



Tipo de documento: Tesina de Grado de Ciencias de la Comunicación

Título del documento: La construcción de sentidos en torno al concepto de la (in)seguridad en las mujeres a partir del proyecto “vagones rosa”

Autores (en el caso de tesis y directores):

Martina Lavía

Germán Serain, tutor

Datos de edición (fecha, editorial, lugar,

fecha de defensa para el caso de tesis): 2023

Documento disponible para su consulta y descarga en el Repositorio Digital Institucional de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.
Para más información consulte: <http://repositorio.sociales.uba.ar/>

Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Argentina.
Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 4.0 (CC BY 4.0 AR)



La imagen se puede sacar de aca: https://creativecommons.org/choose/?lang=es_AR



LA CONSTRUCCIÓN DE SENTIDOS EN TORNO AL CONCEPTO DE LA (IN)SEGURIDAD EN LAS MUJERES A PARTIR DEL PROYECTO “VAGONES ROSA”.

Tesina de grado



Martina Lavia

martinalavia@gmail.com

Licenciatura en Ciencias de la Comunicación

Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires

Tutor: Germán Serain

19 de mayo del 2023

Agradecimientos

En un acto de solemnidad entiendo que lo más difícil es agradecer sin caer en el abismo de pronunciar palabras vacías. Sin embargo, este caso puede que no sea la excepción.

A Mildred y Faustino, por educarme con libertad y seguridad.

A Carolina, Juan y Guillermina, por prestarme su experiencia y 3 pares de orejas.

A mis amigas, por ayudarme a pensar este mundo desde una perspectiva feminista.

A mis amigos, por ayudarme a entender este mundo desde una perspectiva feminista.

A mis facuamigxs, por la buena compañía, los debates filosóficos grandilocuentes de las 2am y las buenas intenciones.

A mis tutorxs, por la paciencia, acompañamiento, y nuevamente paciencia.

Al feminismo, por regalarme unos maravillosos lentes violetas que usaré de por vida.

A la educación pública y gratuita, por educarme con pensamiento crítico.

Y a cada persona que se me haya cruzado en esta aventura llamada “Carrera de Comunicación”. Todxs han contribuido en este trabajo.

Índice

Introducción.....	4
1. Construcción de identidades sociales	7
a. ¿Qué es “ser mujer”? Entre lo ya dado y sus consecuencias sociales	7
b. El género como categoría analítica (política y urbana)	10
2. Construcción de sentidos sociales	15
a. Derecho a la ciudad.....	15
b. Discursos sobre la seguridad y la (in)seguridad.....	19
3. Antecedentes en la región y fuera de ella.....	22
a. Brasil y México	22
b. Japón.....	26
4. Discursividades alrededor del proyecto	28
a. Contexto	28
b. Fundamentos legislativos	30
c. Argumentos políticos y periodísticos	34
d. ¿Qué dice la sociedad? Discursos desde lo afectivo	40
e. Entre la urgencia y el largo plazo	47
5. Estado de una situación actual.....	49
a. Contexto	49
b. Campañas contra el acoso callejero.....	50
c. Taxis rosas.....	53
6. Conclusión.....	56
7. Bibliografía	59
Anexo	63
1. Proyecto de ley	63
2. El discurso como un actor social	67

Introducción

A partir de la irrupción en el escenario local de la primera manifestación #NiUnaMenos, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) se halló inmersa en un debate público acerca de las diversas situaciones de violencia en la que se encontraban las mujeres en su día a día. Dichas situaciones eran comentadas por medio de denuncias y exposiciones públicas, a través de diferentes canales de televisión, diarios, revistas, plataformas digitales y redes sociales. Allí distintas mujeres visibilizaban las circunstancias en las que habían estado y se encontraban expuestas. A su vez, dentro de este marco, movimientos como Mujeres de la Matria Latinoamericana (MuMaLa) presentaban informes bajo los hashtags #ParemosLaMano y #ParemosElAcosoCallejero, donde revelaban que el 100% de las mujeres mayores de 16 años, dentro del ámbito de la ciudad de Buenos Aires, habían estado expuestas frente a una situación de acoso callejero en algún momento de sus vidas. Del mismo modo, estadísticas nacionales mostraron un aumento en la tasa de femicidios, dando por resultado una cantidad de 286 femicidios ocurridos anualmente tanto en 2015 como en 2016 en todo el territorio argentino, encabezando el ranking la provincia de Buenos Aires¹, visibilizando una situación de violencia cotidiana hacia la mujer.

En torno a esta situación, y más precisamente en el año 2016, bajo el desarrollo del primer año de presidencia de la alianza Cambiemos a nivel nacional, y el tercero en CABA, Graciela Ocaña, legisladora porteña por el partido Confianza Pública, presentó un proyecto que contenía como objetivo frenar los actos de acoso hacia las mujeres llevados a cabo en el transporte público. El mismo fue expuesto el 6 de junio del 2016 bajo el nombre “Instalación de vagones exclusivos para mujeres en el subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires”, y proponía la creación y disposición de vagones exclusivos, tanto en trenes como en subtes, para el uso de mujeres durante dos horarios pico: de 7 a 10 am, y de 17 a 19 pm. La iniciativa tenía como principal motivo evitar las situaciones de acoso sexual hacia las mujeres dentro del transporte público, prohibiendo la permanencia de personas del sexo masculino en las formaciones señaladas, exceptuando a aquellos menores de 13 años que viajaran junto con las usuarias. A su vez, en su redacción se hacía alusión a ciertos antecedentes dados a lo largo del mundo, como lo fueron las iniciativas surgidas en Japón, México y Brasil. En el caso del primero, la medida fue consolidada en el año 2005 debido a una creciente ola de denuncias de mujeres que eran acosadas en el transporte de dicha ciudad. Respecto a los

¹ Los datos surgen del informe presentado por el Observatorio de Femicidios Marisel Zambrano (2015), de la ONG La Casa del Encuentro, que se realiza en base a las noticias publicadas por 120 medios nacionales y las agencias de noticias DyN y Télam

dos países latinoamericanos, ambos surgieron de manera similar al caso asiático, siendo el de Brasil el más longevo, ya que fue radicado en la ciudad de San Pablo en el año 1995.²

A partir de la publicación del proyecto comenzaron a generarse una serie de discursos provenientes del ala política, legislativa, social e incluso mediática que dejaron visibles dos posiciones contrapuestas la una a la otra.

Por un lado, se encontraba aquel sector que acordaba y se declaraba a favor de la elaboración de un plan de transporte en el que se diferenciarán los vagones, dejando uno exclusivamente a disposición de las mujeres para que pudiesen viajar más “seguras” y confiadas, y de esta manera evitar situaciones de inseguridad. Al mismo tiempo, esta posición también tenía correspondencia y se colocaba legitimada con el hecho de que la propuesta ya había sido probada en países como Japón, Rusia, Tailandia, Malasia, Egipto, México y Brasil, construyendo una determinada lógica de sentido en el interior de su discurso. En lo que se refiere, dichos países eran tomados como referencia, ya que se los consideraba como ejemplos de “buenas prácticas”, donde por medio de la instalación de vagones exclusivos para mujeres se habría logrado descender los casos de acoso y abuso al interior de los mismos. Sin embargo, en los hechos dicha situación no se verificaba de tal manera, sino todo lo contrario.

Otro discurso relacionado con esta posición se encontraba vinculado con aquella etiqueta para mencionar a dichos países como “países del primer mundo”, aunque de hecho no todos lo fuesen. De esta manera, dicho discurso se volcaba hacia una visión donde el desarrollo era el principal parámetro de validación y el camino a alcanzar para lograr posicionarse dentro del capitalismo, abandonando de esta manera el estadio del “subdesarrollo” para volverse, en cierta forma, hegemónicos.

Por el otro, se encontraba una posición en desacuerdo respecto a la propuesta, aludiendo a que la misma reforzaba la idea cultural y patriarcal sobre que las mujeres deben protegerse y evitar sitios inseguros para ellas, en lugar de promover políticas públicas que construyan una sociedad libre de violencia. Esta misma posición consideraba que las situaciones de acoso y violencia sexual no se corresponden a hechos aislados, sino que forman parte de un *modus operandi* propio de una sociedad patriarcal y sexista, cuyas principales víctimas son

² En el capítulo 3 se realiza un desarrollo más amplio acerca de los mencionados antecedentes.

las mujeres, catalogando como “solución ineficaz” la puesta en marcha del proyecto por los “vagones rosa”³.

De esta manera, diferentes actores sociales, tanto de la política como del mundo mediático, se referían al proyecto desde disímiles puntos de vista, provocando un debate público cuyo foco se encontraba puesto en la (in)seguridad que atraviesan las mujeres en su paso por el transporte público, donde, más allá de ser un hecho real, encuentra dentro de sí una construcción social discursiva cuyo origen surge desde la división entre hombres y mujeres respecto a sus roles en la sociedad, más específicamente, dentro del espacio público y privado.

Teniendo en mente lo ya expuesto, es el objetivo del presente proyecto indagar acerca de cómo se encuentran legitimados y sustentados, por medio de un arco sociológico y político, aquellos sentidos, representaciones simbólicas, causas - efectos y discursividades surgidas y manifestadas a partir de la mediatización del proyecto legislativo. Para dar cuenta de los mismos, se hará un relevamiento sobre tres niveles discursivos, junto con su correspondiente análisis en torno a las situaciones simbólicas y reales allí surgidas. En relación al relevamiento, el mismo estará compuesto por posiciones y argumentos políticos y periodísticos relevantes a la materia; aquellos fundamentos correspondientes y otorgados por el entorno legislativo; y aquellas posiciones manifestadas por parte del entorno social, es decir, del público en general. Además, se examinará la construcción y operatividad de diversos sentidos, simbolismos y relaciones sociales, naturalizados, internalizados y expuestos en lo que ha sido la construcción de la sociedad moderna. Como ejemplo de ello será la concepción atribuida acerca de la (in)seguridad, concretamente sobre un sujeto específico, en este caso, la mujer. Por último, se estudiará cuál es la lucha por el sentido detrás de una política pública que tiene como objetivo acabar con prácticas de acoso callejero en el corto plazo, dilucidando allí los esquemas de percepción y valoración que se ponen en juego. Para dicho relevamiento servirán de ejemplo aquellos casos llevados a cabo en el contexto internacional y regional para dar cuenta de la situación expuesta.

³ Dicho concepto surgió en el interior de las redes sociales, con mayor contundencia dentro de la plataforma Twitter. A partir de su presentación y correspondiente viralización, los usuarios comenzaron a denominarlo de esa forma, popularizando el nombre.

1. Construcción de identidades sociales

a. ¿Qué es “ser mujer”? Entre lo ya dado y sus consecuencias sociales.

En 1949 la escritora feminista Simone de Beauvoir escribía: *“No se nace mujer: se llega a serlo. Ningún destino biológico, psíquico o económico define a la figura que reviste en el seno de la sociedad la hembra humana; es el conjunto de la civilización el que elabora ese producto intermedio entre el macho y el castrado, al que se califica de femenino. Únicamente la mediación de otro puede constituir a un individuo como un Otro”* (Beauvoir, 1949, p. 207). A partir de dicha afirmación, la autora se hacía eco en su libro “El segundo sexo” sobre la cuestión acerca de la lucha por el reconocimiento, concepción que retoma Alexandre Kojève en “La dialéctica del amo y del esclavo” (1999), basándose en las ideas redactadas por Friedrich Hegel en “La Fenomenología del Espíritu” (1807). Kojève parte desde la perspectiva de que toda conciencia debe pensarse como Una a partir de su diferencia con una Otra, estableciendo de este modo un principio de alteridad y proponiendo en esa diferencia la idea de una lucha y disputa por el reconocimiento de ambas conciencias. Dicha lucha implica el enfrentamiento e imposición de una conciencia sobre la otra, en este caso, su opuesta, obteniendo como resultado final el triunfo del reconocimiento de la conciencia vencedora como sujeto. Esta teorización, a su vez, se enmarca en una disputa por la dominación, ya que quien impone su conciencia es quien logra imponer un sentido social del mundo sobre el otro.

A partir de estas conceptualizaciones, la autora encuentra una diferencia fundamental respecto a la construcción de la alteridad en relación con el sexo femenino: este, en realidad, nunca se ha auto designado ni categorizado como sujeto debido a que el hombre en ningún momento la ha visto ni presentando como una semejante, revistiendo de esta forma su alteridad en un carácter absoluto. Es decir, la mujer es doblemente un Otro⁴ para el hombre: por un lado, debido a una conciencia individual que no logra afirmarse como sujeto, y por otro, como alteridad radical, donde el hombre se despliega como el sexo universal. De allí que el hombre, o la conciencia masculina, asume el papel de lo esencial, de lo verdadero y de la razón, mientras que la mujer, o lo Otro⁵, asume una relación de dependencia en lo que se refiere a este, bajo un carácter de tipo no transcendental. En ese sentido, la mujer es transformada como lo Otro en una sociedad construida, manejada, conceptualizada,

⁴ En este caso, la utilización de la mayúscula es pertinente para diferenciar a una conciencia de la otra, tomando forma de persona/sujeto.

⁵ Incluso, la mujer es mencionada con el genérico masculino por medio de la “o”, sin darle entidad al género que representa.

estructurada y dominada por el hombre y por las ideas e intereses que éste configure. Incluso es el mismo hombre quien define la idea de lo que es la mujer, asignándole todo lo contrario a su propia conceptualización, convirtiendo su esencia en una posición de subordinación, siendo para él nada más que un “cuerpo sexuado”. De esta forma, la mujer no puede ser contemplada para participar en la lucha por el reconocimiento, explicando dicha situación como parte de la naturaleza de su opresión.

Por lo tanto, Beauvoir, a lo largo de su exposición, remarca la existencia de un sentido histórico común consolidado en relación con ambos sexos, que ha ido moldeando las formas de exclusión en las que se halla sometida la mujer. En este sentido, remarca que todas aquellas características que han sido atribuidas y consideradas como “femeninas” en realidad no han sido adquiridas por un “destino biológico”, sino que han sido desplegadas a partir de una construcción cultural y política sobre “el ser mujer”, configurada desde la desigualdad sobre ambos sexos. A su vez, la autora describe y descifra, desde su historia personal, aquellas situaciones en las que se ha encontrado encerrada, o que le han sido permitidas, pero con ciertas trabas, por el mero hecho de ser mujer.

De esta forma, explica que la propia subjetividad de la mujer se encuentra creada y dominada a partir de lo que el hombre piensa y reconoce de ella, creando una autoconciencia de la cual no es su propia autora, siendo lo femenino el producto intermediario entre el macho y el castrado. Un ejemplo de ello, y que menciona en su libro, es la histórica consideración biologicista que recae sobre el sexo femenino, considerándolo como el único que debe llevar adelante tareas de maternidad, como por ejemplo aquellas relacionadas con el cuidado y crianza de los hijos, relegándola de esta manera a la esfera de lo privado por sus labores de madre. En contraposición, se encuentran los ideales sociales, creados y sostenidos en torno el sexo masculino, donde se lo relaciona a tareas de fuerzas, como la guerra, la agricultura, o en su momento a la caza, vinculándolo más fuertemente a la esfera de lo público.

Otra de las autoras que realiza un recorrido histórico similar para dar cuenta sobre cómo llega la mujer a ese estado de opresión es Silvia Federici. En su libro “Calibán y la Bruja” (2004) aborda la cuestión a partir de la transición hacia el capitalismo en las sociedades occidentales. Su interés radica precisamente en pensar esta génesis desde un punto de vista feminista, sin caer en una “historia exclusiva de las mujeres”, reponiendo en la misma ciertos sucesos que no han tenido su correspondiente valorización.

Como punto de partida, Federici retoma y critica a uno de los principales autores que ha teorizado sobre el surgimiento del sistema capitalista, Karl Marx (1867). La discusión de la autora con Marx se sostiene, principalmente, sobre el concepto de la acumulación originaria,

concepto que este último señala para caracterizar el proceso político por el que se ha sustentado el desarrollo de las relaciones capitalistas. Este lo denominaba como el fundamento teórico que permite conceptualizar los cambios producidos por la llegada del capitalismo en las relaciones económicas y sociales, considerándolo como un proceso fundacional que revela las condiciones estructurales que hicieron posible la creación de la sociedad capitalista. Sin embargo, según Federici dicho análisis solo contempla examinar la acumulación primitiva desde el punto de vista del proletariado de sexo masculino, junto con el desarrollo de la producción de mercancías, dejando de lado la discusión sobre los cambios introducidos en la posición social de las mujeres y en la producción de la fuerza de trabajo. Aquí se vuelve esencial la incorporación al estudio de fenómenos tales como el desarrollo de una nueva división sexual del trabajo, que somete al trabajo femenino a una función reproductiva; la construcción de un nuevo orden patriarcal, basado en la exclusión de las mujeres del trabajo asalariado y su correspondiente subordinación a los hombres; la mecanización del cuerpo proletario y su transformación, en el caso de las mujeres, en máquinas reproductoras de trabajadores; y la utilización de la caza de bruja como concepto fundamental para el desarrollo del capitalismo. Es la ausencia del estudio de dichos fenómenos en la teoría marxista lo que la vuelve escasa e incompleta, siendo que la recuperación de una historia con perspectiva feminista durante la transición de la Edad Media a la Modernidad ha sido una de las aristas más importantes para entender el nuevo funcionamiento económico, social y político de la naciente sociedad. Esto ha sido producto del tratamiento sobre las mujeres en todo este proceso, consideradas, en palabras de la autora, “como seres socialmente inferiores”, duplicando su condición de subalterna al ser obreras, campesinas y mujeres.

Una noción importante a partir de esta nueva división sexual del trabajo, llevada a cabo con violencia en manos estatales, se verifica con relación al cuerpo. Dicho concepto le permite a Federici criticar las teorizaciones que realiza Michel Foucault en su libro “Historia sobre la Sexualidad” (1984), argumentado que este ha ignorado el proceso de reproducción al que se ha doblegado a las mujeres, indiferenciado en su teoría a los sujetos por medio de la utilización de un género neutro. Esta omisión, por lo tanto, dejó de lado el análisis sobre las fuentes que han actuado sobre ese cuerpo con poder, sin contemplar, en absoluto, la mención a la caza de brujas. Este último suceso, en palabras de Federici, constituyó “uno de los acontecimientos más importantes del desarrollo de la sociedad capitalista y de la formación del proletariado moderno”, ahondando las divisiones entre hombres y mujeres, otorgándoles a los primeros el poder del miedo sobre las segundas.

b. El género como categoría analítica (política y urbana)

Durante la explosión social, educativa y cultural llevada a cabo a fines de los años sesenta y comienzos de los setenta, en el continente occidental, el feminismo académico anglosajón comenzó a utilizar la categoría “gender” (género) bajo la necesidad de distinguir y analizar aquellas construcciones sociales y culturales surgidas desde el plano de la biología. El objetivo, principalmente político, radicaba en diferenciar que las características humanas, denominadas y consideradas como “femeninas”, eran adquiridas por las mujeres a través de un proceso histórico, social e individual, en lugar de ser algo “derivado naturalmente” de su sexo. De esta forma, las académicas confrontaban con la teoría biologicista que condensaba la existencia de una esencia femenina, para poder otorgar una multiplicidad de formas de interpretación, simbolización y organización de las diferencias sexuales en el interior de las relaciones sociales.

A partir de esos desarrollos, el feminismo teórico de la época comenzaba a develar el carácter construido detrás de las desigualdades entre mujeres y hombres, repensando todas aquellas categorías elaboradas bajo una mirada parcial e históricamente masculinizada. Dichos argumentos de análisis, como se ha mencionado anteriormente, habían sido esbozados a partir de la consideración de lo “humano” como esencialmente “masculino”, arraigando el concepto de lo femenino con rasgos y cualidades relacionados con la inferioridad.

Los resultados de estos desarrollos dieron cuenta de un hecho radical para la época: el género, como categoría de análisis, era fundamental para entender que la subjetividad y los roles asociados a las mujeres eran producto de una construcción históricamente social y no algo “ya dado” por la naturaleza, derivado del sexo de los sujetos al nacer.

En este sentido, teóricas como Gayle Rubin, argumentaban, precisamente, que “[*El sistema sexo-género*] es el conjunto de disposiciones por el que una sociedad transforma la sexualidad biológica en productos de la actividad humana y en el cual se satisfacen esas necesidades humanas transformadas” (Rubin, 1996, p.37). Bajo estos argumentos, la categoría del género permitía a diversas autoras desenmascarar aquellas creencias compartidas, contribuyentes a la desigualdad y a la desvalorización de las mujeres, para dar cuenta del rol ideologizante de las mismas al interior de las relaciones sociales. Precisamente, dicha categoría permitía entender y develar la existencia de una creación social y cultural sobre las ideas, normas y sistemas simbólicos estigmatizantes que abundan y determinan los roles, actitudes y subjetividades de los actores sociales. Incluso, son estas ideas, normas y

sistemas simbólicos los que moldean la personalidad humana, definiendo cómo deben ser los hombres y las mujeres en su paso por la sociedad.

