changing relations to space". *Geografiska Annaler*, 81, 2 (agosto): 111-124.
- KUNIEDA, Mika, y Aimée Gauthier (2007). *Género y transporte urbano: Inteligente y asequible*. Bonn: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit.

- MACASSI, Ivonne, coord. (2005). *El miedo a la calle: la seguridad de las mujeres en la ciudad*. Lima: Centro de la Mujer Peruana Flora Tristán.
- MASSOLO, Alejandra (2005). "Género y seguridad ciudadana: el papel y reto de los gobiernos locales". Seminario Permanente sobre Violencia. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo-PNUD, junio de 2005. El Salvador.
- MASSOLO, Alejandra (2006). "Análisis y propuestas para la acción de los gobiernos locales en la seguridad de las mujeres en las ciudades". Ponencia presentada en el panel Gobiernos Locales, Seguridad Ciudadana y Género, llevado a cabo en el marco del Seminario Internacional Ciudades Seguras para las Mujeres, Ciudades Seguras para Tod@s. Santiago de Chile.
- MCDOWELL, Linda (2000). *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*. Madrid: Cátedra.
- MEHTA, Anna, y Liz Bondi (1999). "Embodied discourse: On gender and fear of violence". *Gender, Place and Culture*, 6, 1: 67-84.
- MOLINA, Irene (2006). "Introducción". En *Rompiendo barreras. Género y espacio en el campo y en la ciudad*, editado por Irene Molina, 11-22. Santiago de Chile: Ediciones El Tercer Actor.
- MORRELL, Helen (1998). "Seguridad de las mujeres en la ciudad". En *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad un espacio para el cambio*, editado por Chris Booth, Jane Darke y Susan Yeandle. Madrid: Narcea.
- MOSER, Caroline (2004). "Urban violence and insecurity: An introductory roadmap". *Environment and Urbanization*, 16, 2 (octubre): 3-16.
- MOSER, Caroline (2005). "Violence, fear and insecurity among the urban poor in Latin America". En *The Urban Poor in Latin America*, editado por Marianne Fay. Washington, D.C.: The World Bank.

- MUGGAH, Robert (2012). "Researching the urban dilemma. Urbanization, poverty and violence". Canadá: IDRC/CRDI.
- NAREDO MOLERO, María (2010). "El miedo de las mujeres como instrumento del patriarcado. Claves para una política pública de seguridad ciudadana que incorpore las necesidades y demandas de las mujeres". *Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global*, 109: 79-86.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, ONU (1979). Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer. Adoptada y abierta a la firma y ratificación, o adhesión, por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 34/180 del 18 de diciembre de 1979. Entrada en vigor: 3 de septiembre de 1981, de conformidad con el artículo 27 (1). Serie Tratados de Naciones Unidas N° 20378, vol. 1246, p. 14 [en línea]. Disponible en: <<http://www.acnur.org/t3/fileadmin/scripts/doc.php?file=t3/fileadmin/Documentos/BDL/2001/0031>>.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS-FONDO DE POBLACIÓN DE NACIONES UNIDAS, UNFPA (2007). *Crece en las ciudades. Estado de la Población Mundial*. Nueva York: Fondo de Población de Naciones Unidas.
- PERALTA QUIRÓS, Tatiana, Shomik Raj Mehndiratta y María Catalina Ochoa (2014) "Gender, travel and job access: Evidence from Buenos Aires". Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- PAIN, Rachel, y Susan J. Smith (2008). *Fear: Critical Geopolitics and Everyday Life*. Hampshire, Reino Unido: Ashgate.
- PAIN, Rachel (2000). "Place, social relations and the fear of crime: A review". *Progress in Human Geography*, 24, 3: 365-387.
- ROZAS BALBONTÍN, Patricio, y Liliana Salazar Arredondo (2015). *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pen-*

- diente*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- SANDBERG, Linda, y Aina Tollefsen (2010). "Talking about fear of violence in public space: female and male narratives about threatening situations in Umea Sweden". *Social & Cultural Geography*, 11, 1: 1-15.
- SABATÉ, Ana, Juana Rodríguez y María Ángeles Díaz Muñoz (1995). *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una geografía del género*. Madrid: Síntesis.
- SERRANO, Sandra, y Daniel Vázquez (2011). *Fundamentos teóricos de los derechos humanos*. México: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.
- SOTO, Paula (2012). "El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial". *Revista Invi*, 27, 75: 145-169.
- SOTO, Paula (2014). "Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad". *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 19, 42 (enero-junio): 199-214.
- STANKO, Elizabeth (1990). *Everyday Violence*. Londres: Pandora.
- TAYLOR, Steve, y Robert Bodgan (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Barcelona: Paidós.
- VALENTINE, Gill (1989). "The geography of women's fear". *Area*, 21, 4: 385-390.
- VALENTINE, Gill (1990). "Women's fear and the design of public space". *Built Environment*, 16: 288-303.