Esto quiere decir que el género, entendido como construcción cultural de la diferencia y de las desigualdades sociales, se posiciona como un proceso histórico que es configurado por distintos grupos al relacionarse en diversos ámbitos y con diversos intereses, para alcanzar y acceder a aquello que definen como recursos necesarios (por ejemplo, poder, prestigios, privilegios, compensaciones económicas, entre otros). Por lo tanto, lo que se vive es producto de una construcción social de la realidad, bajo la cual se definen un sinnúmero de procesos subjetivos, otorgados y planteados como “realidades objetivas”, desde las que los sujetos aprehenden la vida cotidiana, organizando jerárquicamente las relaciones sociales que se encuentran en su interior. En este sentido, la historiadora y feminista, Joan Scott, afirma que el género es “un elemento constitutivo de las relaciones sociales, basadas en las diferencias que distinguen los sexos, y, por otra parte, es una forma primaria de las relaciones significantes de poder” (Scott, 1996, p.289).

A partir de estos primeros esbozos teóricos se comienza a desplegar un abanico académico dentro de los estudios de género, los cuales se enfocan en diversas ramas sociales. Una de ellas es el urbanismo, eje central que forma parte estructural de la vida en sociedad. En este sentido, pensar el propio urbanismo con “gafas violetas”⁶ (Lienas, 2013) ha permitido hacer visible tanto las experiencias como las necesidades y responsabilidades que las mujeres atraviesan en su vida diaria, contemplando en él un planeamiento que permita una mirada más amplia sobre el propio desarrollo humano. Es aquí donde el hecho de reconocer que el espacio público que habitamos refleja dinámicas y relaciones de poder que dan prioridad a unos sobre otras⁷ conlleva a posicionarse en un campo de juego diferente, con herramientas distintas para su correspondiente análisis.

En este caso es el cuerpo de la mujer el principal campo en el que se ejecutan estas diferencias, ya que es visto y naturalizado como mercancía apropiable y plenamente disponible, como así lo define Sara Ortiz Escalante (2014). Sobre él se hace eco la percepción de inseguridad que limita libertades a través del miedo, restringiendo la movilidad en espacios (como, por ejemplo, el hecho de evitar circular por determinadas zonas) y tiempo (evitando salir en ciertos horarios, más que nada aquellos pertenecientes a la franja nocturna). Es aquí también donde decanta el sistema divisorio patriarcal y etnocéntrico que impone los límites

⁶ La metáfora ha sido creada y utilizada por la escritora Gemma Lienas en su libro Igualdad y feminismo. Según explica en el texto, la alegoría consiste en observar el mundo con una mirada crítica desde el punto de vista del género para ver las desigualdades entre hombres y mujeres.

⁷ La utilización genérica en este caso ha sido realizada para diferenciar de manera consciente.

acerca de quiénes pueden y deben movilizarse por el “espacio público”, diferenciándolo del “espacio privado”, derivando en una restricción acerca del derecho a la ciudad con el que cada sujeto cuenta. En relación con esto, Shelley Buckingham (2010) sintetiza dicha situación a partir de la siguiente idea:

Para las mujeres existe un riesgo mucho mayor de violencia sexual que para los hombres, y, como resultado de ello, tienden a evitar ciertas zonas que consideran peligrosas (...) siendo así que, al limitar su movilidad a causa del temor, reproducen involuntariamente la dominación masculina sobre el espacio. (Shelley Buckingham, en “Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género”, p. 8)

La última frase mencionada por la autora se vuelve fundamental para condensar aquellas teorizaciones llevadas a cabo por Pierre Bourdieu (1998) acerca del “habitus”. El autor elabora este concepto para dar cuenta de cómo se conforma el género en sí. Para él, lo simbólico y el poder son parte central en la construcción de los miedos que anteceden a las mujeres frente a los espacios públicos, a diferencia de aquellos que conforman la vida de los hombres. Dichos miedos, en este caso, no son producto de la imaginación de las mujeres, sino que más bien son propios de una cultura machista que los sostiene y los reproduce en el tiempo y espacio. No son simples “sensaciones”, sino todo lo contrario. Tienen su origen en lo que Bourdieu denomina como “violencia simbólica”, es decir, una violencia invisible, sutil, pero profunda, ejercida esencialmente por medio del poder simbólico del que se jacta para construir un entorno amenazante, en este caso, para las mujeres.

En su libro “Meditaciones Pascalianas” (1998), Bourdieu introduce la categoría habitus para luego definir el “habitus de género”, concepto que le permite desentrañar aquellos roles sociales que tienen origen en la sociedad y que, a su vez, la dirigen. El primero de ellos es desarrollado por el autor como aquel “sistema de disposiciones duraderas y transferibles, estructuras estructuradas predispuestas para funcionar como estructuras estructurantes, es decir, como principios generadores y organizadores de prácticas y representaciones que pueden estar objetivamente adaptadas a su fin” (Bourdieu, 1998: p. 86). Es, por lo tanto, a partir de esta definición que podemos afirmar que en el mundo social se encuentran estructuras, independientes de la voluntad de los agentes, que orientan sus prácticas y representaciones. En este caso, es el espacio público uno de esos espacios en los cuales las estructuras se desenvuelven y de manera deliberada condicionan a las personas en su paso sobre él, volviéndose la ciudad un espacio social de distinción y pertenencia.

A su vez, este habitus se encuentra generizado, es decir, en su interior contiene categorías de género (masculino/femenino) que divide y clasifica, entre otros, a los grupos sociales, a

los cuerpos y al propio lenguaje. En este caso es el cuerpo la representación primaria que absorbe esta clasificación, siendo su interiorización y naturalización producto de un trabajo previo de socialización, donde la familia es el principal medio a través del cual se adquiere. De esta forma, el cuerpo incorpora en su subjetividad una determinada creencia corporal sobre sí mismo, y se organiza basándose en el orden binario masculino/femenino impuesto socialmente, adquiriendo en su interior una serie de conductas, normas y principios que permiten su reconocimiento por los otros, conforme a la categoría genérica. Dicho orden, presentado como “el orden natural de las cosas”, constituye un entramado complejo de relaciones sociales históricas, fundamentado sobre una visión jerarquizada y androcéntrica respecto del mundo.

Ejemplo de ello es la división que ha sido establecida entre hombres y mujeres, ya mencionada anteriormente, con relación al espacio público y el espacio privado. Volcándonos más al detalle, es la relación de las mujeres y el espacio público, donde podemos observar diferencias aún mayores en lo que se refiere a su conducta y la de los hombres. Según Kessler (2008), es el miedo el factor que regula la vida social de las primeras, y a partir del cual, se construye la idea de un otro, masculino, amenazante. El autor menciona que las violencias que sufren y viven las mujeres en el ámbito público son aleatorias y pueden ocurrirle a cualquier mujer independiente de su clase, educación, edad, etnia o lugar de residencia. En este sentido, las mujeres son las que suelen experimentar desde hostigamiento verbal, hasta acoso sexual y violación en plazas, parques, calles y transportes públicos, expresando en sus grupos más cercanos, habitualmente, aquel sentimiento de temor sobre transitar la ciudad.

Retomando los esbozos teóricos de Bourdieu, él mismo resalta la existencia de una “dominación masculina” jerarquizadora, cuyas estructuras fundadoras se encuentran en las relaciones sociales de poder dadas como naturales entre los sexos y bajo las cuales se desenvuelve la violencia simbólica. Son aquellas construcciones arbitrarias las que configuran modos de hacer y de ser masculinos y femeninos, y que incluso se inscriben en los cuerpos, de manera no consciente, reforzando la reproducción de un infinito masculino dominante y legitimador de la cosmovisión androcéntrica. Aquí lo mencionado por Kessler con relación al miedo como factor regulador resulta fundamental. Es ese sentimiento ya internalizado y naturalizado el que mueve a unas y a otros en acciones extremas diferentes. A modo de ejemplo podemos mencionar el testimonio de una mujer que mencionaba como

“normal ir caminando por la calle y estar pendiente de quién va pasando y pasa un auto y te grita algo y después tenés miedo de que te esté siguiendo”⁸.

Es a partir del desarrollo de la categoría del *habitus de género* llevado a cabo por Bourdieu que las académicas, en lugar de tomar como verdades universales aquellas experiencias masculinizadas acerca de determinadas prácticas y saberes sobre lo que es la seguridad y la inseguridad, comenzaron a exponer un análisis que tomó como eje la correlación de fuerzas hegemónicas que atraviesan las vivencias de las transeúntes. Allí las observaciones en torno a lo privado y lo público, entre el trabajo mercantilizado o productivo y aquel que se relaciona con los cuidados y la reproducción social, permitieron dar cuenta acerca de las relaciones dicotómicas que configuran y construyen las jerarquías urbanas.

Se da cuenta, por lo tanto, que los temores y atemorizaciones que manifiestan numerosas mujeres sobre el espacio público responden a un deber ser construido social e históricamente sobre ellas. Bajo estas sensaciones, en realidad, hay un sistema de creencias perpetuado que delimita cómo deben desarrollarse y cuáles son los espacios por los cuales pueden o no moverse. El carácter estructural de dicho sistema se convierte en una violencia que abarca múltiples relaciones y vínculos, producto de la dominación masculina sostenida e instaurada por medio del *habitus*, que se encuentra aceptado, naturalizado y reproducido por las propias instituciones. En ese sentido, es precisamente la geografía feminista la que se ocupó por incluir la perspectiva de género dentro de los estudios urbanos, ubicando las preguntas sobre la relación de la mujer y el espacio, indagando cómo perciben, crean o se interesan por la ciudad y los lugares que habitan.

⁸ Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017. Dicho documento se encuentra completo en el siguiente link <https://www.redalyc.org/journal/357/35755981004/html/>, e incluso el testimonio será analizado en profundidad en el siguiente apartado.

2. Construcción de sentidos sociales

a. Derecho a la ciudad

Pensar la ciudad en tiempos modernos ha requerido de una resignificación de los espacios urbanos. Actualmente, más de la mitad de la población a nivel mundial se encuentra viviendo en zonas urbanas, siendo así que la proyección dada por el último Informe Mundial de Ciudades de ONU - Hábitat (2022) estima un crecimiento del 12% para el año 2050⁹. Sin embargo, si bien el reporte concluye que “las ciudades continuarán creciendo y el futuro de la humanidad es indudablemente urbano”, también revela que los niveles actuales de urbanización son altamente desiguales, siendo uno de los desafíos más profundos la aplicación de políticas comprometidas con la creación de un futuro urbano más inclusivo, verde, seguro y saludable. En este sentido, la desigualdad no sólo pesa sobre la brecha existente entre pobres y ricos, sino sobre aquellos que tienen derecho a acceder al espacio público y aquellos que no. Dentro de la última categoría encontramos al género como factor fundamental para definir dicho segmento.

Para poder desentrañar de manera más profunda esta desigualdad respecto al derecho a la ciudad es necesario definir, en principio, el concepto. David Harvey en su artículo “El derecho a la ciudad” (2008) lo define como

...un derecho colectivo de todas las personas que habitan, acceden y usan la ciudad. Supone no solamente el derecho a usar lo que ya existe en los espacios urbanos, sino también a definir y crear lo que debería existir con el fin de satisfacer la necesidad humana de llevar una vida decente en los ambientes urbanos. (Shelley Buckingham, en “Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género”, 2010, p. 1)

Esta definición, sin embargo, contiene en su elaboración ciertas conceptualizaciones previamente desarrolladas.

Un primer acercamiento al concepto fue dado por el sociólogo y filósofo francés Henri Lefebvre en su libro “El derecho a la ciudad” (1967). Su propósito consistía, en una primera instancia, en una crítica abierta hacia el sistema económico desarrollado hasta el momento, debido al impacto negativo sufrido por las ciudades en los países de economía capitalista, con la conversión de la ciudad en una mercancía al servicio exclusivo de los intereses de la

⁹ONU, *Habitat lanza el Informe Mundial de las Ciudades 2022*, Polonia, 2022, p.1
https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/wcr_pr_-_spanish_press_release_29_06_2022_1.pdf

acumulación del capital. De esta manera, el pensador intenta, a partir de su escrito, reivindicar la posibilidad de que las personas vuelvan a ser dueñas de la ciudad que habitan. Siguiendo esta línea, realiza la siguiente afirmación “el derecho a la ciudad no puede concebirse como el simple derecho de visita o de regreso a las ciudades tradicionales. Puede formularse solamente como derecho a la vida urbana, transformada, renovada” (Lefebvre, 1968, p.108). En este sentido, el autor hace referencia a transformar la vida urbana, proponiendo, en ese cambio, lograr un mayor sentido de equidad, donde las personas habitantes de un espacio consigan cierta felicidad, siendo la solidaridad entre ellos un motor común de comportamiento para poder distribuir mayores beneficios.¹⁰

Luego de sus teorizaciones, la reivindicación e institucionalización formal de la ciudad como derecho se dio paso a partir de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, llevada a cabo por Habitat International Coalition (HIC) durante los años 2004 y 2005. En dicha carta fue definido que “todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual, así como a preservar la memoria y la identidad cultural en conformidad con los principios y normas que se establecen en esta Carta” (HIC, 2005, p. 4).

En este sentido, es interesante remarcar que el derecho a la ciudad es un derecho que implica que por medio de él todo habitante puede y debe exigir el derecho a producir y transformar la ciudad, recayendo sobre éste la capacidad participativa que le confiere. Es decir, que todas las personas que habitan, acceden y usan la ciudad tienen el deber y la posibilidad de definir y crear o co-crear lo que sea necesario con el fin de satisfacer las necesidades humanas que implican llevar una vida digna dentro del territorio urbano. En sintonía con esta idea, Shelley Buckingham explica que “no existe un prototipo humano, homogéneo, singular, que pueda servir de base para definir cuáles son las necesidades de la gente y, a su vez, cómo deben satisfacerse a través de la articulación de sus respectivos derechos” (Buckingham, 2005, p. 59), siendo que para ello es necesario tener en cuenta una diversidad de identidades diferentes y cruzadas, para comprender como su identidad social moldea las formas que habitan su entorno. Es precisamente aquí donde el género es incorporado al análisis.

En el caso de las mujeres, y según la teorización de la autora citada, las violaciones del derecho colectivo a la ciudad de dicho grupo ocurren todos los días, en sus vivencias y encuentros diarios con la ciudad. Estas situaciones, vueltas realidades, son producto de

¹⁰ Es interesante reconocer este primer esbozo teórico sobre el derecho a la ciudad, ya que parte de estos preceptos se encontraban en los albores del inminente mayo francés o mayo del 68', siendo que la bandera por el “*buen vivir*” también formó parte de los reclamos de la lucha de los movimientos sociales y políticos allí desplegados.

funciones y roles contruidos por la misma sociedad a la que pertenecen, basadas en categorizaciones de género. De esta manera, las mujeres se ven envueltas en discriminaciones y desigualdades como resultado de las relaciones que elabora el poder patriarcal bajo el que se encuentran. A su vez, es bajo estas relaciones de poder que se elaboran los espacios sociales, distribuyéndose en ellos el poder social que condensan las relaciones entre individuos. Por lo tanto, y a partir de estas definiciones, podemos determinar e identificar al espacio como no neutral, producto de una construcción sesgada por el género que envuelve las experiencias diarias de las mujeres a partir de las interpretaciones sociales que de él se realicen.

Retomando esta última idea, es posible determinar que las experiencias de las mujeres durante su traslado y uso de las ciudades son el resultado de aquellas interpretaciones sociales que del género y del espacio se realicen. Incluso, la posibilidad de apropiarse de estos se encuentra acompañado del sentido de pertenencia que de los espacios se tenga. En este caso, las prácticas cotidianas de las mujeres dentro de la ciudad se encuentran relegadas a tácticas y estrategias vinculadas con las percepciones y sentimientos de miedo sobre el espacio que transitan. Además, estas estrategias se encuentran sostenidas por los roles y responsabilidades que les han sido impuestos, siendo el cuidado de hijos, de adultos mayores y del hogar, patrones y marcos culturales que aún hoy están vigentes.

De esta manera, para poder cumplir con sus deberes dentro de la esfera privada, se encuentran en la situación de tener que negociar parte de lo que es su vida pública dentro del entorno urbano. Dichas negociaciones a las que deben acceder se corresponden con diversas formas de exclusión o marginación legitimadas en las tradicionales formas y definiciones que han sido elaboradas en torno al imaginario de un tipo de ciudadano “común y habilitado”. Estas últimas se relacionan con aspectos de la identidad de los sujetos, siendo el hombre blanco heterosexual el punto de partida para delimitar aquellas otras que no se identifiquen con él, generándose “espacios prohibidos” y limitando el derecho a la ciudad a las mujeres y a diversas minorías que no entren dentro del marco patriarcal.

El hecho de que el derecho a la ciudad se vea limitado surge, principalmente, por las sensaciones y hechos que derivan en una sensación de miedo del que las mujeres pueden vivenciar en las calles, transportes o espacios públicos. Para ejemplificar esta situación es posible tomar diversos testimonios documentados en análisis discursivos que abordan la temática. Tal es el caso de Tovi Fenster (2005) quien recupera declaraciones de mujeres que habitan en la ciudad de Jerusalén. En su artículo “El derecho a la ciudad y la vida cotidiana basada en el género”, una de ellas menciona lo siguiente:

La avenida donde vivo, da miedo, porque solo hay una salida a ella; no puedes dejarla de cualquier parte. Y hay bancos donde unas 'criaturas' raras pueden sentarse y molestarte y te sientes atrapada... Por lo que no es tan agradable... Si te metes en la avenida, estás perdido... es realmente planificado de manera masculina – “ellos” lo hicieron así por el transporte, pero esto me impide caminar por la avenida. (Rebecca, 30 años, casada, judío-israelí. Jerusalén, 3 de febrero de 2000).

En sintonía con lo que menciona Rebecca, pero derivado a los parques urbanos, Aziza, una mujer de 30 años y residente de la misma ciudad, afirma que estos “*son zonas que han sido conquistadas*” (Fenster, 2010, p.75), haciendo referencia a un área adjetivada previamente como hostil y masculina.

De igual forma, podemos encontrar testimonios similares dentro del plano latinoamericano. A partir del caso de estudio “Ella se mueve segura” (Allen et al., 2017), llevado a cabo durante los años 2017 y 2018 en la ciudad de Buenos Aires revela diferentes declaraciones de mujeres que transitan la ciudad y describen partes de su día a día referido a la movilidad específicamente. Una de ellas comentaba lo siguiente en relación con la caminata que debía llevar a cabo hasta la parada de un colectivo: “Es re normal ir por la calle caminando y estar pendiente de quién va pasando y pasa un auto y te grita algo y después tenés miedo de que te esté siguiendo” (Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).

Otro testimonio hacía referencia al momento posterior, en la espera del transporte en cuestión: “Me ha pasado de estar esperando al colectivo y que pare un auto y haya un señor masturbándose” (testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017)

Incluso, una mujer comentaba lo siguiente sobre su experiencia al interior del colectivo:

Como que la apoyada ya es algo natural, por eso nadie gasta tiempo o va a la comisaría porque ¿qué denuncia vas a hacer? ¿Qué vas a ir a decir? ¿Sí, mirá, hoy me subí al colectivo y un vago me apoyó? O sea, la realidad es que no te dan bola, te tratan mal, el mismo policía se va a reír en tu cara. (Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017)

Estos testimonios ejemplifican de manera homogénea varios puntos que se han mencionado a lo largo de este apartado. Uno de ellos es la sensación de miedo que experimentan las mujeres en su hecho de transitar por la ciudad, derivado de la percepción sobre determinados lugares que han sido copados por una dominación masculina. Dichas sensaciones derivan, principalmente, de la existencia y construcción de un espacio no neutral, naturalizado

previamente. Allí es donde se encuentran relaciones sociales reforzantes que reproducen desigualdades, específicamente, las de género. Es a partir de la ejemplificación de los testimonios que podemos observar de manera nítida aquella construcción, a nivel personal, sobre la (in) seguridad¹¹ con la que cuentan las usuarias. Incluso es posible revelar, en cierto aspecto, la dinámica de su interacción con el espacio público, siendo la percepción del miedo un criterio lógico de evaluación para entender las categorías de amenazas desplegadas dentro de la ciudad.

Para comprender esto último es posible retomar un testimonio femenino que refleja de manera precisa cómo se relaciona su condición de mujer con su paso por la urbe:

Ser mujer también es el arte de planificar absolutamente todo. De hecho, es algo con lo que vivo peleando. Vos varón no peleas, nunca te planteaste si un día te intentan violar, no te lo planteaste nunca, jamás, y yo cuando vuelvo a la noche a mi casa y sí, lo tengo que pensar todos los días, y fijarme para dónde tengo que correr. (Testimonio Mujer. Grupo Focal, Ella se Mueve Segura 2016-2017).

b. Discursos sobre la seguridad y la (in)seguridad.

En correlación con los testimonios planteados en el anterior inciso, es preciso abordar las diferencias conceptuales sobre la seguridad y la inseguridad. Siguiendo con los lineamientos teóricos del pensador Michel Foucault (2010), el concepto en torno a la seguridad surge a partir de la doctrina ideológica del liberalismo, a comienzos del siglo XVII. Bajo la premisa de defender la libertad individual y reducir la intervención estatal al mínimo posible se construyó un concepto que se refería a una forma de gobernar en la que se debía “garantizar que los individuos o la colectividad estén expuestos lo menos posible a los peligros”, implementando para ello procedimientos de control, de coacción y de coerción en torno a la salud (como lo fueron los controles de enfermedades e higiene), el delito, el combate a las conductas “antisociales” y la defensa frente a amenazas externas al Estado, identificadas principalmente en la acción de otros Estados. Dicha definición se mantuvo vigente hasta finales de la guerra fría, reconceptualizado a partir de comienzos de 1990 a una posición más amplia acerca del deber ser del Estado y su esencia. Desde esta nueva perspectiva, se colocó al organismo estatal como un ente que debía comprender dos áreas distintas: por un lado, en materia de seguridad nacional y exterior, la defensa frente a amenazas externas, representadas principalmente por otros Estados, y en materia de seguridad interior, todo lo relacionado con la seguridad pública, cuya responsabilidad principal comenzaría a recaer sobre el gobierno

¹¹ Dicho concepto será elaborado en detalle en el próximo apartado.

que se encontrara de turno. A dicha incorporación se le debió sumar el contexto socio histórico reciente, en cuya situación real las amenazas ya no provienen taxativamente de la lucha entre Estados, sino desde el interior de los mismos, originado en asuntos externos tanto a nivel local como global. En este sentido, se habla de una seguridad interior y humana (vinculada con la protección de las individualidades) para solventar la democracia al interior de un país determinado.¹²

Al igual que el de la seguridad, la inseguridad es un concepto polisémico y multicausal, ya que involucra diversos factores, variables y actores. Un primer acercamiento a su definición debe estar vinculada con la distinción de dos dimensiones: una objetiva, relacionada con hechos violentos, y una subjetiva referida a la propia percepción, desde el lado de los sujetos e instituciones. En este sentido, los estudios llevados a cabo por Gómez, Ortiz Guitart y Rebotier (2011, 2004, 2009), analizan el hecho de que existe una diferencia entre lo que es la producción y distribución geográfica concreta de la violencia y las representaciones que se llevan a cabo de la misma. Esto quiere decir que donde se registran mayores casos de violencia real no es igual a la percepción de los lugares que se viven como inseguros. En este caso, Rebotier (2009) sostiene que se construye de manera indiscriminada un discurso dominante sobre la inseguridad urbana que parece lejano de la realidad medida. Aquí se hacen presente los discursos del miedo, legitimados muchas veces por los sectores medios y altos de la sociedad, constituyendo estigmatizaciones sobre determinadas zonas que permiten organizar, en cierto modo, el espacio social y urbano.

Retomando este último concepto, dentro de la inseguridad urbana es posible encontrar una dimensión espacial, ya que esta puede expresarse, por un lado, mediante prácticas socio espaciales, como lo son los enfrentamientos, robos, miedos al espacio público o limitaciones en la movilidad personal, y, por el otro, mediante la vivencia de un lugar como la expresión del miedo (Uribe Castro, 2002). En este sentido, es necesario pensar al miedo como un discurso, es decir, como una construcción sociocultural, dinámica y cambiante con el transcurso de los años y de las relaciones de poder que se encuentren vigentes.

¹² La seguridad humana es un concepto que surge a partir de la creación de la Comisión sobre Seguridad Humana de las Naciones Unidas (CHS por sus siglas en inglés) a finales del 2002. El mismo consiste en *“proteger la esencia vital de todas las vidas humanas de una forma que realce las libertades humanas y la plena realización del ser humano. Seguridad humana significa proteger las libertades fundamentales: libertades que constituyen la esencia de la vida. Significa proteger al ser humano contra las situaciones y las amenazas críticas (graves) y omnipresentes (generalizadas). Significa utilizar procesos que se basan en la fortaleza y las aspiraciones del ser humano. Significa la creación de sistemas políticos, sociales, medioambientales, económicos, militares y culturales que en su conjunto brinden al ser humano las piedras angulares de la supervivencia, los medios de vida y la dignidad”* (cita en https://www.iidh.ed.cr/multic/default_12.aspx?contentidoid=8c1a302f-f00e-4f67-b3e6-8a3979cf15cd&Portal=IIDHSeguridad).

Al mismo tiempo, es también la inseguridad, específicamente la inseguridad urbana, una construcción social, experimentada por cada sujeto de manera particular y única, siendo los factores de la edad, la clase, la etnia, la procedencia y el género, condicionantes fundamentales al momento de la constitución de una subjetividad.

Sin embargo, y como hemos mencionado con anterioridad, el análisis teórico se ve modificado cuando incorporamos la perspectiva de género. Tradicionalmente, dicho examen ha sido abordado desde una visión sesgada y, fundamentalmente, androcéntrica, ya que únicamente ha sido considerado como delito aquello que la ley denomina como tal, dejando de lado toda violencia que no haya sido tipificada aún. Esto quiere decir que los Estados se han estado ocupando de aquello que prohíben, castigan y sancionan desde sus sistemas penales correspondientes, excluyendo muchas veces las violencias reales o aquellas relacionadas con expresiones de miedo y percepciones de inseguridad. En este sentido, se invisibiliza gran parte de las violencias y delitos que se ejercen contra las mujeres y demás grupos oprimidos, debido a que se encuentran naturalizados e incorporados social y jurídicamente¹³, viéndose afectados sus derechos, libertades e, incluso, su propia integridad.

Volcando el análisis al plano del urbanismo y de la ciudad, la violencia hacia hombres y mujeres en su paso por la misma es potencialmente diferente. La forma en que se manifiesta sobre los cuerpos de unos y otras es distinta. Por un lado, mientras que los varones se ven más expuestos a homicidios y lesiones dentro del espacio público, las mujeres sufren delitos cuyo componente fundamental es la connotación sexual, indiferenciado el espacio donde se lleve a cabo, y sin un detonante en particular. Incluso, las reacciones también de unos y otras son igualmente diferentes, ya que, si un hombre se encuentra siendo víctima de una situación de violencia, es más probable que denuncie y explique a su círculo lo sucedido. Sin embargo, si la víctima es una mujer y la misma, por ejemplo, ha sido violada, es más probable que le sea más difícil compartir su vivencia con personas cercanas, dejando de lado por completo el hecho de denunciar dicho suceso, e incluso responsabilizándose por el mismo. Es esta última situación la que nos permite dar cuenta acerca de la internalización a la que han accedido los sujetos que forman parte de la comunidad, lo que genera que se siga perpetuando y potenciando la violencia de género dentro del marco social, cultural y urbano.

¹³ En este punto es posible ejemplificar con el acoso callejero, ya sea que este se lleve a cabo en la calle o dentro de determinados espacios de la vía pública, como lo puede ser el transporte público.

3. Antecedentes en la región y fuera de ella

a. Brasil y México

Una primera aproximación que nos permite analizar el proyecto presentado por la entonces legisladora porteña, Graciela Ocaña, en referencia a la determinación de vagones exclusivos para mujeres en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es la disposición de antecedentes a nivel regional y global sobre la temática. Para ello, tomaremos en esta primera etapa el desarrollo de la iniciativa en los países pertenecientes al continente latinoamericano.

En el caso brasileiro tomaremos a modo de referencia dos investigaciones. Por un lado, aquella llevada a cabo por las autoras Miranda y Yannoulas, (2017), “Vagones para mujeres: ¿una separación que protege?”. En su artículo, las autoras abordan dos momentos claves: la incidencia del abuso hacia mujeres en el espacio público y urbano, y los diferentes aspectos de la medida sobre la creación de vagones exclusivos para usuarias en la capital brasileña, Brasilia. Por otro lado, abordaremos el documento desarrollado por Claudia Cuevas Saavedra (2022), “Experiencia comparada de los efectos de la segregación de género en el Metro. Casos de Brasil, Estados Unidos Mexicanos (México) y Japón”, quien, a modo comparativo, realiza un recorrido basado en antecedentes sobre los tres casos mencionados.

Para emprender dicho análisis es pertinente acercar los siguientes hechos a modo contextual. Durante el año 1995 en la ciudad de São Paulo se dio el primer hecho de circulación de vagones exclusivos para mujeres en Latinoamérica. El objetivo que motivó la medida fue frenar los casos denunciados de acoso callejero durante los horarios pico que en ese momento se estaban llevando a cabo. Por medio de una campaña de concientización, donde se crearon carteles, pegatinas y folletos informativos en lo que se refiere a la nueva disposición, se buscó comunicar la nueva disposición a toda la población. Sin embargo, ante la baja aceptación por parte de usuarios masculinos, ya que estos infringían la disposición legal ingresando a los vagones dispuestos para las mujeres y viajaban en los mismos durante cualquier horario¹⁴, la medida fue desechada dos años más tarde.

Un segundo momento nos lleva al año 2012, a la ciudad de Brasilia. Ese año la Cámara Legislativa aprobó la ley n.º 4.848, obligando a la Compañía del Metropolitano del Distrito Federal (METRO/DF) a implementar en el metro “vagones exclusivos para mujeres y personas con discapacidad en horarios punta, “con vigencia continua”, todos los días de la

¹⁴ Ante estos hechos, no era posible sancionar a los infractores debido a que la Constitución brasileña garantiza, bajo su artículo 5, la libertad de circulación tanto para hombres como para mujeres.

semana (incluyendo sábados, domingos y feriados); sin embargo, la ley no explicita claramente dichos horarios” (Saavedra, 2022). A partir de dicha medida, durante el año 2016 se llevó a cabo un cuestionario para recolectar información sobre la opinión de las usuarias del metro en general, indagando acerca de la separación implementada. Allí, de las 31 mujeres entrevistadas, 29 de ellas respondieron que estaban “a favor de la existencia del vagón separado” (Miranda y Yannoulas, 2017, p. 36). No obstante, muchas de ellas también mencionaron que su práctica no transformaba las desigualdades de género, siendo así que no respondería, entonces, a los intereses estratégicos de las mujeres.

Un tercer momento que mencionaremos es el de San Pablo, nuevamente. Durante el año 2013, la trabajadora doméstica del entonces diputado Gerson Bittencourt sufrió una situación de acoso sexual mientras viajaba a la ciudad en un autobús. Según el relato que expuso el diputado, un hombre había presionado a la mujer en el interior del transporte para poder masturbarse¹⁵. A partir de la viralización del caso, el parlamentario presentó un proyecto de ley donde proponía la implementación de vagones reservados para el uso de las mujeres. Sin embargo, y a diferencia de los casos anteriormente mencionados, se llevó a cabo una situación más profunda en torno al debate público y social acerca de la eficacia y el trasfondo de la propuesta. Allí, el Conselho Estadual da Condição Feminina (CECF) convocó a todas las organizaciones feministas que se encontraban involucradas en la problemática para discutir el proyecto y solicitar al entonces gobernador una moción en contra del proyecto. Finalmente, el gobernador vetó el proyecto y en su reemplazo convocó una reunión, sin estar presentes las diversas organizaciones feministas, donde propuso medidas alternativas.

El problema que se presentó luego fue el malestar de los movimientos sociales liderados por mujeres, destacando dos de ellos. Por un lado, el Movimento Mulheres em Luta (MML), que, si bien consideraban que el proyecto “no resolvía el problema de la violencia sexual contra la mujer en el transporte público, era una forma de protección contra la violencia machista y sexual” (Saavedra, 2022, p. 5). Incluso, solicitaron ampliar el número de vagones exclusivos propuestos en el proyecto, ya que lo veían insuficiente en proporción al número de mujeres pasajeras que utilizaban el transporte público.

Del lado opuesto se encontraba la opinión liderada por la organización feminista Marcha Mundial das Mulheres (MMM). Dicha organización se opuso a la medida por completo “por considerar que normaliza la idea que los hombres son acosadores y que no pueden controlar

¹⁵ Marion Tillous (2020) Women, (railway) class and the state: an analysis of two controversies surrounding women-only metro carriages (Cairo – São Paulo), *Gender, Place & Culture*, 27:8, 1155-1175, DOI: 10.1080/0966369X.2019.1654435

sus impulsos sexuales” (Saavedra, 2022, p. 5), ignorando en su desarrollo a las personas transgénero y no binarias, ya que instalaba un discurso normalizador de la heteronormatividad en la sociedad. A su vez, estaban en contra de la propuesta por el hecho de que en cierta forma la propuesta responsabilizaba a las propias mujeres de las agresiones que sufrían, siendo la única solución para prevenir las el hecho de segregarlas por medio de vagones delimitados exclusivamente para ellas. Dicho argumento en contra también era defendido por las mujeres del MML, siendo ejemplo de ello la movilización que llevaron a cabo bajo el nombre “Não me encoxa que eu não te furo” (“No me toques o te apuñalo”).

Un cuarto y último momento que podemos mencionar sobre el caso brasileiro en lo que se refiere al estado de situación de las medidas implementadas sobre los vagones exclusivos para mujeres es la investigación de Datafolha durante el año 2014. Entre los datos allí relevados se encontraban aquellos acerca de los casos de abuso sexual registrados en San Pablo, donde revelaron que más del 50% de pasajeros, la gran mayoría mujeres (63%) comentó, en un primer momento, haber sido acosada sexualmente, y luego asegurar que la medida de los vagones conllevaba más perjuicios que beneficios para detener la problemática. En paralelo a dicha investigación, se les consultó a diversos grupos de mujeres y feministas su opinión respecto a la medida implementada por el gobierno sobre los vagones, siendo la respuesta de la gran mayoría de ellas “en desacuerdo”. Incluso, argumentaban que la misma

...no solo no resuelve la situación, sino que la empeora, ya que institucionaliza el argumento de que los hombres no se controlan en ambientes llenos de mujeres y que, por lo tanto, es mejor segregar a las mujeres para protegerlas que educar a los hombres o sancionarlos. (Miranda y Yannoulas, en “Vagones para mujeres: ¿una separación que protege?”, 2017, p. 34).

Desde el otro lado, contamos con el caso mexicano. Para ello continuaremos analizando el estado de situación a partir del estudio llevado adelante por la investigadora Cuevas Saavedra e incluiremos el análisis de Paola Jirón y Dhan Zunino Singh (2017) “Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas”.

A nivel contextual, el metro del país en cuestión cuenta con dos características que deben ser mencionadas. Por un lado, el metro de la ciudad de México es el más grande de América Latina, con una red de 12 líneas y 195 estaciones, llevando a cabo más de 4 millones de

viajes diariamente¹⁶. Por otro lado, dicho medio de transporte es el más inseguro a nivel continental, siendo que a nivel mundial se encuentra detrás de Bogotá en el ranking de aquellos metros menos seguros de las 15 ciudades más grandes del mundo. Incluso, un estudio realizado por el Consejo Nacional para prevenir la Discriminación (CONAPRED) reveló que “más del 80% de las usuarias fueron víctimas de algún tipo de violencia sexual durante el año 2009 y más del 80% de esas agresiones se llevaron a cabo en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM)” (Saavedra, 2022, p. 7).

Una vez mencionado esto debemos hacer foco en lo que sucedía al interior del país. Durante el año 2007 el Gobierno del Distrito Federal reconocía como “un grave problema” la violencia contra las mujeres en los espacios públicos. Tres años más tarde, la Encuesta Nacional sobre Discriminación registraba que siete de cada diez mujeres afirmaban tener miedo de ser agredidas sexualmente al usar el transporte público, en contraposición de lo que declaraban los hombres, quienes de diez, ocho refirieron no sentir este tipo de miedo (Garibi et. al. 2010).

En sintonía con estos hechos es que se pone en funcionamiento el programa “Viajemos Seguras” en la Ciudad de México (CDM), “diseñado para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la ciudad” (Saavedra, 2022, p. 8), consolidando la medida de separar a hombres y mujeres dentro de diversos medios de transporte público, la instalación de módulos de atención y denuncia de casos de abuso sexual y la capacitación de funcionarios del transporte público, entre otras acciones (Soto, 2017).

De esta forma se dispuso la implementación de vagones del metro reservados para el uso de mujeres y niños de 12 años. Su funcionamiento consistió en la prohibición, para los hombres, de utilizar dichos vagones, previamente identificados, durante los siete días de la semana, desde las 05:00 hasta las 24:00 hs¹⁷. Incluso desde STCM se han ido llevando a la práctica diversas campañas para fortalecer el respeto por la medida, como por ejemplo “No es no” o “Atrás de la raya”¹⁸.

Un aspecto interesante que señala la investigadora es aquel sobre la opinión de las usuarias sobre la implementación de la medida. En primera instancia sostienen que “contribuye a

¹⁶ A nivel comparativo, el metro de San Pablo cuenta con 13 líneas y 187 estaciones, y el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con 6 líneas y 90 estaciones operativas actualmente.

¹⁷ Las multas, en caso del incumplimiento de la medida, equivalen 21 a 30 veces la Unidad de Cuentas de la Ciudad de México, a un arresto que puede ir desde las 25 a 36 horas, o a 12 a 18 horas de trabajo comunitario.

¹⁸ “No es no”: Metro de CDMX lanzó nueva campaña para garantizar espacios libres de violencia contra las mujeres, Infobae, 2021, <https://www.infobae.com/america/mexico/2021/03/08/no-es-no-metro-de-cdmx-lanzo-nueva-campana-para-garantizar-espacios-libres-de-violencia-contra-las-mujeres/>.

disminuir la percepción de inseguridad”, sin embargo, expresan de igual modo que la medida “no se debe pensar como una solución al problema de violencia sexual”. Incluso, un análisis de las opiniones por parte de la autora permite observar que el programa forma parte de una idea controversial, ya que, por un lado, “refuerza simbólicamente la idea de las mujeres como víctimas, vulnerables y objetos de una política”, y por otro da cuenta que “para lograr los efectos esperados el programa debe articularse con cambios a nivel de inversión, de diseño y de mejoramiento del sistema en su conjunto” (Soto, 2017, p. 142).

En relación con esto último y a modo de conclusión, Soto comenta que uno de los problemas principales del programa consiste en la baja cantidad de denuncias realizadas por las mujeres sobre delitos de violencia sexual en el metro, siendo que únicamente un 9,3% de las usuarias encuestadas ha llevado a cabo algún tipo de denuncia sobre situaciones que abordan esta temática. De esta forma dicha situación manifestada baja las posibilidades de tener un parámetro numérico con el cual poder utilizar una estrategia de enfrentamiento. A esto se le debe sumar un contexto nivel nacional donde hay una elevada desconfianza alrededor de la policía y de las autoridades, razones que contribuyen al hecho de no denunciar.

b. Japón

El caso de Japón es particularmente interesante, ya que dentro del abanico de antecedentes es el más vetusto. Específicamente en la ciudad de Tokio es que remonta la implementación de vagones exclusivos para mujeres desde el año 1912, siendo su utilización y disposición empleada específicamente durante el horario nocturno. El objetivo que motivó dicha disposición en ese entonces fue el mismo que impulsó su reanudación durante el año 2005: evitar la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público.

En la cultura japonesa hay una categorización específica, “chikan”, para hacer mención tanto al acto como a los hombres que llevan a cabo delitos sexuales en el interior del transporte público (Saavedra, 2022)¹⁹. Siendo así que durante el año 2004²⁰ comenzó a trascender una ola de denuncias de acoso y otros delitos sexuales sucedidos en el transporte público de la ciudad de Tokio, específicamente. Pese a las recomendaciones de la policía hacia la empresa de transporte para la implementación de medidas, fue al año siguiente que se llevó a cabo la instalación y difusión de vagones exclusivos para mujeres en el metro.

¹⁹ En este sentido, es importante destacar que el problema en relación a los acosos y abusos en el interior de la sociedad japonesa eran de por sí un problema grave, al punto de crear una palabra específica para mencionarlo y hacer alusión a dichos hechos.

²⁰ Allí más del 75% de todas las mujeres japonesas reconocían haber sido manoseadas.

Actualmente, su funcionamiento es similar al de los casos mencionados anteriormente. Allí únicamente pueden viajar mujeres acompañadas de niños y aquellas personas que cuenten con alguna discapacidad. Los mismos se encuentran señalados por calcomanías bajo el nombre “Womens Only”, al igual que la estación de espera se encuentra estéticamente dispuesta.

Hay un punto que debe ser señalado en lo que se refiere a la cultura japonesa y las mujeres. En Japón, las usuarias usualmente no denuncian estos hechos ni otros que involucren “violencia sexual hacia las mujeres” (MacKinnon, 2022 p. 128), ya que, según informes relevados, se encuentran “acostumbradas” a la exposición sexual. En un estudio llevado a cabo por Olga Fiorella Avalos Pazos y Hernández Chaname Carlo Julián (2020) los autores afirman que en dicha sociedad, en cierto modo, “se permiten determinadas licencias que justifican el desenvolvimiento del hombre respecto a la sexualidad, empoderándose sin ningún objetivo y sin ninguna razón, al entender que su existencia garantiza una predominancia que radica en el sexo como medio de control” (Pazos y Hernández, 2020, p. 59).

Ejemplo de esto último que se menciona es el hecho de que en Japón, en caso de que un hombre ingrese en alguno de los vagones exclusivos para mujeres, el mismo no tendría ninguna sanción legal²¹. En palabras de Saavedra (2022),

la existencia de estos vagones depende, en parte, de la buena voluntad de los hombres y su cooperación (...) Si un hombre se sube a un vagón solo para mujeres, no lo obligan a bajarse, solo se solicita la colaboración de todos para crear un espacio en el que todos los pasajeros puedan sentirse cómodos. (Saavedra, en “Experiencia comparada de los efectos de la segregación de género en el Metro. Casos de Brasil, Estados Unidos Mexicanos (México) y Japón.”, p.14)

Con relación a esto se encuentra la opinión de las usuarias sobre la medida desarrollada desde el año 2005. Las mismas han catalogado como “una molestia más que una forma de protección”, ya que la medida asume que las mujeres únicamente pueden estar “seguras” por medio de su segregación, cambiando de esta manera el foco del problema.

²¹ A diferencia de lo que se explicó en lo que se refiere al caso del metro de la Ciudad de México.

4. Discursividades alrededor del proyecto

a. Contexto

Para comenzar a analizar el proyecto de ley sobre la instalación de vagones exclusivos para mujeres en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es preciso hacer una breve introducción acerca de la historia del objeto en cuestión. El surgimiento del subterráneo en la Capital Federal data desde la necesidad al interior de la ciudad de organizar y estructurar el crecimiento poblacional desarrollado durante fines del siglo XIX, junto con la diversidad de actividades productivas que se comenzaron a gestar a partir de dicha época. Dicho salto poblacional provocó un colapso dentro del plano urbano, debido a que una mayor cantidad de personas tenían que trasladarse desde los suburbios hacia las zonas más transitadas y céntricas. De este modo, “surge la necesidad de reestructurar la planificación del transporte público para que las personas puedan trasladarse velozmente dentro y hacia la periferia de la ciudad” (Beramendi y Gianotti, 2019, p.72). Sin embargo, no fue hasta 1909 que, por medio de la aprobación de la construcción y explotación del subterráneo, se llevó a cabo la edificación de la Línea A, la primera línea en toda América Latina, con sus correspondientes ocho estaciones²².

Volviendo a la actualidad, al día de hoy el subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires cuenta con seis líneas, denominadas las mismas por medio de las letras del alfabeto A, B, C, D, E y H; su extensión es de aproximadamente 62,8 km y cuenta con noventa estaciones en funcionamiento. Su concesión, desde el 2021, se encuentra bajo la empresa Emova, siendo que la gestión anterior fue llevada a cabo por la empresa Metrovías desde 1994. La red es propiedad de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, empresa del gobierno local y desde 1990 se encuentra en un proceso de expansión de cuatro nuevas líneas aún no desarrolladas.

En cuanto a la cantidad de pasajeros transportados, los datos oficiales revelan un total de 326 millones de pasajeros durante todo el 2019²³, decreciendo dicho número a 74 millones durante el año 2020 a causa del impacto que provocó la pandemia del COVID - 19, con un posterior aumento de 91 millones durante el 2021, junto con la reactivación de la economía.

²² Actualmente, la Línea A del metro de la Ciudad de Buenos Aires cuenta con 18 estaciones, extendiéndose desde Plaza de Mayo, en el barrio porteño de Monserrat, hasta San Pedrito, barrio las Flores, en un tramo de 9,7 kilómetros.

²³ Datos oficiales obtenidos del Banco de datos de la página del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a partir del informe Cantidad de pasajeras y pasajeros pagos transportados por el transporte subterráneo de pasajeros y pre metro, disponible en <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?cat=376>.

Dichos números, llevados al año que estamos analizando (2016), son similares respecto del 2019, ya que los datos oficiales recapitulan un total de 303.943.934 millones de pasajeros transportados durante el período en cuestión. Respecto a esto podemos desglosar, incluso, los meses con mayor volumen de transporte de usuarios, liderando los meses de agosto y septiembre por sobre el resto.

Siguiendo este tipo de enfoque cuantitativo, es necesario para el análisis presente llevar a cabo un desglose acerca de la cantidad de usuarios masculinos y femeninos transportados a través del subterráneo durante el 2016. Sin embargo, aquí los datos no son del todo claros.

Según un análisis llevado a cabo por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires durante el 2019²⁴, en el documento Plan de Género y Movilidad es posible observar que un 51,1% de los desplazamientos realizados por mujeres dentro de la ciudad son por medio del transporte público, en contraposición con un 44,9% de hombres que así lo realizan. Esta misma estadística se encuentra sustentada de igual manera por otro estudio llevado a cabo durante el 2021 bajo el mismo ente. La guía metodológica “Movilidad cotidiana con perspectiva de género” (2021) desarrolla que los desplazamientos diarios de las mujeres son en un 51,1% por medio del transporte público, mientras un 28,4% de los mismos son realizados a pie. Dicha guía además menciona que, a diferencia de ellas, los varones cuentan con un uso más intensivo del vehículo privado, existiendo una distancia de un 13% entre unos y otras. Incluso, también es posible saber en qué franjas horarias las mujeres concentran sus viajes en el transporte público, siendo el horario entre las 11 y las 16 horas los momentos donde sus desplazamientos son más elevados.

A pesar de la pertinencia de los datos hasta aquí mencionados, hay un vacío estadístico que merece una revisión. Ninguno de los estudios citados ofrece en su desarrollo una cuantificación acerca de la cantidad de mujeres y hombres que viajan en cada uno de los transportes públicos que se encuentran en la ciudad (subte, premetro, tren y colectivo). Del mismo modo, no hay una estadística oficial por parte del Gobierno de la Ciudad en la que se coteje dicha información. Ejemplo de ello es el sitio Sistema de Indicadores de Género, cuyo objetivo si bien es la “agrupación de datos estadísticos y de gestión con una perspectiva sistémica de las autonomías de género (..) que permita visibilizar la situación diferenciada entre varones y mujeres en la Ciudad”²⁵, en su despliegue no es posible encontrar ninguna métrica respecto a la temática abordada hasta aquí. Incluso, los datos ofrecidos hacen

²⁴ Dicho estudio es el primer Plan de Género y Movilidad de la Ciudad presentado por las autoridades.

²⁵ Información en

https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?page_id=74588#:~:text=El%20sistema%20de%20Indicadores%20de,y%20mujeres%20en%20la%20Ciudad.

referencia a la movilidad estudiada sobre los años 2019, 2020 y 2021, dejando incompletos periodos anteriores.

En relación a esto último, una medida por medio de la cual hubiera sido posible recopilar y optimizar aquellas estadísticas mencionadas hubiese sido el proyecto de la instalación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). En los inicios de la propuesta se encontraba la disposición de que todo usuario debía estar identificado y registrado en la plataforma online para utilización de la tarjeta en el transporte público, medida que hoy en día no se encuentra condensada en los actos. Es por ello que dichas carencias mencionadas convocan una problemática para abordar de manera completa el estudio del caso desarrollado, siendo su ausencia en parte correspondiente con la falta de datos con perspectiva de género institucionalizada respecto a la movilidad urbana que en este caso la Ciudad de Buenos Aires no contempla.

b. Fundamentos legislativos

Una vez realizadas dichas aclaraciones es pertinente comenzar a desarrollar aquellos fundamentos y principios que dieron origen al proyecto de ley presentado por la legisladora porteña, Graciela Ocaña. Parte del escenario que convoca a la presentación de dicho proyecto se encontraba relacionado con el incremento de denuncias públicas en torno a situaciones de acoso callejero que se estaban llevando a cabo en el transporte público de la Ciudad de Buenos Aires.

Según un artículo publicado en el portal español EL PAÍS, durante el primer semestre del año 2016 el Ministerio de Justicia y Seguridad de Buenos Aires recibió un total de quince denuncias por abuso en las seis líneas de subte²⁶. Incluso, una de las denuncias llevadas a cabo fue el de una pasajera a la que un hombre le eyaculó encima mientras viajaba, siendo este uno de los detonantes para la ebullición a nivel social²⁷.

Sin embargo, no solo había registros por medio de denuncias fácticas acerca de las vivencias que se encontraban atravesando día a día las mujeres en su recorrido por el transporte público. Un informe presentado durante abril de ese mismo año por la organización MuMala

²⁶ Dicho número, en comparación con el del año anterior, 2015, habría sido el mismo, pero en relación a las denuncias recibidas durante todo su periodo. La información se puede encontrar en la siguiente nota https://elpais.com/internacional/2016/06/09/argentina/1465498564_917439.html?event_log=go

²⁷ *Se masturbó sobre una pasajera en el subte A: quedó detenido*, Clarín, 2015, https://www.clarin.com/ciudades/masturbo-pasajera-subte-queda-detenido_0_ByWlz_ZtPmg.html. Incluso dicha situación fue levantada por medio de tweets que elaboraron diversos usuarios. Como ejemplo de ello se puede observar a partir del siguiente link uno de los tweets en cuestión: <https://twitter.com/juantresvueltas/status/656082612138565632?s=20&t=Ni0IEAMVwk7x2zY1ApSa4A>

(Mujeres de la Matria Latinoamericana) revelaba que “de la totalidad de mujeres encuestadas, el 100% de los casos señalaba haber atravesado alguna situación de acoso en la vía pública durante su vida” (MuMala, 2016:3). Además, en el estudio se consultó acerca de la edad en la que recordaban haber comenzado a padecer alguna situación de abuso y/o acoso en lugares públicos, siendo que la totalidad de las encuestadas mencionó un rango que va desde los nueve a los 22 años de edad como el momento de haber vivenciado y/o atravesado una situación de acoso²⁸.

Un dato que también hace al contexto en el que surge dicho proyecto es que el mismo mes en que fue presentado se cumplía el primer aniversario de la marcha convocada por el movimiento feminista argentino. Bajo el lema #NiUnaMenos, dicho colectivo protestaba en contra de la violencia hacia la mujer y el aumento de femicidios que se había comenzado a evidenciar en el país. Según una nota publicada en La Izquierda Diario, “en nuestro país una mujer muere cada treinta horas por el sólo hecho de ser mujer”, siendo así que entre 2008 y 2014, los medios publicaron noticias sobre 1.808 femicidios. Incluso, durante 2015 hubo 286 femicidios y en los primeros cien días del 2016, se contabilizaron 66 nuevas muertes de mujeres que se enfrentaron a la violencia machista (La Izquierda Diario, 2016)²⁹.

Bajo este marco, la legisladora y creadora del partido “Confianza Pública”³⁰ presentaba el seis de junio del 2016 el proyecto de ley nombrado como “Instalación de vagones exclusivos para mujeres en el subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires”³¹. Bajo seis artículos y una carta dirigida al Presidente del Congreso, Ocaña condensaba el proyecto que proponía separar a las mujeres en vagones de subte para evitar, de esta manera, abusos en dicho medio del transporte público.

En la primera parte del escrito, la parlamentaria hace alusión a la incorporación de un nuevo artículo dentro de la Ley n.º 4.472 de regulación y reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires (SUBTE)³². Dicho agregado, el artículo 36 bis., se refiere a la instalación de vagones

²⁸ Informe publicado en el siguiente link <https://issuu.com/lasmumala/docs/informe>

²⁹ La carta #NiUnaMenos para las escuelas, La Izquierda Diario, 2016 <https://www.laizquierdadiario.com/La-carta-NiUnaMenos-para-las-escuelas>

³⁰ Dicho partido fue creado como alianza del partido Cambiemos. Para más información visitar el siguiente link <https://www.confianzapublica.com.ar/que-pensamos/>

³¹ En el Anexo de la presente tesina se encuentra adjunto el documento que desarrolló la legisladora porteña Graciela Ocaña.

³² En el primer artículo, la ley hace alusión a su objetivo, el cual consiste en la prestación idónea, eficiente y de calidad del servicio público, la puesta en valor de las líneas ferroviarias de superficie y subterráneas existentes, el desarrollo de la infraestructura ferroviaria de superficie y subterráneas, así como la seguridad operativa en la prestación del servicio público, referido específicamente al sistema SUBTE.

exclusivos para mujeres. El mismo, señala Ocaña, quedaría redactado de la siguiente manera:

“Las usuarias de sexo femenino del SERVICIO SUBTE podrán utilizar vagones exclusivos para mujeres en todas las líneas de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, los cuales funcionarán de lunes a viernes, en el horario de 7 a 10 horas y de 17 a 19 horas”.

En los párrafos subsiguientes se detallan las características que formarían parte de la nueva regulación. Por ejemplo, en el artículo dos se hacía referencia a la “prohibición de la permanencia de personas del sexo masculino dentro de los correspondientes vagones exclusivos durante la franja horaria delimitada”. En el artículo tres se establecía que los vagones debían estar “señalizados de forma clara y visible en los trenes, e, incluso, se informaría sobre la existencia de los mismos en todas las estaciones de las líneas de subterráneo”. Por último, en el artículo cuarto se comunicaba que aquellos niños de hasta 13 años de edad se encontraban habilitados para acceder a los vagones en compañía de las mujeres. En relación a esto último es interesante remarcar que la propuesta de proyecto no hacía ninguna alusión a los casos de adultos varones mayores o personas de la tercera edad que requieran de algún tipo de asistencia por parte de terceros ya sea por razones de dependencia o algún tipo de minusvalía. En este punto cabe destacar que tradicionalmente el rol de cuidadora para dichos sectores de la población ha sido llevado a cabo por mujeres, en su mayoría.

Respecto a la carta que redactó la propia legisladora, en la misma se encuentran detalles acerca del motivo que la originó a redactar y presentar el proyecto. Aquí citaremos algunos de ellos para su correspondiente análisis.

En la primera parte de la carta, Ocaña hace alusión al contexto que se encontraban atravesando las mujeres del país en lo que se refiere a los episodios de acoso y abuso en el transporte público de la Ciudad de Buenos Aires. Allí la legisladora afirma que “como mujeres sabemos que esta es una problemática que nos afecta a todas por igual, y que en cualquier momento podemos sufrir estas situaciones”. Con relación a esto y al sentido que se encuentra en la frase “como mujeres sabemos que (...) en cualquier momento podemos sufrir estas situaciones” Ocaña hace alusión a que, por el hecho de serlo, la mujer se halla en una situación de desventaja respecto del hombre, contribuyendo a mantener prácticas de dominación masculina en relación al espacio público y sus correspondientes transeúntes. Dicha frase solidifica la visión que forma parte de aquello que Bourdieu menciona como “habitus de género”. En este sentido hablamos acerca de la naturalización e internalización de ciertas ideas dominantes, como lo es la situación de la mujer y su cuerpo. Este último es

entendido como un territorio en el cual los hombres ejercen su poder, de forma tal que, como ya ha sido mencionado, ni siquiera son tomadas como sujetos históricos con una subjetividad propia. De esta manera, se vuelven cuerpos subordinados cuya finalidad última es la procreación, otorgando una especie de derecho al hombre en lo que se refiere al uso sobre el mismo, como consecuencia del poder que le es delegado al mismo. Sobre esto, la mujer es consciente, por lo tanto, de que puede sufrir hechos de acoso o de abuso en el transporte público por el simple hecho de portar un cuerpo subordinado históricamente a los intereses del hombre.

Sin embargo, la frase incluso contiene otro de los aspectos que desarrolla el autor. A partir de la naturalización acerca del hecho de que “la mujer sabe que en cualquier momento puede sufrir algún tipo de situación de acoso o de abuso”, la propia Ocaña cae en lo que Bourdieu (2010) llama “violencia simbólica”. Esto quiere decir que es la propia mujer la que, a partir de la interiorización del habitus de género, desde el orden del género dominante, comparte y reproduce esa visión acerca del mundo donde ella se encuentra subordinada a las ideas y lógicas masculinas, naturalizando, en estos casos, relaciones de poder en el espacio público, definiendo la exposición y eventual disposición de uso de determinados cuerpos. Con relación a esto, durante el desarrollo de la carta es posible observar que la legisladora incluso detalla que “cotidianamente” suceden estos hechos en el transporte público, haciendo referencia a hechos de acoso, y que “una infinidad de los mismos no eran denunciando por las mujeres que los padecían”.

Por otro lado, en los párrafos siguientes, la autora se detiene en dos oportunidades para mencionar los casos de países que han implementado la medida propuesta. En relación a esto, los ejemplos de Brasil, México, Egipto, Malasia, Tailandia, India, Rusia y Japón son considerados como casos de “buenas prácticas”, y donde, citando a Ocaña, “la medida fue bien recibida por las usuarias mujeres, quienes refirieron sentirse más seguras y agradecieron su implementación”. Sobre esto, y como ya fue desarrollado en el capítulo tres, dichas medidas en su realidad no fueron “bien recibidas” en por lo menos tres de los países que menciona la autora. Más bien, sucedió todo lo contrario. Para esto, podemos tomar como referencia el caso de México. Por ejemplo, según analiza Saavedra (2022) el programa institucional a través del cual se llevó a cabo la comunicación e instalación de los vagones exclusivos para mujeres en el subte, “Viajemos Seguras”, no cuenta con evaluaciones sistemáticas por medio de las cuales poder medir el impacto de la medida. Incluso la autora también hace alusión a la baja cantidad de denuncias que se han llevado a cabo, siendo así que un 9,3% de las mujeres encuestadas reconocía haber realizado algún tipo de denuncia, lo que era un número muy bajo en lo que se refiere a la comisión de delitos sexuales en ese

espacio público. Por último, menciona las dificultades respecto a la calidad del programa implementado y en relación a eso hace alusión a ítems tales como “horarios poco definidos y flexibles”, “escasez de control policial que asegure el respeto de la medida”, “señales confusas”, “escasa difusión del programa e información respecto a cómo realizar denuncias en los módulos pertinentes”, entre otros.

Esta elección por utilizar dichos países como casos de éxitos vuelve los argumentos de Ocaña en ejemplos entorpecedores al momento de volverlos como “hojas de ruta” o modelos de “buenas prácticas” para implementar la propuesta en el subte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ya que los mismos no se corresponden en su realidad efectiva.

c. Argumentos políticos y periodísticos

Una vez publicado el proyecto de la entonces legisladora porteña, el mismo no tardó en viralizarse, condensando en su trayecto mediático diversos argumentos de variadas figuras de la política argentina, del entorno periodístico y del corpus social. Para analizarlos, se llevará a cabo un relevamiento, en primer lugar, de los dos principales medios digitales argentinos más leídos durante el 2016. Para ello se utilizó el informe realizado por la consultora Comscore durante diciembre del año mencionado, donde se revela que el diario Clarín era el sitio digital más elegido por los argentinos, dejando en segundo lugar el portal de La Nación³³. A ello se suma el relevamiento llevado a cabo por la agencia de noticias Infobae, considerada por el buscador Google como el portal en español más leído en todo el mundo³⁴. Adicionalmente, se eligieron portales periodísticos que durante los días siguientes a la publicación de la iniciativa hicieron alusión a la noticia, como los aquí citados, Página 12, La Izquierda Diario, Noticias Urbanas, La Capital, La Primera Piedra, La Voz Diario, el portal francés RFI, incluyendo también a la Agencia de noticias Télam, obteniendo de esta manera un recorte reducido, ya que no todos emitieron contenido sobre la misma³⁵.

A estos medios digitales se les sumaron algunos programas radiales en los cuales, por medio de la voz de referentes políticos, se realizaron comentarios en alusión al proyecto. Allí destacan el diálogo que tuvo la legisladora porteña Graciela Ocaña en el programa “La boca del lobo” por medio de la Once Diez y el que llevó a cabo junto con Gustavo Tubio en “Fórmula Radio Uno”. Además, también se encuentra registrado en el portal Radio Cutt aquel encuentro

³³ Información obtenida a partir de la nota “Clarín fue el diario digital en español más leído en 2016”, en el siguiente link https://www.clarin.com/sociedad/clarin-diario-digital-espanol-leido-2016_0_SyFYWaDPx.html.

³⁴ Información obtenida a partir de la nota “Infobae en el podio de los medios en español más leídos del mundo” en el siguiente link <https://www.infobae.com/noticias/2017/02/06/infobae-en-el-podio-de-los-medios-en-espanol-mas-leidos-del-mundo/>.

³⁵ Ejemplo de ellos fue el portal del Diario Perfil, Tiempo Argentino, Los Andes, entre otros.

donde la entonces diputada nacional, Victoria Donda, desarrolló su opinión en el programa El Disparador, a través de FM DELTA 90.3.

Adicionalmente, en el apartado siguiente “¿Qué dice la sociedad? Discursos desde lo afectivo”, se llevó a cabo un relevamiento de aquellas opiniones realizadas por usuarios dentro de la plataforma Twitter, realizando un recorte en relación al uso de la ironía manifestada en determinados comentarios.

Dicho esto, podemos comenzar el análisis a partir de los titulares desarrollados en las noticias publicadas en los portales digitales ya mencionados. Allí podemos encontrar diversas y diferentes maneras de mencionar y hacerse eco de la propuesta.

“Violencia Sexual. Por los acosos, proponen coches de subte solo para mujeres y crece el debate”³⁶, así titulaba Nora Sánchez su nota en Clarín acerca de la iniciativa de la legisladora porteña. En su interior, Sánchez hacía alusión al incremento de denuncias relacionadas a casos de acoso en el subte durante el transcurso del 2016; a las críticas que había recibido la propuesta tanto por especialistas en género como por varias pasajeras mujeres, las cuales argumentaba, en términos generales, que “la medida atrasa” y que se debía pensar en la educación antes que en la separación de unas y otros; y en los argumentos por parte de personas que trabajaban en Metrovías, quienes comentaban el caso de San Pablo, Brasil, donde se habían desafectado los vagones exclusivos para mujeres, ya que la medida no había logrado los resultados esperados.

La Nación exponía de la siguiente manera la noticia para sus lectores: “Presentan un proyecto de vagones exclusivos para mujeres en el subte. La iniciativa es impulsada por Graciela Ocaña; polémica entre los pasajeros”³⁷ (La Nación, 2016). En el desarrollo, la nota presentaba un apartado con comentarios de diversas usuarias sobre su punto de vista acerca de la instalación de vagones exclusivos para pasajeras, siendo que la gran mayoría de ellas se encontraban en contra, ya que “la medida no soluciona el problema de fondo”, siendo que el foco debería estar puesto en “la educación y la concientización de la temática”.

³⁶ Nora Sánchez, *Por los acosos, proponen coches de subte sólo para mujeres y crece el debate*, CLARÍN, 2016, https://www.clarin.com/ciudades/acosos-proponen-coches-subte-solo-mujeres-crece-debate_0_Vk3Is-VW.html.

³⁷ *Presentan un proyecto de vagones exclusivos para mujeres en el subte*, LA NACIÓN, 2016, <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/presentan-un-proyecto-de-vagones-exclusivos-para-mujeres-en-el-subte-nid1906633/>

Por otro lado, Mariana Carabajal titulaba en el diario Página 12 la noticia mediante una opinión allanada al respecto: “Evitar los acosos y los abusos con segregación”³⁸ (Página 12, 2016). Allí mismo citaba a ciertas referentes del feminismo argentino que se habían pronunciado acerca del tema. Entre ellas, María Elena Naddeo, entonces directora de la secretaría Niñez, Adolescencia y Familia de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, comentaba que “sería mucho más conducente emitir en la televisión cerrada mensajes audiovisuales que hagan a la igualdad y a la no violencia”. Asimismo, Carabajal exponía la opinión de Diana Maffía, coordinadora del Observatorio de Género en la Justicia, quién hacía alusión a su postura de la siguiente manera: “Si una mujer no viaja en el vagón exclusivo, ¿significa que está dispuesta a ser toqueteada y acosada? Parece reforzar el principio machista de que si las mujeres no quieren que las violen, son ellas las que deben dar signos de no estar dispuestas”³⁹.

En su página online La Izquierda Diario se hacía eco del proyecto legislativo a través de una pregunta: “Vagones para mujeres: ¿solución al acoso callejero?”⁴⁰ (La Izquierda Diario, 2016). En el desarrollo de la nota se mencionaba el contexto en el que había sido propuesta la iniciativa, siendo la marcha de #NiUnaMenos referencia contundente para entender la vorágine social con relación a las denuncias por acoso y violaciones que se estaban dando en el país.

Por su parte, el portal de Noticias Urbanas⁴¹ presentaba el proyecto por medio del siguiente título: “Polémica por los vagones rosa”, y citaba a la referente del Movimiento Libres del Sur, Laura Gonzáles Velasco, quien planteaba que la medida era un “retroceso de derechos, ya que de esta forma no podemos combatir la violencia contra las mujeres, el acoso y el abuso, limitando nuestras libertades” (Noticias Urbanas, 2016).

La Voz Diario mencionaba la iniciativa a través del titular: “En Buenos Aires proponen vagones de subte solo para mujeres para evitar el acoso sexual” (La Voz, 2016)⁴². De manera similar, el diario digital Infobae titulaba: “Proponen que los subtes tengan vagones exclusivos para

³⁸ Mariana Carabajal, *Evitar los acosos y los abusos con segregación*, Página 12, 2016
<https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-301328-2016-06-09.html>

³⁹ Mariana Carabajal, *Evitar los acosos y los abusos con segregación*, Página 12, 2016
<https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-301328-2016-06-09.html>

⁴⁰ Cecilia Mancuso, *Vagones para mujeres: ¿solución al acoso callejero?*, La Izquierda Diario, 2016
<https://www.laizquierdadiario.com/Vagones-para-mujeres-solucion-al-acoso-callejero>

⁴¹ *Polémica por los vagones rosas*, Noticias Urbanas, 2016
<https://www.noticiasurbanas.com.ar/noticias/polemica-por-los-vagones-rosas/>

⁴² *En Buenos Aires proponen vagones de subte solo para mujeres para evitar el acoso sexual*, LA VOZ, 2016
<https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/en-buenos-aires-proponen-vagones-de-subte-solo-para-mujeres-para-evitar-el-acoso-sexual/>

mujeres” (Infobae, 2016)⁴³, y la agencia de noticias argentinas, Télam, publicaba: “Ocaña propuso vagones de subte solo para mujeres para evitar el acoso sexual” (Telám, 2016)⁴⁴.

Dichos casos citados permiten, desde sus titulares, esbozar cierto sentido desde el momento en el que hacen referencia a la propuesta legislativa. A excepción de los casos de La Voz, Infobae y Télam, el resto de ellos emplean palabras tales como “polémica”, “debate”, e incluso utilizan el recurso de la pregunta retórica para aludir al proyecto. Estas conceptualizaciones forman parte de una decodificación previa, construyendo de esta manera un sentido discursivo alrededor de la temática propuesta. Aquí utilizaremos la noción de discurso de la que parte Michel Foucault (1992), donde todo discurso supone una materialidad. En relación a esto, el autor argumenta que detrás de todo proceso discursivo se encuentran implicaciones y relaciones de poder que responden a determinados intereses concretos⁴⁵. Es por ello que el proceso de producción del discurso es en sí mismo información. Sobre esto, Eliseo Verón (1993)⁴⁶ también menciona que es en la discursividad donde se construyen los significados de los fenómenos, además de las relaciones sociales⁴⁷.

Siguiendo estos lineamientos, en este caso las palabras empleadas no fueron seleccionadas al azar. Las mismas denotan ciertas huellas discursivas, propias de la subjetividad que forma a la parte emisora. Es decir, que en ellas se recrean ciertas representaciones sociales acerca del mundo, de las relaciones, siendo en sí mismas “construcciones simbólicas a las que los sujetos apelan para interpretar el mundo, reflexionar sobre su propia situación y la de las demás” (Vasilachis, 2003) . Por lo tanto, en este caso los titulares mencionados construyen un sentido acerca del proyecto, lo condicionan, volviéndose actores sociales participantes al producir una interpretación posible acerca de la propuesta por la instalación de los vagones exclusivos para mujeres.

Dicha construcción, en este caso, forma parte de una visión detractora de las personas respecto a la iniciativa propuesta por Ocaña. Incluso, dicha perspectiva es posible de desarrollar en profundidad una vez abordado el cuerpo de las noticias. Ya sea desde los testimonios que se utilizan o desde la visión personal en torno a las pasadas funciones

⁴³Proponen que los subtes tengan vagones exclusivos para mujeres, INFOBAE, 2016 <https://www.infobae.com/sociedad/2016/06/08/proponen-que-los-subtes-tengan-vagones-exclusivos-para-mujeres/>

⁴⁴ Ocaña propuso vagones de subte solo para mujeres para evitar el acoso sexual, TÉLAM, 2016. <https://www.telam.com.ar/notas/201606/150485-subte-ocana-acoso-rechazo.html>

⁴⁵ Ver Anexo 1: “El discurso como actor social”.

⁴⁶ Eliseo Verón, *La semiosis social. Fragmentos de una teoría de la discursividad*, Ed. Gedisea 1993.

⁴⁷ Además de lo propuesto por Eliseo Verón, se puede observar en el Anexo más información acerca de la construcción de sentidos sociales alrededor del género y las relaciones alrededor del mismo.

públicas de la entonces legisladora⁴⁸, en las notas mencionadas es posible encontrar en mayor cantidad argumentos contrapuestos a la medida que a favor de la misma. Es por ello que las propias noticias, al llevar a cabo este tipo de desarrollo, construyen de sentido alrededor del proyecto.

De la misma forma que se encuentran estas expresividades por parte del entorno periodístico, se hallan aquellas que forman parte del mundo político. Siguiendo con la línea discursiva de la creadora del proyecto de ley, podemos encontrar posiciones alineadas y posiciones alternas al mismo. Para ello tomaremos aquellas opiniones de referentes políticos que se hayan publicado en los diversos portales de noticias, incluyendo los que fueron mencionados anteriormente.

Como ejemplo de las primeras es posible retomar la declaración del gobernador de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Horacio Rodríguez Larreta, quién a través del diario Clarín argumentó que “vale la pena” estudiar el proyecto (Clarín, 2016)⁴⁹, incluyendo que dicha implementación “en muchos países funciona”. Dicha declaración, si bien no expresa un apoyo contundente sobre el proyecto, tampoco lo rechaza, dejando en cierta forma un vacío discursivo. Incluso Rodríguez Larreta retoma la idea en relación a los ejemplos de “buen funcionamiento” en torno a otros países, sin aclarar a cuáles se está refiriendo específicamente.

Algo similar sucedía con las declaraciones del entonces secretario general de la Asociación Gremial de Trabajadores del Subte y Premetro (AGTSYP), Roberto Pianelli. Si bien Pianelli se encontraba en un plano ideológico contrapuesto al que conformaba la propia Ocaña, el secretario general consideraba que el proyecto “no era una cosa descabellada”, e incluso consideraba que “en primera instancia es viable” y que “es una propuesta para estudiar” (La Capital, 2016)⁵⁰.

En estas posiciones es posible retomar aquellos argumentos legislativos que utilizó la legisladora Ocaña. En el caso de Rodríguez Larreta reproduce en sus declaraciones el concepto fundamentando en torno a las “buenas prácticas”, tomando como ejemplo, sin

⁴⁸ Es en el caso de Página 12 donde se menciona que Ocaña “no mostró mucha preocupación por los derechos de las mujeres: se opuso a garantizar el aborto no punible, incluso a niñas que habían sido violadas”. Para ver la cita completa, link a la nota <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-301328-2016-06-09.html>

⁴⁹ Nora Sánchez, *Por los acosos, proponen coches de subte solo para mujeres y crece el debate*, CLARÍN, 2016, https://www.clarin.com/ciudades/acosos-proponen-coches-subte-solo-mujeres-crece-debate_0_Vk3Is-VW.html#:~:text=El%20proyecto%20para%20que%20exista,la%20idea%20como%20un%20retroceso.

⁵⁰ *El gobierno rechazó el proyecto del vagón sólo para mujeres en el subte*, LA CAPITAL, 2016 <https://www.lacapital.com.ar/informacion-gral/el-gobierno-rechazo-el-proyecto-del-vagon-solo-mujeres-el-subte-n962003.html>

mencionarlos en concreto, aquellos países en los que se ha incorporado la medida, aunque no ejemplifica con casos específicos de la realidad actual. Sobre esto, el comentario realizado por el entonces alcalde porteño es posible de interpretarse más como un apoyo político hacia el proyecto de Ocaña, que un apoyo a la medida en sí misma, comunicando un argumento un tanto superficial. Respecto al caso de Pianelli, su declaración se vuelve un tanto más específica en relación a su apoyo sobre la propuesta que presenta el proyecto. El uso de la frase “no es una cosa descabellada” es posible de vincularse con una posición de sostén respecto a la propuesta, contribuyendo a hacer efectiva la misma. Esta última mirada, incluso, podría contener detrás cierto sentido común, compartido por la entonces legisladora porteña, sobre la representación de las mujeres dentro del espacio como un “sexo débil”, el cual debe ser distanciado para su correspondiente “protección”.

Por otro lado, y desde el mismo entorno ideológico que la entonces legisladora porteña, se presentaban declaraciones de funcionarios públicos a cargo del gobierno en contra del proyecto. Guillermo Dietrich, Ministro de Transporte de la Nación, en una nota al diario Clarín afirmaba que no contemplaba al proyecto como una solución al problema, y convocaba a “trabajar como sociedad en mejorar la convivencia”, actuando de manera responsable bajo determinadas situaciones para que “la mujer no se sienta sola ante la multitud” (Clarín, 2016)⁵¹. En sintonía con esta declaración, el diputado del Frente Renovador, Javier Gentilini, explicaba que la medida “resulta insuficiente porque no apunta al problema de fondo y va en detrimento de la promoción de una verdadera igualdad de género”, convocando a combatir el abuso y el acoso desde la educación y el control del Estado (La Primera Piedra, 2016)⁵². De manera similar, Paula Oliveto Lago, legisladora de la Coalición Cívica, afirmaba que “el Estado no puede seguir poniendo parches, sino que debe controlar”, agregando que a las mujeres no se las puede colocar todas juntas “como si fuera un ghetto” (La Primera Piedra, 2016)⁵³.

La presidente del Parlamento de las Mujeres de la Legislatura, Virginia Franganillo, también declaraba su pensar acerca de la propuesta de ley: “lo que hay que garantizar son servicios que funcionen, donde se puedan respetar los derechos de todos los ciudadanos (...) separar a las mujeres de los varones y que eso sea una política pública es volver a una situación previa a la construcción de una sociedad”, afirmaba (Clarín, 2016). En un tono similar, la

⁵¹ Nora Sánchez, *Por los acosos, proponen coches de subte solo para mujeres y crece el debate*, CLARÍN, 2016, https://www.clarin.com/ciudades/acosos-proponen-coches-subte-solo-mujeres-crece-debate_0_Vk3Is-VW.html#:~:text=El%20proyecto%20para%20que%20exista,la%20idea%20como%20un%20retroceso.

⁵² Alejandra M. Zani, *#NiUnaMenos y los «vagones para mujeres»: La lucha continúa*, La Primera Piedra, 2016 <https://www.laprimerpiedra.com.ar/2016/06/niunamenos-la-lucha-continua/>

⁵³ Alejandra M. Zani, *#NiUnaMenos y los «vagones para mujeres»: La lucha continúa*, La Primera Piedra, 2016 <https://www.laprimerpiedra.com.ar/2016/06/niunamenos-la-lucha-continua/>

dirigente del Plenario de Mujeres del Partido Obrero, Vanina Basi, publicaba en su muro de Facebook su pensamiento respecto de la iniciativa, adjetivando que la misma “fomenta la segregación femenina con el falso fin de desligarnos del acoso”. En su declaración incluso acusaba a Ocaña de “reservarse el derecho a enmudecer”, ya que planteaba que la ausencia de vagones suficientes para el traslado de las personas es el causante principal del hacinamiento diario⁵⁴, convocando en su afirmación una mirada más económica en torno a la problemática. Siguiendo esta misma línea argumentativa, la entonces diputada del Movimiento Libres del Sur, Victoria Donda, también hacía pública su opinión respecto al proyecto. En este caso, y mediante una entrevista radial en la FM DELTA 90.3, la parlamentaria afirmaba que lo que se debe hacer es educar, ya que “el vagón rosa no es una solución”. Incluso convocaba a las mujeres a denunciar y a “exigir al estado que en todos los subtes haya alguien al que notificar y que este pueda detener la formación y echar al pervertido” (FM Delta 90.3, 2016)⁵⁵.

En relación a estas argumentaciones, podemos encontrar una mirada diferente a la presentada anteriormente. Aquí se pone en jaque la actividad gubernamental en su rol y deber de proporcionar medidas y políticas públicas que transformen, desde múltiples espacios y principalmente desde el plano educativo, la realidad que atraviesan las mujeres en torno a la problemática. En este sentido, se posicionan desde una perspectiva que sostiene al género como una categoría válida para la elaboración de políticas, y que incluso sea una dimensión que permita explicar la realidad que viven día a día las pasajeras del transporte público para desnaturalizar los espacios masculinizados y prácticas patriarcales sostenidas en el tiempo.

d. ¿Qué dice la sociedad? Discursos desde lo afectivo

Continuando con las expresividades volcadas al ámbito público por parte de funcionarios, parlamentarios, dirigente sociales y periodistas, también podemos encontrar aquellas opiniones que diversos usuarios, ya sea de las redes de transporte como de las redes sociales, ofrecieron a partir de la publicación del proyecto para llevar adelante la creación de vagones exclusivos para mujeres. Muchos de estos discursos han sido posible de recopilar por medio de aplicaciones como Twitter, debido a la cantidad de tweets publicados por los usuarios en relación al proyecto.

⁵⁴ Alejo Schapire, *El polémico proyecto de un vagón exclusivo para mujeres en el metro porteño*, RFI, 2016 <https://www.rfi.fr/es/americas/20160609-el-polemico-proyecto-de-un-vagon-exclusivo-para-mujeres-en-el-metro-porteno>

⁵⁵ FM DELTA, 2016 <https://fmdelta903.com/blogs/eldisparador/31716-victoria-donda-lo-que-hay-que-hacer-es-educar-a-la-sociedad>

Sin embargo, y antes de desarrollar un análisis acerca de dichas opiniones, es relevante realizar un breve comentario acerca del uso de la ironía desplegado en los discursos de usuarios en redes sociales, particularmente en la plataforma Twitter.

Según un estudio llevado a cabo por Digimind, empresa global de monitorización de redes sociales e inteligencia competitiva, los usuarios argentinos de Twitter se encuentran en cuarto lugar a nivel mundial en hacer uso del sarcasmo y de la ironía por medio de sus tweets⁵⁶. Esto se ve complementado con la política que la misma red avala acerca del recurso de la Suplantación de Identidad, permitiendo crear cuentas parodia bajo un legal de tipo “si el nombre de usuario difiere del nombre del sujeto parodiado, si la cuenta se distingue con un calificativo como “no soy”, “falso” o “admirador”, y si en el perfil se indica claramente: “Esto es una parodia” o “Cuenta de Parodia”” (Alamán y Rueda, 2014)⁵⁷.

La relevancia de destacar el uso que del sarcasmo y la ironía tienen los usuarios al interior de la plataforma se ve asociada a las teorizaciones de Ducrot. El lingüista francés menciona, a modo de descripción, que la “enunciación irónica es un tipo de enunciación polifónica” (Alamán y Rueda, 2014). En dicha enunciación, el hablante, mediante su discurso, inserta dos tipos de puntos de vista: uno diferente y opuesto suyo, por un lado, y por el otro, aquel que utiliza para distanciarse o burlarse de ese mismo punto, la gran mayoría de las veces de manera implícita. De esta forma el locutor se divide entre dos sujetos, su yo hablante y otro ente enunciadore. Allí instituye un juego de perspectivas contradictorias entre sí mismas, siendo definida esta situación didáctica como una “contradicción de valores argumentativos” (Berrendonner, 1987), origen de la paradoja que conlleva a todo enunciado irónico: un arma ofensiva y defensiva al mismo tiempo. Además de esa caracterización, es en esa paradoja donde también se vuelca el acto cómico propio de la ironía y la parodia, ya que la crítica que se encuentra en funcionamiento también pueden estar desarrolladas de manera encubierta mediante una representación lúdica y humorística, buscando de esta manera provocar la risa en el interlocutor (Kalbermatten, 2006).

Dicho esto, al hacer una recopilación sobre los diferentes tweets publicados por diversos usuarios, es posible dar con un uso irónico argumentativo del tipo que describe Ducrot

⁵⁶ En primer lugar, se encuentra Brasil, siendo destacable el uso de la expresión “contiene ironía” (en portugués, “contém ironia”) para aclarar a la audiencia digital que las publicaciones están valiéndose de este recurso. Más información en la siguiente nota <https://blog.digimind.com/es/insight-driven-marketing/como-el-social-listening-te-ayuda-a-analizar-el-sarcasmo-la-ironia>

⁵⁷ Dicho documento se encuentra presente en [http://www.dissoc.org/ediciones/v08n03/DS8\(3\)Pano&Mancera.pdf](http://www.dissoc.org/ediciones/v08n03/DS8(3)Pano&Mancera.pdf)

alrededor de las posiciones que se manifestaban en relación al proyecto, sobre todo para los que se posicionaron en contra del proyecto.⁵⁸

Comenzado por aquellos comentarios que se encontraban en una posición similar a la propuesta por Ocaña, es posible visibilizar afirmaciones, amparadas en opiniones, que contemplan la medida como algo positivo para el entorno público, fortaleciendo de esta manera el sentido social plasmado en el proyecto de la legisladora. Como ejemplo se tomarán las siguientes declaraciones, recuperadas, de usuarios registrados y activos en Twitter:

“¡A las mujeres no hay "poronga" que nos venga bien! La medida tá buena, la que no esté de acuerdo que no se suba en los vagones rosa y chau”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@disfracesmaru](#))

“Tengo un problema con los que se quejan de los vagones rosa y dicen que hay que educar. ¿Cómo educas a un tipo de 40 años?”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@AugustoChM](#))

“Ciertamente que en Sudamérica se vive con más intensidad el acoso sexual. Es una buena propuesta coherente, ojalá se materialice.”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@SOYALBAROABEL](#))

“Me encantaría que pongan los vagones para mujeres en los subtes, ni la voy a dudar en mandarme derecho a esos a ver con que saltan.”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@SirFlytach](#))

#BuenMartes Graciela Ocaña tiene razón! Hay que crear vagones para mujeres y hombres. Porque es asqueroso sentirlos tan cerca. Es promiscuo.

(Fuente: Twitter. Usuario: [@fidelruzsiempre](#))

“La solución a todo es construir un vagón exclusivo para las mujeres, así no son acosadas ni abusadas. Este país no crece más”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@desagitario](#))

⁵⁸ En este punto es pertinente aclarar que dicho relevamiento se encuentra acotado a aquellos ejemplos que son representativos de la tendencia marcada anteriormente respecto al uso de la ironía como forma de argumentación y posicionamiento sobre una determinada temática.

Para poder llevar a cabo un análisis acerca de las afirmaciones relevadas, es necesario partir del supuesto de que, a pesar de los avances en materia de conquista de derechos por parte de las mujeres, los espacios públicos aún hoy siguen siendo mayoritariamente masculinos, producto de las violencias ejercidas sobre estos espacios hacia las usuarias femeninas.

Dicho esto, es posible desprender de las expresiones recopiladas determinadas representaciones que hacen al sentido común compartido por dichos usuarios. Estos últimos sentencian de manera positiva la medida que separa y diferencia a las mujeres de los hombres en el transporte público, para una supuesta prevención de posibles abusos y/o violencias. En su forma contribuyen a respaldar la idea acerca de que el cuerpo de la mujer es el principal objeto de deseo del hombre, siendo el cuerpo de la misma sexualizado en su mero andar por la ciudad y destinado al “toqueteo” de aquellos varones que se encuentren con él. A su vez, reproducen un esquema de dominación patriarcal, donde se deja de lado el hecho de que son los hombres aquellos que tienden a realizar prácticas de acoso en el interior del transporte público, buscando, en su lugar, segregar a las mujeres, quienes son en realidad las víctimas del abuso.

Este esquema, además, contiene una concepción que coloca a la mujer como aquel “sexo débil”, cuyo deber no se encuentra en la esfera de lo público, sino, más bien, en la esfera de lo privado, cumpliendo con tareas de cuidado o domésticas. Por lo tanto, su irrupción en el escenario de la ciudad es el elemento que le otorga al hombre, en cierta forma, el “derecho” a violentarlas, ya sea mediante acceso físico o verbal, recayendo sobre ellas la culpa y responsabilidad del acto, ya que se encontraban en ese espacio⁵⁹. En ese sentido, el acto de violencia aquí expresado hacia la mujer no distingue clase, educación, edad, etnia o lugar de residencia, siendo que se ejerce de manera independiente a estos factores. Es el cuerpo de estas el factor que se pone en jaque, puesto que es visualizado como objeto de dominación, posesión y apropiación por parte de usuarios masculinos, por el simple hecho de ser un “cuerpo de mujer”. De esta manera, dichos argumentos, junto con los de la iniciativa, contribuyen a reproducir un determinado mundo de ideas que consolidan y legitiman representaciones y sentidos sociales que contiene al hombre como el sexo universal por definición, apartando de la esfera social al mal denominado “segundo sexo”, hasta llegar muchas veces a violentarlo previamente.

⁵⁹ En relación a esto, Ana Falú, en su texto *El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias* (2014) comenta lo siguiente: “Las violencias se ven potenciadas por el hecho que la tendencia social es culpabilizar a las mujeres por las agresiones de las que son víctimas en la calle. En consecuencia, la internalización cultural del espacio público o urbano como masculino, y por ello vedado para las mujeres, contribuye a que se sientan responsables cuando son víctimas de algún delito en la vía pública, por circular en horarios o con vestimenta considerados socialmente inapropiados.”

Además de dichas declaraciones, también se encontraban aquellas opiniones que en su desarrollo llevaban a cabo una comparación con ciertos países catalogados como “del primer mundo”, donde se había puesto en práctica una propuesta similar a la planteada por Ocaña. En ellas se convocaba una idea central basada en la premisa “si allá funciona, acá, ¿por qué no?”. Lo interesante de estas expresiones es que detrás de ellas se encontraban significaciones sociales construidas, reflejos de un orden capitalista jerarquizado, legitimador de toda acción que forme parte de ese grupo selecto de países desarrollados. El comentario recuperado de una usuaria lo exponía de la siguiente manera: “Entiendo que no lo implementen, que sea polémico (en lo que se refiere al proyecto), pero tanto revuelo me parece hipócrita y provinciano. Hay muchos países que lo implementan, como Japón, Holanda y México. Yo no dudo, si puedo viajo así”⁶⁰.

Sin embargo, y como ya fue expuesto anteriormente, también se encontraban aquellos comentarios y opiniones que se colocaban discursivamente en una posición completamente opuesta a la propuesta. Allí se colocaba en debate el sentido general de la iniciativa, criticando la misma por contener en su interior la reproducción exacta del “discurso dominante de una sociedad machista, hetero sexista y patriarcal”. Como ejemplo de ellos se expondrán los siguientes tweets obtenidos de las cuentas públicas de diversos usuarios:

“En los vagones rosa no entran músicos ambulantes!!! Esto cada vez se pone mejor!”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@malepichot](#))

“q cosa increíble eso de los vagones rosa, además, xq rosa? Nenes azul, nenas rosa, nene auto, nena muñeca, estamos atrasadísimos años luz”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@nicosimpatico](#))

“Escucharon lo de los vagones rosa solo para mujeres???”

Claro, nada de educar, solo vamos a separar a las mujeres de los hombres, más fácil”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@RodriguezEvaa](#))

“Que ilusos nosotros reclamando aborto legal a un gobierno que nos quiere poner en vagones rosa para que no nos violen”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@peyotexx](#))

⁶⁰ Testimonio recuperado de la nota de Alejo Schapire, El polémico proyecto de un vagón exclusivo para mujeres en el metro porteño, RFI, 2016, <https://www.rfi.fr/es/americas/20160609-el-polemico-proyecto-de-un-vagon-exclusivo-para-mujeres-en-el-metro-porteno>

“Me parece tan pero tan pelotudo lo de “los vagones rosa”. Qué asco el nivel de machismo que hay en todo.”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@MariibellLamas](#))

“Quieren hacer vagones exclusivos para mujeres, por qué mejor no educan para prevenir y si un chabón toca a una mina le cortan las manos”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@soyunargento](#))

“Vagones exclusivos para mujeres. Que sigue, calles, plazas, colectivos? Total es más fácil excluir que enseñar”

(Fuente: Twitter. Usuario: [@MaguiAnzani](#))

En cada una de estas declaraciones, completamente contrapuestas a la incitativa convocada por la legisladora Graciela Ocaña, se hacía eco, a modo de denuncia, una representación común que parte de un sentido social, naturalizado e interiorizado en el propio proyecto. Para poder dar cuenta de ese sentido social es posible retomar, a modo de síntesis, la opinión de la periodista Alejandra M. Zani (2019), quién en una nota publicada en el medio online La Primera Piedra escribía lo siguiente:

La iniciativa olvida que no es la mujer la que debe ir en otro vagón por su protección, sino que hay alguien que la amenaza, y es en esa amenaza donde está el quid de la cuestión. La amenaza viene de una sociedad machista, de un discurso dominante misógino, de una educación que nunca se tardó en preguntarse por la diversidad y por la igualdad. (Zani, en “#NiUnaMenos y los “vagones para mujeres”: la lucha continúa”).⁶¹

En dicho comentario opera una lógica diferente a la sostenida por Graciela Ocaña, ya que aquí se intenta visibilizar las reglas que operan detrás de un juego social internalizado, cuyo sentido se encuentra sostenido bajo un orden patriarcal. Este juego social, concepto definido por Pierre Bourdieu en su libro “Meditaciones Pascalianas” (1998), se encuentra sostenido en los individuos de una sociedad gracias a una creencia corporal interiorizada respecto a los modos de hacer y de actuar. El sentido recae, por ejemplo, en la concepción incorporada en las pasajeras acerca del hecho de que existe la posibilidad de que pueden ser manoseadas, tocadas o apoyadas durante un viaje en subte, tren o colectivo, sea o no sea en horario pico. Dicha naturalización, inscripta en los cuerpos y subjetividades de las mujeres desde su

⁶¹ Alejandra M. Zani, *#NiUnaMenos y los «vagones para mujeres»: La lucha continúa*, La Primera Piedra, 2016, <https://www.laprimerpiedra.com.ar/2016/06/niunamenos-la-lucha-continua/>

socialización, es la que conforma aquella sensación de miedo real al tener que utilizar el subte o cualquier otro tipo de transporte público, o incluso caminar por el espacio público. Sin embargo, dicha sensación no es más que una realidad efectiva, ya que se vuelca en modos de actuar, los cuales forman parte de un *modus operandi* que funciona internamente.

Como ejemplo de esto que se menciona, es necesario retomar el informe *Ella se Mueve Segura 2016-2017*. Allí las autoras dan cuenta que un 73% de las mujeres encuestadas han experimentado situaciones de acoso en el transporte público, a diferencia de un 23% que identifican los usuarios masculinos. Incluso, en relación a la primera cifra, un 90% de mujeres comenta haber vivenciado dos o más oportunidades de acoso en el transporte público, y sobre ellas más de la mitad ha declarado no haber realizado denuncias o evitar contar la situación en su entorno cercano. Esto último puede verse referenciado, y en cierta medida ejemplificado, a partir de las siguientes declaraciones:

Como que la apoyada ya es algo natural, por eso nadie gasta tiempo o va a la comisaría porque, ¿qué denuncia vas a hacer? ¿Qué vas a ir a decir? ¿Sí, mirá hoy me subí al colectivo y un vago me apoyó? O sea, la realidad es que no te dan bola, te tratan mal, el mismo policía se va a reír en tu cara. (Testimonio Mujer. Grupo Focal, *Ella se Mueve Segura 2016-2017*).

Es que está normalizado, es decir, vos ya vas por la calle y te gritan de todo, ¿por qué en el transporte público no va a pasar lo mismo? Si hay total impunidad a que te digan cualquier guarangada. (Testimonio Mujer. Grupo Focal, *Ella se Mueve Segura 2016-2017*).

Estos testimonios recuperados permiten visibilizar cierta apropiación por parte de las mujeres citadas respecto al habitus de género. El mismo está vinculado a la naturalización de ciertas prácticas, en ese caso “la apoyada” o “recibir la guarangada”, ya que el mismo coloca la concepción del sexo como distintivo preferencial, reconociendo en su accionar a unos y a otros de manera diferente.

Adicionalmente, el informe señala que “muchas de las situaciones de abuso o acoso que viven cotidianamente las mujeres en el transporte público no implican solo un modo de apropiarse del cuerpo del otro, sino también de marcar un “fuera de lugar”” (*Ella se Mueve Segura 2016-2017*). Las mismas denotan que es el espacio del transporte público un ambiente carente de neutralidad, donde habitan relaciones sociales que refuerzan y reproducen desigualdades, adhiriendo de esta manera al juego social que menciona Bourdieu.

e. Entre la urgencia y el largo plazo

Otro de los aspectos fundamentales a desarrollar a partir de la propuesta elaborada por la entonces legisladora Graciela Ocaña es aquel en relación con la variable del tiempo. En este sentido, si bien en el proyecto de ley la autora declara que esta es una medida que resulta “extrema”, la misma ayudaría en lo pronto a paliar los efectos de la problemática. Incluso, en el mismo párrafo enfatiza acerca de que “la gravedad de la situación requiere tomar medidas drásticas que otorguen mayor comodidad y seguridad a las pasajeras, priorizando su bienestar”. Esta última oración es la que nos permite vincular la propuesta con el hecho de obtener una solución en lo inmediato, como lo es evitar que las mujeres atraviesen alguna situación de acoso o abuso en los vagones del subterráneo por medio de la introducción de vagones exclusivos para ellas.

Si bien la medida está planteada desde una posición en la que se desea zanjar una realidad que afecta a miles de mujeres, la misma condiciona y segrega más que resuelve. En este sentido, el hecho de proponer delimitar vagones para que de forma exclusiva utilice un sector de la sociedad, en este caso las mujeres, grupo social históricamente vulnerado y en una posición contrapuesta a la dominante, contribuye con un imaginario social segregador. Para desarrollar esta idea de manera más precisa, es posible retomar las ideas teóricas planteadas por el autor francés, Cornelius Castoriadis (1981).

Castoriadis introduce el desarrollo conceptual del “imaginario social instituido”, referenciando aquellas “normas, valores, lenguajes, herramientas, procedimientos y métodos del hacer frente a las cosas y de hacer las cosas” que el individuo social incorpora de las instituciones (como lo son la familia, la escuela, el Estado, la iglesia, entre otros). Es, en realidad, una formación mecanizada, donde el propio individuo es tanto el mero reflejo como, a su vez, la propia institución de la sociedad, viéndose obligado a reproducir en su interior las propias leyes y normas que la misma impone, siendo él mismo moldeado basándose en estas. Por lo tanto, y siguiendo al autor, “hombre, mujer e hijo son lo que son en virtud de las significaciones imaginarias que los hace ser eso” (Castoriadis, 1981, p. 5).

Dichas significaciones imaginarias no son racionales, sino, que están dadas por creación, y son sociales, ya que solo existen estando instituidas y siendo objeto de participación de un ente colectivo, impersonal y anónimo. Por eso mismo, toda sociedad es el mundo que ella crea, con sus significaciones y sentidos que busca imponer a través de las instituciones, siendo estas últimas el lugar donde se despliegan y reproducen esos mismos idearios.

En este caso, son los idearios reproducidos y enseñados por las instituciones los que fomentan la idea sobre la mujer como el sexo débil de la sociedad, su cuerpo como el objeto de deseo del hombre, y el espacio privado como su lugar de pleno desarrollo. Son estos mismos idearios los que se encuentran detrás del proyecto, ya que lo que se plantea es una separación, precisamente, del “sexo débil”, para resolver, de manera paliativa, la problemática. Sin embargo, es esta “solución” una falsa herramienta que termina profundizando aún más la diferencia entre hombres y mujeres.

Sobre esto, Jessica González, Directora del Centro de Liderazgo Comunidad Mujer en Chile, afirmaba que mientras no se aborde el tema de la violencia que ejercen los hombres contra las mujeres y las niñas en el espacio público, el debate acerca de colocar vagones rosa seguirá estando presentes (La Tercera, 2022)⁶². Sobre esto mismo, María Francisca Valenzuela, encargada del Programa Ciudades Seguras de ONU Mujeres, desarrollaba que “las medidas segregadoras no son una solución en el largo plazo para la erradicación de la violencia de género” y que incluso contribuyen a aceptar el acoso hacia las mujeres, naturalizando que las conductas violentas de los hombres no se pueden modificar. De esta forma, funcionarían a modo de “parche”, sin resolver el problema de fondo.

Retomando esta última idea, las autoras citadas mencionan que la creación de espacios segregados, como en este caso la denominación de los vagones exclusivos, no ayudarían a garantizar la seguridad tanto para mujeres como para niñas, sino todo lo contrario. Este tipo de medidas contribuirían a reforzar aquel imaginario social que coloca a la mujer en el espacio privado, separada de la vida laboral y del escenario público, perpetuando en el largo plazo el concepto de “sexo débil” que ha sido elaborado alrededor de las mismas.

Sobre esto, es posible plantear la existencia, por lo tanto, de una doble cuestión discursiva en relación a la norma que intenta sancionar el proyecto: por un lado, lo que establecería en los hechos, es decir, una medida que funcionaría para evitar los acosos y abusos en el interior de los vagones de subte, problemática profundizada en los últimos años a lo largo de la Ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, desde la otra perspectiva, la norma en sí misma, es decir, en su discursividad, plantea un escenario volcado a fomentar la diferencia entre hombres y mujeres. Esto es porque la misma conlleva, implícitamente, la segregación de las usuarias femeninas, sin accionar en medidas que permitan profundizar acerca de la problemática real, en este caso, la violencia de género.

⁶²Paulina Sepúlveda, *¿Vagones de Metro exclusivos para mujeres?*, La Tercera, 2022
<https://www.latercera.com/que-pasa/noticia/vagones-de-metro-exclusivos-para-mujeres-medida-implementada-en-mexico-japon-y-brasil-que-busca-replicarse-en-chile/EACZZ6CSXRBBNGK5YK4DPNJHM4/>

5. Estado de una situación actual

a. Contexto

Una vez publicado el proyecto y su correspondiente masificación digital, el mismo no fue desarrollado y debatido formalmente dentro del recinto de la Legislatura porteña. Incluso fue rechazado tanto por parte del propio partido político en el que se encontraba la legisladora Ocaña como por aquellos partidos afines a su ideología. Inclusive, tampoco es posible de encontrarlo dentro del portal de la propia Legislatura porteña ni en la página web del CEDOM⁶³ (Dirección General Archivo Legislativo y Documentación), caracterizado este último por ser un espacio en el que se revelan, clasifican y difunden las leyes de la Ciudad de Buenos Aires. Acerca de este portal, la página hoy en día se encuentra suspendida, aludiendo en el mismo que se encuentran llevando a cabo tareas de restauración.

Si bien en dichos portales oficiales no se encuentra documentación activa sobre el caso, en otros sitios, como por ejemplo “De qué se trata”⁶⁴, caracterizado por ser una plataforma en la cual se publican artículos, informes y proyectos de ley de todo el país, tampoco es posible recopilar o rastrear la propuesta desarrollada por la entonces legisladora Ocaña. Sin embargo, y a pesar de esta falta de datos por parte de los sitios oficiales, en la página web Parlamentarios.com, definida en su biografía de Facebook como “la única revista semanal especializada en información legislativa de la Argentina”⁶⁵, es posible encontrar tres artículos respecto del proyecto acerca de los vagones exclusivos para mujeres. El primero de ellos se caracteriza por realizar una reseña acerca de los detalles que aborda la propuesta. Luego, tanto la segunda como la tercera publicación, presentan declaraciones de tres legisladores que se encontraban en contra del proyecto. Dichos artículos son titulados de la siguiente manera: “Críticas a la iniciativa de vagones exclusivos para mujeres”⁶⁶ y “Vagones para mujeres: ¿prevenir o segregar?”⁶⁷, y ambos fueron publicados el 8 y el 9 de junio del año 2016, días siguientes a la publicación del proyecto.

⁶³ Es posible acceder al sitio por medio del siguiente link: <https://www.cedom.gob.ar/>

⁶⁴ Es posible acceder al sitio por medio del siguiente link: <https://dequese trata.com.ar/>

⁶⁵ Es posible acceder al sitio por medio del siguiente link: <https://www.facebook.com/semanario.parlamentario>

⁶⁶ Es posible acceder a la publicación por medio del siguiente link: <https://www.parlamentario.com/2016/06/08/criticas-a-la-iniciativa-de-vagones-exclusivos-para-mujeres/>

⁶⁷ Es posible acceder a la publicación por medio del siguiente link: <https://www.parlamentario.com/2016/06/09/vagones-para-mujeres-prevenir-o-segregar/>

b. Campañas contra el acoso callejero

A partir del desarrollo de este tipo de proyectos cuyo objetivo es abordar la temática en torno a la violencia de género, más específicamente en relación con el acoso y al abuso sexual callejero, es posible recapitular en las siguientes páginas aquellas campañas que han funcionado a modo de antecedente acerca de este tipo de iniciativas, o que incluso fueron elaboradas posteriormente a la misma.

Desde el 2015 en adelante, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires cada 2 de octubre se conmemora el Día de la Lucha contra el Acoso Sexual Callejero. En dicha fecha se trata de visibilizar que el 100% de las mujeres argentinas, en algún momento de su vida, ha sufrido esta práctica, ya sea en el transporte como en algún espacio público dentro de la urbe. Dicha conmemoración fue estipulada a partir de la sanción de la Ley n.º 5306, cuyo segundo artículo define al Acoso Sexual Callejero considerando

...todas aquellas conductas físicas o verbales de naturaleza o connotación sexual, basadas en el género, identidad y/u orientación sexual, realizadas por una o más personas en contra de otra u otras, quienes no desean o rechazan estas conductas en tanto afectan su dignidad, sus derechos fundamentales como la libertad, integridad y libre tránsito, creando en ellas intimidación, hostilidad, degradación, humillación o un ambiente ofensivo en los espacios públicos y en los espacios privados de acceso público. (en Ciudad y Derechos, 2015)⁶⁸

Incluso, dentro del tercer artículo de la normativa, se establece la obligatoriedad al Poder Ejecutivo local de llevar a cabo la realización de campañas preventivas y de concientización para visibilizar, desnaturalizar y erradicar el acoso callejero.

Luego de la sanción de dicha reglamentación y a causa de las incrementadas denuncias presentadas por mujeres en la ciudad porteña durante el año 2016, la legislatura de la Ciudad dispuso la sanción de la Ley n.º 5742, vigente a partir del 25 de enero del 2017. La misma es presentada en el sitio web de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires como una norma que

...previene y sanciona el acoso sexual en espacios públicos o de acceso público, verbal o físico, que hostiguen, maltraten o intimidan y que afecten en general la dignidad, la libertad, el libre tránsito y el derecho a la integridad física o moral de

⁶⁸ Dicha información es posible de encontrar a través del portal web Ciudad y Derechos, http://www.ciudadyderechos.org.ar/ddhh/derechosbasicos_l.php?id=7&id2=105&id3=10342

personas, basados en su condición de género, identidad y/u orientación sexual.⁶⁹ (Defensoría del Pueblo de la Ciudad, 2017).

Dentro de la misma se encuentra estipulada una sanción para aquellas personas que se encuentren en falta con la normativa, siendo así que “quien discrimina a otro por razones de raza, etnia, género, orientación sexual, edad, religión, ideología, opinión, nacionalidad, caracteres físicos, condición psicofísica, social, económica o cualquier circunstancia que implique exclusión, restricción o menoscabo, será sancionado/a con dos (2) a diez (10) días de trabajo de utilidad pública o cuatrocientos (\$ 400) a dos mil (\$ 2.000) pesos de multa (Artículo 65 bis, Código Contravencional)”.

Siguiendo esta misma línea, en octubre del 2018 el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires lanzó la campaña “Ni Locas. Ni perseguidas. El acoso existe”⁷⁰, iniciativa llevada a cabo por el Ministerio de Transporte de la Ciudad, en apoyo con Nación y Provincia. La propuesta, también impulsada desde el Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat de la Ciudad, surgió a partir de los resultados de dos estudios presentados durante ese mismo año. Por un lado, desde el Banco de Desarrollo de América Latina, el informe “Ella se mueve segura” arrojaba que del total de personas encuestadas que expresaron haber sufrido dos o más situaciones de acoso callejero en el último año (2016), el 89% eran mujeres. Por otro lado, el Observatorio Ni Una Menos revelaba que el 100% de las mujeres habían experimentado una situación de acoso a lo largo de sus vidas. Ambos proyectos fueron el puntapié para llevar adelante una campaña, en palabras del secretario de Transporte de la Ciudad, Juan José Méndez, “con perspectiva de género en el espacio público para poder construir indicadores a partir de los cuales poder empezar a entender y tener mapas de calor sobre qué lugares se registran más situaciones de acoso” (Infobae, 2018).⁷¹

La iniciativa, además de ser una herramienta de concientización, contaba con la creación de una línea gratuita a partir de la cual las mujeres que eran víctimas de acoso callejero podían denunciar o recibir contención por medio de profesionales, enviando un SMS al 2267

⁶⁹ Dicha información es posible de encontrar a través del portal web la Defensoría de Pueblo de la Ciudad, <https://defensoria.org.ar/normativas-cdh/ley-5742-acoso-sexual/#:~:text=La%20presente%20norma%20previene%20y,su%20condici%C3%B3n%20de%20g%C3%A9nero%20C%20identidad>

⁷⁰ Dicho spot se encuentra depositado en el siguiente link https://twitter.com/gcba/status/1055131402260353024?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwtterm%5E1055131402260353024%7Ctwgr%5Ebc795bb85b4cab00748edfe3e6209b2f04eebb7f%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.buenosaires.gob.ar%2Fdesarrollohumanoyhabitat%2Fnoticias%2Fel-gobierno-porteño-contra-el-acoso-callejero

⁷¹ El 100% de las porteñas sufrieron alguna vez acoso callejero, INFOBAE, 2018 <https://www.infobae.com/sociedad/2018/10/24/el-100-de-las-portenas-sufrieron-alguna-vez-acoso-callejero/>

(ACOSO)⁷². De esta forma, permitía visibilizar una realidad que quedaba, o no, invisibilizada para muchos. En sintonía con esta última situación, la ministra de Desarrollo Humano y Hábitat de la Ciudad de ese entonces afirmaba que “no estamos locas, ni perseguidas, ni somos histéricas. Nos acosan en la vía pública, y en el transporte público, a todas” (Infobae, 2018).

A partir del lanzamiento de dicha campaña, y desde el ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat de la Ciudad, impulsado por el gobierno porteño, se abrió dentro de la Dirección General de la Mujer un subprograma contra la violencia hacia la mujer destinado a tratar el acoso callejero dentro de la población porteña. En su página oficial definen al acoso callejero como “la forma más naturalizada, invisibilizada y legitimada de violencia contra las mujeres. Es un primer eslabón de una larga cadena de violencias, que como todas, se basa en una relación desigual de poder entre los géneros”, haciendo énfasis en que dicha situación de violencia refuerza la dominación simbólica de la mujer.⁷³ Dentro del sitio incluso cuentan con una sección bajo el nombre “Cómo se manifiesta y cómo actuar”, donde se ejemplifican acciones que permiten identificar una situación de acoso callejero y formas posibles de reaccionar ante la misma, siendo esta última parte del apartado con asesoramiento para poder denunciar el delito.

En sintonía con esta campaña, durante agosto del 2017 la Defensoría del Pueblo de la ciudad de Buenos Aires, en conjunto con la organización Acción Respeto, lanzó una iniciativa que buscaba “informar a los vecinos sobre cómo y dónde denunciar esta polémica práctica” (Defensoría, 2017)⁷⁴. La campaña contaba con el objetivo de concientizar a la población sobre las consecuencias de esta práctica y las posibilidades de denunciar, a partir de la difusión de la ley n° 5742, a quienes realicen comentarios sexuales no deseados, contactos físicos, fotografías y grabaciones no consentidas, persecuciones, actos de masturbación o exhibicionismo y gestos obscenos. Ese mismo año, desde la Secretaría de Derechos Humanos de la Nación se realizó la apertura de un sitio web visibilizando que el acoso es una “forma de violencia de género que afecta la vida de las mujeres” sucediendo en la mayoría de los casos en el espacio público⁷⁵. En ese mismo portal se difunde, a su vez, la línea

⁷² Si bien la línea permitía obtener asistencia y contención a la víctima para sobrellevar la situación, la misma no permitía derivar casos de emergencia al 911. De igual manera, dicha línea va en sintonía con la funcionalidad de la línea 144 a nivel nacional. Para más información es posible visitar el siguiente link <https://www.argentina.gob.ar/generos/linea-144>

⁷³ Es posible encontrar más información sobre el tema en el siguiente link <https://www.buenosaires.gob.ar/desarrollohumanoyhabitat/mujer/acoso-callejero>

⁷⁴ Es posible encontrar más información sobre el tema en el siguiente link <https://defensoria.org.ar/noticias/campana-contra-el-acoso-callejero/>

⁷⁵ *No es un piropo, es acoso*, Gobierno de Argentina, 2017 <https://www.argentina.gob.ar/noticias/no-es-un-piropo-es-acoso>

telefónica gratuita para poder llevar a cabo denuncias sobre hechos de acoso o de violencia de género.

Si bien las situaciones ejemplificadas anteriormente forman parte de acciones y políticas implementadas por medio de un ente gubernamental, desde organismos y organizaciones sociales también comenzaron a realizarse diferentes informes y reportes con estadísticas y números que permitieron visibilizar las demandas que se encontraban en auge dentro de la sociedad. Ejemplo de ello fue el primer informe Índice Nacional de Violencia Machista en la Argentina (2016), presentado y elaborado por el colectivo #NiUnaMenos. El mismo se planteó como una “herramienta de sensibilización y difusión del problema de la violencia machista en la Argentina” (Contra La Violencia Machista, 2016)⁷⁶, y por medio de su sitio web funciona como repositorio de datos donde se puede acceder, por un lado, a los resultados obtenidos a partir de diversas encuestas, y por el otro como espacio de monitoreo sobre las demandas y obligaciones que recaen sobre el Estado en temas de violencia de género. De forma similar, durante el 2017 se inauguró el primer Observatorio Contra el Acoso de Argentina (OCA)⁷⁷. Según la agencia de noticias Télam el objetivo del Observatorio consistía en “trabajar en la visibilización, prevención, investigación, asesoramiento y erradicación de todas las formas de hostigamiento hacia las mujeres en cada uno de los ámbitos en los cuales desarrollan su vida” (Télam, 2017). Incluso el mismo fue presentado como un complemento de la ley n.º 5742, sancionada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires a principios del 2017, que prevé con penas monetarias, de trabajo comunitario y de concientización a quienes hostiguen a mujeres en el espacio público⁷⁸.

c. Taxis rosas

Campañas de concientización, observatorios e instrumentos de medición de la violencia machista callejera. No solo estos fueron los elementos y medidas que se llevaron a cabo a partir de las crecientes denuncias sobre la problemática del acoso en el territorio porteño. Si bien las anteriores iniciativas formaban parte del aparato público, también fueron desarrolladas aquellas propuestas correspondientes al sector privado. Con relación a esto, el problema en torno a la violencia sexual callejera se convirtió en una posibilidad de negocio y

⁷⁶ La nota completa se encuentra en el siguiente link <http://contalaviolenciamachista.com/>

⁷⁷ Lanzan este jueves el primer Observatorio Contra el Acoso de Argentina TÉLAM, 2017 <https://www.telam.com.ar/notas/201705/189371-lanzamiento-jueves-observatorio-acoso-sexual-feminismo-violencia-de-genero.html>

⁷⁸ Véase primera nota sobre el caso de un taxista porteño que tuvo que hacer un curso de convivencia luego de haber acosado a una transeúnte. *Primera mediación por acoso callejero: un taxista tendrá que hacer un curso de convivencia*, INFOBAE, 2017 <https://www.infobae.com/sociedad/2017/05/16/primera-mediacion-por-acoso-callejero-un-taxista-tendra-que-hacer-un-curso-de-convivencia/>

con una posible rentabilidad comercial respecto de la misma. Sobre esto último, se gestó un arsenal de aplicaciones con el objetivo de hacer que el recorrido de las mujeres por la ciudad se vuelva más seguro.

Ejemplo de ello fue la creación de “She Taxi”, una app creada en el 2017 con el fin de conectar mujeres taxistas con pasajeras, tanto en la Ciudad de Buenos Aires como en todo el territorio argentino. Su creadora, María Eva Juncos, en una entrevista con la revista Noticias comentaba que el motivo principal por el cual surgió la idea de la app fue principalmente por un tema “de brindar seguridad para las pasajeras”⁷⁹, y no para incentivar un negocio que sea únicamente rentable económicamente. La propia Juncos revelaba que durante sus diez años de chofer de taxis “las pasajeras comentaban sobre actitudes de choferes que le generaban inseguridad, miedo o malestar cuando viajaban en taxis. Algunas eran sutiles, pero en realidad se trataba de acoso”. Estas conversaciones, según comentaba en la entrevista, fueron uno de los disparadores que la incentivaron a indagar en posibles soluciones para tales situaciones de acoso cotidiano.

El servicio de la App, según lo relatado por el portal de Todo Noticias⁸⁰, permite ya sea durante el viaje como luego de cinco minutos de terminado el mismo, mantener a la pasajera comunicada por medio de un chat con la conductora, posibilitando de esta manera informarse mutuamente si surge algún tipo de problema o inquietud. Además, al momento de descargar la app por medio de Google Play o App Store, en la descripción de la misma se encuentra contemplada la aclaración de que solo operan con mujeres choferes, y en caso de que se encuentran con un chofer varón, este debe ser reportado por alguno de los medios de comunicación de la App.

Si bien She Taxi fue creada y elaborada especialmente para brindar un servicio seguro para que las mujeres puedan realizar sus recorridos diarios por la ciudad, la aplicación también la pueden usar hombres. Sin embargo, en situaciones como la última queda bajo decisión final de la conductora, aceptar o no el viaje, dependiendo si se siente segura o no del perfil del pasajero.

En paralelo a la creación de She Taxi, un servicio digital similar comenzó a funcionar con el mismo objetivo que la App ya mencionada: Sara Ladies & Teens, autodenominada como una

⁷⁹ *Apps de taxis para mujeres: el futuro (al volante) será feminista*, Noticias, 2018
<https://noticias.perfil.com/noticias/informacion-general/2018-12-29-apps-de-taxis-para-mujeres-el-futuro-al-volante-sera-feminista.phtml>

⁸⁰ *She Taxi, la aplicación argentina para pedir taxis manejados por mujeres*, TN, 2017,
<https://tn.com.ar/tecno/redes-sociales/2017/06/19/she-taxi-la-aplicacion-argentina-para-pedir-taxis-manejados-por-mujeres/>

app para que las mujeres viajen seguras. Según el portal Edu Vía, el servicio está disponible únicamente para pasajeras y conductoras mujeres, siendo así que la idea creadora surge “por una familia que la pensó para poder estar tranquilos a la hora de que su hija adolescente tenga que salir” (Edu Vía, 2019)⁸¹. En función de esto, Raquel Vivanco, referente del movimiento Marea y presidenta del Observatorio Ahora que Sí Nos Ven, indicaba que “las mujeres atravesamos distintas situaciones de inseguridad en el espacio público y en el taxi o remis también nos sentimos así. Nosotras tenemos que usar estrategias como decir ‘te llamo cuando llego’ o mantenernos comunicadas durante el transcurso del viaje para sentirnos más seguras”⁸².

Sara Ladies & Teens funciona como un servicio de movilidad que ofrece a jóvenes y adultas la posibilidad de que puedan “movilizarse tranquilas, cómodas y seguras”, e incluso es una oportunidad laboral para el universo femenino, según Candela Pérez, Recruitment Leader de Sara LT.⁸³ Pérez detalla que

...se trata de una remisería que basa su plataforma de viajes en una aplicación que conecta a conductoras y pasajeras (...) donde no se utiliza el pago en efectivo, lo que brinda y garantiza mayor seguridad tanto para las choferes como para las pasajeras. (en Ovrik, 2019)

Sin embargo, y a pesar de que los creadores de la app afirman que la misma es una buena herramienta, también están de acuerdo con que esto “no resuelve el problema de fondo, ya que es el Estado quién debería dar respuestas a través de la aplicación de políticas públicas que velen por la seguridad de la mujer”⁸⁴.

⁸¹ «Sara Ladies & Teens», una app para que las mujeres viajen seguras, EDUVIA, 2019, <http://www.edu-via.com.ar/2019/02/13/sara-ladies-teens-una-app-para-que-las-mujeres-viajen-seguras/>

⁸² Ejemplo de ello son las estadísticas que revela el estudio *Violencia contra las mujeres en el espacio público: la inseguridad de la que nadie habla* (2017), donde un 90% de las mujeres menciona que se mantiene comunicada durante su viaje en taxi por razones de seguridad, mientras que el 80% decide ser acompañada a la parada del colectivo, ya que el 70% sufrió inseguridad mientras esperaba el transporte público.

⁸³ Sara, “el Uber exclusivo para mujeres”, disponible en Buenos Aires: cómo funciona, OVRIK, 2019 <https://www.ovrik.com/2019/02/08/sara-lt-uber-exclusivo-mujeres/>

⁸⁴ Sara Ladies & Teens, una app para que las mujeres viajen seguras, EDUVIA, 2019, <http://www.edu-via.com.ar/2019/02/13/sara-ladies-teens-una-app-para-que-las-mujeres-viajen-seguras/>

6. Conclusión

En una entrevista realizada por Diario Feminista, la antropóloga y activista feminista, Rita Segato (2019), comentaba lo siguiente:

Entrar en la calle, es entrar a un espacio donde la mirada del otro está puesta sobre mí, es ofrecerse a la mirada pública. Desde que somos chicas (en las mujeres) hay una incomodidad en ese espacio, el hombre se ve presionado a violar con la mirada, con piropos incómodos. (Segato, 2019)⁸⁵

Dos años atrás, la misma autora mencionaba algo similar en otra entrevista:

Las mujeres no somos dueñas de lo público, no somos exactamente ciudadanas. En Latinoamérica, no somos exactamente personas. Tenemos que hacer una serie de adaptaciones, de operaciones de travestismo, para simular una participación en el espacio público y en la institucionalidad. (Segato, 2017)⁸⁶

Estas adaptaciones y operaciones de travestismo a las que refiere Segato son asimilables a la definición con la cual la mujer ha sido determinada por naturaleza. Definida desde su socialización como un otro absoluto, la mujer ha sido rechazada como sujeto desde sus inicios. Desde el espectro masculino, ha sido sometida a la exclusión social, convalidando para sí una subjetividad creada y consolidada por el hombre, construyendo de esta forma una manera de reconocerse y de pensarse. Incluso, y como fue mencionado y desarrollado a lo largo de todo el primer capítulo de este documento, la propia mujer ha sido (y es) cómplice de su condición como una otra, ya que en su naturalización ha reproducido aquellos esquemas mentales aprehendidos por las instituciones sociales. Sin embargo, dichos esquemas no han sido internalizados solo por mujeres, sino que constituyen un *modus operandi* aún mayor que se encuentra expandido por la sociedad y por la propia ciudad que habitamos.

Retomando esta última lectura, se vuelve necesario indagar aquellas experiencias diarias que vivencian y atraviesan las mujeres en su día a día por el espacio público. Estas experiencias son el resultado de las interpretaciones que del género y del espacio se realicen, entendiendo

⁸⁵La referencia a la nota se encuentra en los siguientes links <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/por-que-la-masculinidad-se-transforma-en-violencia/> https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/cuadernillo_-_acoso_callejero.pdf

⁸⁶ La nota se encuentra publicada en el siguiente link <https://lmdiaro.com.ar/contenido/15019/rita-segato-la-mujer-no-tiene-libertad-de-circular-en-el-espacio-publico>

que ambos se encuentran contruidos socialmente y que, incluso, ninguno de los dos es neutral. Es por ello que deben ser estudiados en clave, es decir, relacionados mutuamente.

Una vez abordadas las experiencias desde esta mirada conceptual, estaremos frente ante una realidad que entiende que las ciudades no han sido pensadas en perspectiva de género, y mucho menos en pos de que las mujeres transiten por ellas con libertad, seguridad, y confort. Todo lo contrario.

El espacio urbano ha sido creado a través de escenarios que reproducen patrones de violencia hacia las mujeres, algunos en menor medida, otros en mayor. Esto ha podido observarse por medio de diversos ítems aquí analizados, como por ejemplo por medio de testimonios que tradujeron las violencias más factibles, o por medio de un racconto histórico, social, político y económico que ha sido desplegado a lo largo de la historia de la sociedad moderna. Incluso, ha sido posible de observar por medio de un intento de proyecto en llevar a cabo una política pública.

En este último sentido, en la iniciativa propuesta por la entonces legisladora porteña Graciela Ocaña, ha sido posible encontrar una reproducción acerca de un determinado sentido social que posiciona a las mujeres desde un plano segregador. Dicho sentido ha sido posible de localizar arraigado en la subjetividad tanto de la propia impulsora del proyecto como por parte de todos aquellos actores sociales que se manifestaron en acuerdo con el proyecto.

En los discursos aquí analizados ha sido posible observar, a partir del recorte discursivo empleado y de las herramientas analíticas empleadas para su correspondiente indagación, de qué manera fueron expuestas determinadas lecturas acerca del imaginario social sobre la mujer y su paso como transeúnte en la ciudad (más específicamente, en su paso por el transporte público dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires). Si bien la presente tesina encuentra limitaciones tanto a nivel metodológico como de alcance, en la misma ha sido posible destrabar e indagar en ciertos aspectos y desarrollos teóricos sobre las discursividades ya mencionadas. En relación a esto hemos examinado cómo la propuesta llevada a cabo por la legisladora Ocaña colaboraba en sedimentar un imaginario de tinte patriarcal cuya consecuencia final encontraba como alternativa separar a las usuarias del espacio público, siendo su fin último contribuir a detener el acoso callejero. A la par, y bajo esos mismos esquemas, se presentaba una idea acerca de las mujeres y la necesidad de estas por contar con “protección especial”, siendo una “solución viable” la elaboración de vagones exclusivos para usuarias y de esta manera frenar los acosos y abusos. Esta propuesta, en su desarrollo práctico, no contaba con la posibilidad de comenzar a poner bajo la lupa las prácticas de toda la sociedad.

En esos mismos discursos se ha podido observar de qué manera el género, arraigado e internalizado por medio del habitus, forma parte medular no solo de la estructura del proyecto, sino de las personas que forman parte de la sociedad en sí misma. Por medio de la internalización tanto de ideas, representaciones y sentidos, ha sido posible de desglosar un sistema de ideas binaristas que hacen a las mujeres y a los hombres en sí mismos.

En este sentido, el género es parte constitutiva del sentido común de prácticas y comportamientos arraigados tanto de hombres como de mujeres. En ambos se encuentran depositadas representaciones, construidas históricamente, sobre el hacer y el decir que en los hechos recae en vulnerar los derechos de las primeras, reproduciendo de esta manera esquemas simbólicos que las colocan en una situación de constante vulneración.

Ante esta situación contextual, urge la necesidad de construir políticas públicas que permitan construir sociedades cuyo imaginario acerca de la mujer no sea el de una “otra”, sino el de un sujeto actuante, activo, participante e interviniente. Es necesario pensar en políticas públicas de largo plazo, que en términos finales no conlleven como consecuencia última la segregación, sino la educación, es decir, un cambio de paradigma que permita posicionar a la mujer de manera diferente, reivindicando su integración en los espacios públicos. Es necesario pensar en políticas transversales, que se involucren en todos los espacios por medio de los cuales incurre y se gestiona la socialización, en lugar de políticas *para las mujeres*⁸⁷.

⁸⁷ Dicho concepto es posible de encontrar en Rodríguez Gustá, Ana Laura (2008): “Las políticas sensibles al género: variedades conceptuales y desafíos de intervención”. El documento se encuentra disponible en el siguiente link <https://temasydebates.unr.edu.ar/index.php/tyd/article/view/75>

7. Bibliografía

ALAMÁN, Ana y RUEDA, Ana (2014): "Identidades falsas en Twitter: la ironía y el humor verbal como mecanismos paródicos", en Revista Discurso y Sociedad, Vol.8, Sevilla. Disponible en [http://www.dissoc.org/ediciones/v08n03/DS8\(3\)Pano&Mancera.pdf](http://www.dissoc.org/ediciones/v08n03/DS8(3)Pano&Mancera.pdf)

BEAUVIOR, Simone (1999): "El segundo sexo", Buenos Aires, Ed. Sudamericana.

BERAMENDI, Maite y ROMERO, Ángeles V. (2019): "Un análisis exploratorio sobre las experiencias de viajar en el subterráneo de Buenos Aires", en Revista Psicodebate, vol.19, Buenos Aires. Disponible en <http://www.scielo.org.ar/pdf/psideba/v19n2/v19n2a05.pdf>

BOURDIEU, Pierre (2007): "Estructuras, habitus, prácticas", en El sentido práctico, Buenos Aires, Ed. Siglo XXI.

BOURDIEU, Pierre (2007): "La creencia y el cuerpo", en El sentido práctico, Buenos Aires, Ed. Siglo XXI.

BOURDIEU, Pierre (2007): "Los modos de la dominación", en El sentido práctico, Buenos Aires, Ed. Siglo XXI.

BOURDIEU, Pierre (1998): "Violencia simbólica y luchas políticas", en Meditaciones pascalianas, Barcelona, Ed. Anagrama.

BUCKINGHAM, Shelley (2010): "Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género", en Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias, Santiago de Chile, Ed. C.Mathivet. y A. Sugranyes. Disponible en <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r26773.pdf>

CASTORIADIS, Cornelius (1998): "Lo imaginario: la creación en el dominio histórico social" en Los dominios del hombre, Barcelona, Ed. Gedisa.

CASTORIADIS, Cornelius (1993): "Psicoanálisis y política", en El mundo fragmentado, Buenos Aires, Ed. Caronte.

ESCALANTE O., Sara (2014): "Espacio público, género e (in)seguridad". Disponible en: https://punt6.files.wordpress.com/2014/07/espaciopublicogc3a9neroeinseguridad_ortiz.pdf

FEDERICI, Silvia (2004): "Introducción" y "La caza de brujas en Europa", en Calibán y la Bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria, Madrid, Ed. Traficantes de sueños.

FENSTER, Tovi (2010): "El derecho a la ciudad y la vida cotidiana basado en el género", en Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias, Santiago de Chile, Ed. C.Mathivet. y A. Sugranyes. Disponible en <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r26773.pdf>

FOUCAULT, Michel (2008): "Historia de la sexualidad 1: la voluntad del saber", 2da. edición, Buenos Aires, Ed. Siglo XXI.

FOUCAULT, Michel (1977): "El panoptismo", en Vigilar y Castigar, México, Ed. Siglo XXI.

Fórmula Radio Uno (2016): "Graciela Ocaña habla sobre su polémica propuesta "Vagones Rosas"". La Uno. Buenos Aires, Alpha Media. Disponible en <https://radiocut.fm/audiocut/graciela-ocana-habla-sobre-su-polemica-propuesta-vagones-rosas/>

GIMÉNEZ, Paula (2016): "¿No podemos contener a los toquetones? ¡Hagamos un subte para ellas!", Diario Registrado. Disponible en https://www.diarioregistrado.com/sociedad/-no-podemos-contener-a-los-toquetones---hagamos-un-subte-para-ellas-_a57580060bccca16d525e0154

GÓMEZ, M. Cristina (2003): "A propósito de La dominación masculina de Pierre Bourdieu", en Revista Sociedad y Economía, núm. 4. pp. 69-74, Universidad del Valle Cali, Colombia. Disponible en <https://www.redalyc.org/pdf/996/99617936012.pdf>

JIRÓN, Paola y ZUNINO, Dhan (2017): "Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas", en Revista Transporte y territorio, Buenos Aires. Disponible en <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>

KESSLER, Gabriel (2008): "Inseguridad subjetiva: un nuevo campo de investigación y políticas públicas", en PNUD, Estado, democracia y seguridad ciudadana, publicaciones de las Naciones Unidas, p. 107-142.

KOJEVE, Alexandre (1999): "La Dialéctica del Amo y del Esclavo", Buenos Aires, Ed. Fausto.

LEFEBVRE, Henri. (1975): "El derecho a la ciudad", 3ra edición, Barcelona, Ed. Península.

Ley 4472 de 2012. Regulación y Reestructuración del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 26 de diciembre del 2012. Número en el Boletín Oficial: 4064

<https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/211235>

Ley 5306 de 2015. Día de Lucha contra el Acoso Sexual Callejero. 27 de julio del 2015. Número en el Boletín Oficial: 4697

<https://digesto.buenosaires.gob.ar/buscador/ver/25478>

Ley 5742 de 2016. Prevención del Acoso Sexual en Espacios Públicos. 12 de enero del 2017. Número en el Boletín Oficial: 5055.

<https://digesto.buenosaires.gob.ar/buscador/ver/25803>

LIENNAS, Gemma (2010): “El diario violeta de Carlota”, Madrid, Ed. El Aleph.

MIRANDA, Marina y YANNOULAS Silvia C., (2017): “Vagones para mujeres: ¿una separación que protege?”, en Cuestión Urbana, Año 2, Nro 2, Buenos Aires.

MUMALÁ, Mujeres de la Matria Latinoamericana. (Junio 2016): “Vagones exclusivos NO Políticas Públicas Integrales SI”, Libres del Sur. Disponible en

<https://libresdelsur.org.ar/noticias/vagones-exclusivos-no-politicas-publicas-integrales/>

PEREYRA LEDA, Paula, GUTIÉRREZ, Andrea y NEROME MITSUKO, Mariela (2018): “Ella se mueve segura. Mujeres y transporte. Caso de estudio del área metropolitana de Buenos Aires”, 2017-2018, Buenos Aires, FIA Foundation. Disponible en

<https://www.fiafoundation.org/resources/ella-se-mueve-segura-she-moves-safely>

PEREYRA LEDA, Paula, GUTIÉRREZ, Andrea y NEROME MITSUKO, Mariela (2018): La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. Territorios (39), 71-95. Disponible en:

<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6310>

RUBIN, Gayle (1986): “El tráfico de mujeres. Notas sobre una economía política del sexo”, en Nueva Antropología, Vol. VIII. N.º 30, (pp.95-145), México, Ed. UNAM.

SAAVEDRA CUEVAS, Claudia (2022): “Experiencia comparada de los efectos de la segregación de género en el Metro. Casos de Brasil, Estados Unidos Mexicanos (México) y Japón”, Biblioteca Nacional del Congreso de Chile. Disponible en https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33289/2/Efectos_segregacion_por_genero_en_metro_Experiencia_comparada_FINAL.PDF

SÁNCHEZ, Nora (2016): “Por los acosos, proponen coches de subte sólo para mujeres y crece el debate”, equipo Latinoamericano de Justicia y Género. Disponible en <http://www.ela.org.ar/a2/index.cfm?muestra&aplicacion=APP187&cnl=36&opc=50&codcontenido=2464&plcontampl=12>

SCHAPIRE, Alejandro (2016): “El polémico proyecto de un vagón exclusivo para mujeres en el metro porteño”, Agencia RFI. Disponible en <https://www.rfi.fr/es/americas/20160609-el-polemico-proyecto-de-un-vagon-exclusivo-para-mujeres-en-el-metro-porteno>

SCOTT, Joan (1996), “El género: Una categoría útil para el análisis histórico”, M. C. Cangiano y L. Dubois. De mujer a Género, teoría, interpretación y práctica feminista en las ciencias sociales, Buenos Aires, Ed. CEAL.

SCOTT, Joan W. (2011): “Género: ¿Todavía una categoría útil para el análisis?”, en Revista La Manzana de la Discordia, vol. 6, n° 1. Disponible en: http://manzanadiscordia.univalle.edu.co/index.php/la_manzana_de_la_discordia/article/view/1514

VERÓN, Eliseo (1993): “El sentido como producción discursiva”, La semiosis social. Fragmentos de una teoría de la discursividad, Barcelona, Ed. Gedisa.

VILLAGRÁN SOTO, Paul (2016): “Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México”, en Revista Transporte y Territorio /16 (2017). México. Disponible en <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606/3301>

ZANI, Alejandra (13 de junio de 2016): “#NiUnaMenos y los “vagones para mujeres”: la lucha continúa”, en Revista La primera piedra. Disponible en <https://www.laprimera piedra.com.ar/2016/06/niunamenos-la-lucha-continua/>

Anexo

1. Proyecto de ley

PROYECTO DE LEY

INSTALACIÓN DE VAGONES EXCLUSIVOS PARA MUJERES EN EL SUBTERRÁNEO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Artículo 1°: Incorpórese el artículo 36 bis. a la Ley N° 4.472, de regulación y reestructuración del sistema de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo de la Ciudad de Buenos Aires, el que quedará redactado de la siguiente forma:

“Las usuarias de sexo femenino del SERVICIO SUBTE podrán utilizar vagones exclusivos para mujeres en todas las líneas de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires, los cuales funcionarán de lunes a viernes en el horario de 7 a 10 horas y 17 a 19 horas”.

Artículo 2°: Dispóngase que la permanencia de personas de sexo masculino en los vagones exclusivos para mujeres estará prohibida durante aquella franja horaria, debiendo el personal operativo y de seguridad del subterráneo comunicar dicha medida a los usuarios y verificar el cumplimiento de la disposición.

Artículo 3°: Establézcase que los vagones exclusivos para mujeres estarán señalizados de forma clara y visible en los trenes, y asimismo, que se informará sobre la existencia de los mismos en todas las estaciones correspondientes a las líneas del subterráneo.

Artículo 4°: Las mujeres que viajen con niños hasta los 13 años podrán acceder a los vagones exclusivos en compañía de los mismos.

Artículo 5°: Los gastos que demande la presente ley serán imputados a las partidas presupuestarias correspondientes.

Artículo 6°: Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS:

Sr Presidente:

Como ciudadanos, permanentemente somos testigos de episodios de acoso o abuso de los cuales resultan ser víctimas mujeres, al momento que viajan en el transporte público en la Ciudad de Buenos Aires. De la misma forma, como mujeres, sabemos que esta es una problemática que nos afecta a todas por igual, y que en cualquier momento podemos sufrir estas situaciones.

Cotidianamente ocurren hechos de esta índole en el subterráneo de nuestra Ciudad. A modo de ejemplo, en el mes de octubre del año 2015, una mujer fue víctima de un episodio de estas características al momento que viajaba en la Línea “A” de subtes y su agresor fue obligado a golpes a bajar del vagón en el que se encontraba, por los demás pasajeros. Posteriormente, este sujeto fue acusado por el delito de exhibiciones obscenas y abuso sexual simple.

Se trata de episodios que no son aislados y sabemos que los casos que llegan a ser noticia en los medios de comunicación son una minoría en relación a los que ocurren diariamente. Incluso suceden una infinidad de episodios que no son denunciados por las mujeres que los padecen.

En un artículo periodístico publicado el día 21 de octubre del año 2015 en el Diario Clarín, se informa que la Fiscalía de la Ciudad de Buenos Aires, a cargo del fiscal general Martín Ocampo, recibe un promedio de 10 denuncias mensualmente por episodios de esta índole.

Asimismo, cabe destacar que diversos medios periodísticos han alertado sobre la existencia de portales electrónicos como blogs, en los cuales los abusadores intercambian información sobre las tácticas utilizadas para propinar los ataques en los subterráneos, las zonas de mejor acceso e incluso datos acerca de las mujeres que viajan en aquel transporte, los días y horarios en los que lo hacen y sus características físicas.

Según la titular del equipo especializado en violencia de género de la Fiscalía de la Ciudad, Genoveva Cardinali, *“Se trata de conductas machistas, generalmente, cuando estos hombres hacen su descargo, suelen decir que no se pudieron controlar porque la sociedad naturaliza este tipo de actitudes como si se tratara de una necesidad del hombre y algunos*

hombres hasta creen que son conductas propias de ser varón. Y no es así, es una cuestión de la cultura patriarcal y machista en la que estamos todos inmersos, pero gracias a las campañas de difusión y a que las mujeres tenemos un poco más de empoderamiento, la sociedad ahora reprocha más estas conductas”.

Sabemos que la solución a esta problemática no se logra de un día para el otro y que se requiere de un trabajo profundo para frenar estos episodios, tal como detalla la especialista en violencia de género, *"La única manera de revertir estas conductas de algunos hombres es mediante la reprobación social, y aunque cueste hacer la denuncia, es lo que va a ayudar a que se pueda combatir este delito machista desde la sociedad y desde la Justicia".*

Sin embargo, y si bien entiendo que la situación requiere de un abordaje integral, siguiendo la experiencia de países como México, en donde a partir de la implementación de vagones de subterráneo exclusivos para mujeres, las denuncias por abuso sexual se redujeron en un 26%, creemos que aquella iniciativa puede ser implementada en nuestra Ciudad, a fin de reducir la cantidad de episodios que se suscitan.

Considero que se trata de una medida que no resuelve por sí sola la situación de fondo, pero creo que resulta necesaria en lo inmediato, para frenar la cantidad de casos que existen hoy en día. Incluso entiendo que la necesidad de implementación de esta medida servirá para que la sociedad porteña pueda comprender la gravedad de la problemática, creando una mayor conciencia y repudio social sobre la situación, ya que debido a la gravedad de la misma, resulta necesario adoptar medidas extremas para paliar sus efectos.

Asimismo, cabe destacar que la iniciativa para la incorporación de vagones exclusivos para mujeres en los subterráneos ya fue implementada en países como Brasil, México, Egipto, Malasia, Tailandia, India, Rusia y Japón, en los cuales, en muchos casos, la medida fue bien recibida por las usuarias mujeres, quienes refirieron sentirse más seguras y agradecieron su implementación.

Rossana Reguillo, coordinadora del Programa de Investigación en Estudios Socioculturales del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (Iteso), de la Ciudad de Guadalajara, México, fue una de las especialistas que apoyaron la medida en aquel país, por considerar que si bien la misma no resuelve la cuestión de fondo, ayuda en lo cotidiano. Asimismo, consideró que la iniciativa no plantea una segregación por sexo sino que justamente ayuda a visibilizar el problema y otorga mayor seguridad y confort a las mujeres a la hora de viajar.

Cabe destacar que los vagones femeninos se implementarán en los horarios "pico" del subterráneo, es decir de 8 a 10 horas y de 17 a 19 horas únicamente de lunes a viernes, y los mismos serán de utilización opcional para las mujeres, es decir que podrán viajar en el sector que prefieran, contando con la posibilidad de acceder a un sector exclusivo para ellas, en el que podrán trasladarse de forma más cómoda y segura. Asimismo, las mujeres que elijan viajar en los vagones exclusivos podrán hacerlo en compañía de sus hijos.

En conclusión, entiendo que atento a la enorme cantidad de casos de mujeres víctimas de abusos y acosos en el subterráneo, debemos implementar esta medida que si bien resulta extrema, ayuda en los hechos a paliar los efectos de esta problemática. Considero que si bien todos, hombres y mujeres, tenemos derecho a viajar de forma segura en el transporte público, y que son absolutamente repudiables las agresiones perpetradas, la gravedad de la situación requiere tomar medidas drásticas que otorguen mayor comodidad y seguridad a las pasajeras mujeres, priorizando su bienestar.

Por todo lo expuesto, es que solicito a mis colegas que me acompañen en el presente proyecto de ley.

2. El discurso como un actor social

Partir de la conceptualización que abarca al discurso como un actor social es fundamental para analizar el entramado de relaciones sociales y sus múltiples configuraciones al interior de la sociedad. Es precisamente a partir de los discursos, entendidos estos como elementos que construyen y generan sentido, al mismo tiempo que condicionan la constitución de subjetividades, lo que nos permite desentrañar los binarismos, imaginarios y habitus de género que componen a los sujetos sociales.

Para el correspondiente análisis es pertinente recabar las conceptualizaciones llevadas a cabo por el pensador y sociólogo Michel Foucault (1980). Dicho autor comprende a la sociedad en primera instancia como un campo en el que se ejercen y movilizan fuerzas antagónicas. Allí se instituyen relaciones de poder que ejemplifican intereses de lucha, fuerzas e ideologías que crean y conforman ámbitos de la realidad en los cuales se normativiza y disciplina a los cuerpos y mente de los sujetos. Es el poder, entendido como técnica y mecanismo, el que normaliza y normativiza, estableciendo límites entre lo normal y lo patológico, diferenciando lo que está bien de lo que está mal dentro de la vida cotidiana. Además, funciona condenando aquello que construye como una “mala conducta” y crea leyes que sostienen formas de actuar.

Dicho poder es posible que se masifique y que llegue a todo el corpus de la sociedad a partir de los discursos que son socializados desde las infancias. Es aquí el elemento discursivo el eslabón central de todo poder ya que éste le permite diversificarse y organizarse en métodos de hacer, de pensar y de actuar, otorgándole la capacidad de masificarse en todas las instituciones que rodean y conforman al corpus social.

Para dar cuenta del principio constitutivo del poder y entender su razón de ser, es necesario analizar el texto en el que se gesta por medio de las marcas que dejan sus condiciones de producción. En ellas se encuentran, a modo de revelación, los mecanismos ocultos y las fuerzas que ejercen presión sobre los sujetos sociales, sustentados, las ideas base sobre las que se constituye la sociedad y las relaciones que en ella se avalan. En ese sentido, estas relaciones son relaciones de poder, y las mismas pueden ser leídas, en este caso, como binarismos de género, roles definidos a partir del sexo, hegemonía, ausencia de la mujer para la consolidación de un sujeto universal, hombre, entre otras posibles lecturas.

A partir de lo mencionado, es posible afirmar que es el discurso mismo el elemento que permite definir a los objetos y quien construye sentidos a su alrededor. Es el discurso quien les da una forma determinada y quién imprime los límites tanto de los sujetos como de los

objetos. En el caso de los sujetos, el discurso los constituye en su deber ser, siendo un ejemplo de esto el cómo deben desarrollar los ideales de “hombre” y “mujer”, cuáles deben ser sus actitudes dentro de la sociedad y qué tareas deben llevar a cabo cada uno de ellos dependiendo de su género. De esta forma, son los discursos lo que crean, reproducen y fortalecen los habitus formalizados dentro los cuerpos sociales, siendo así que habitus y discursos funcionan como dos engranajes que permiten hacer correr la maquinaria que envuelve a todo el sistema patriarcal bajo los binarismos de género. En este sentido, no existe la feminidad por sí sola o la masculinidad. Lo que existe es una idea, un discurso, que se posiciona sobre la mujer y que establece como esta debe ser a partir de la idea universal que se encuentra desarrollada sobre el ideal discursivo del hombre.

Esta última conceptualización es la que nos permite acercarnos hacia las teorizaciones desarrolladas sobre la sexualidad que elabora Foucault. Dicho pensador es quien analiza cómo el cuerpo, producto social y cultural, ha sido definido, regulado y dominado mediante prácticas sociales, establecidas en los discursos y arraigadas en las instituciones. Incluso es por medio de estos que se ha establecido la definición del placer, conceptualizando como debe desenvolverse y desarrollarse en cada uno de los sujetos sociales, bordeando las prohibiciones y las habilitaciones que rigen en una determinada época, y consolidando las subjetividades de los individuos.

Sin embargo, y es aquí donde prevalecen las críticas desde diversas autoras feministas, Foucault no habla acerca del género. En sus teorizaciones, el autor explica la sexualidad desde un sujeto masculino universal, propio de la cultura occidental. Es a partir de este sujeto masculino y por medio de discursos simbólicos que se define la subjetividad femenina, comprometiendo sus formas de hacer y de ser. En este sentido, el discurso de la heterosexualidad, por ejemplo, es el eslabón principal a partir del cual se solventa la diferencia sexual entre macho y hembra, reproduciendo en su interior las estructuras del patriarcado.

Para poder dar cuenta de la construcción discursiva del sexo y del género, es posible retomar la idea que sostiene la autora Monique Witting (1992). La pensadora comenta que “al igual que el sexo, el hombre y la mujer, el género, como concepto, es un instrumento que sirve para constituir el discurso político del contrato social como heterosexual” (Witting, 1992, p, 94). En este sentido, tanto uno como otro, son construcciones culturales, las cuales han sido tomadas como ya dadas o naturales desde sus primeros esbozos teóricos. Es el dispositivo del poder, el qué, por medio de las discursividades de época, instrumenta y construye los idearios sobre los sujetos en base a sus órganos reproductores. Es el discurso sobre la sexualidad, enmarcado y reproducido por medio de las instituciones, leyes y teorías

científicas, el que ha elaborado una teoría sobre la sexualidad heteronormativa bajo el sistema sexo – género.