

Género, sexualidades y transporte. Pensando la movilidad como política a partir del acoso sexual a las mujeres en el transporte público de Buenos Aires.

Dhan Zunino Singh.

Cita:

Dhan Zunino Singh (2017). *Género, sexualidades y transporte. Pensando la movilidad como política a partir del acoso sexual a las mujeres en el transporte público de Buenos Aires. XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/262>

“Género, sexualidades y transporte. Pensando la movilidad como política a partir del acoso sexual a las mujeres en el transporte público de Buenos Aires”

Dhan Zunino Singh

Eje 3. Estado y políticas públicas

Mesa N° 52: Transporte urbano y movilidad

CONICET – Universidad Nacional de Quilmes

dhansebastian@gmail.com

Resumen

Recientes casos de violencia de género en el transporte público de Buenos Aires así como las acciones de grupos feministas en contra del acoso callejero, o las propuestas de segregación de género en el transporte público, no han generado investigaciones ni debates profundos en la academia local acerca de la relación entre movilidad y género. Se conoce sobre los patrones de movilidad diferencial que presentan las mujeres respecto de los varones así como la violencia de género en el espacio urbano, pero no se discute sobre la relación entre transporte y sexualidad. A partir del *mobility turn* se hizo expresa la necesidad de entender la movilidad como una práctica social atravesada por relaciones de poder, es decir, política. El género, en tanto relación de poder, pone de relieve que las experiencias de movilidad son desiguales y no sólo diferentes. En esta línea, esta ponencia discute la relación entre género, sexualidades y movilidad, en base a una investigación histórica sobre la experiencia y representaciones de las mujeres en el transporte público de Buenos Aires (una genealogía del acoso sexual), para dar cuenta de tensiones sociales que las movildades expresan, pero también producen, y pensar qué intervenciones públicas pueden hacerse al respecto.

Movilidad – Género –Buenos Aires – Poder - Acoso

Introducción

Las movilidades urbanas en tanto expresiones de relaciones de poder, en este caso de género, como así también en tanto reproductoras de las mismas, han sido poco exploradas a nivel local, ya sea en el campo de los estudios del transporte como en los estudios de género. Antes que un foco en los “patrones de movilidad” se busca ofrecer aquí un abordaje sobre prácticas, representaciones, emociones y fundamentalmente una reflexión sobre sexualidad y transporte, de modo de comprender la importancia de las experiencias de movilidad en tanto prácticas significativas y corporizadas.

El foco en las experiencias de viaje cotidiano, a través de las relaciones corporizadas de género, invita a reflexionar sobre las interacciones sociales en el transporte público atendiendo a la tensión entre distancia social y proximidad corporal en diferentes espacios materiales de movilidad (buses, trenes, tranvías, taxis) y a pensar en otras experiencias de sociabilidad, para comprender que el viaje cotidiano no es meramente el desplazamiento de un punto a otro en un espacio dado, ni que el tiempo de viaje es un tiempo “muerto”. Pero aún más, es una arena política para pensar intervenciones, espacios de contestación, sin entender que los espacios de movilidad son meramente reflejos de las estructuras sociales sino espacios de acción.

La siguiente ponencia busca introducir algunas reflexiones sobre la relación entre género y movilidad. Para ello se revisará, en una primera parte, algunas nociones teóricas y estado del arte del llamado “giro de la movilidad”, su cruce con los estudios de género en el marco de una reflexión mayor sobre género y espacio urbano, y finalmente se reflexionará sobre las tensiones y desigualdades que las mujeres atraviesan en sus experiencias de movilidad urbana en el transporte público de Buenos Aires basados en nuestra investigación que traza una genealogía del acoso a las mujeres para comprenderlo como un producto socio-histórico y explorar qué significados se van construyendo a lo largo del tiempo a través de las representaciones sobre esas experiencias.

Finalmente, en este trabajo nos preguntamos en qué medida los medios de transporte público, a través de los cuales no sólo nos desplazamos sino que transcurre buena parte de nuestra vida urbana cotidiana, son meros espacios de reproducción de estructuras sociales ya establecidas y cuál es la especificidad de este espacio de movilidad respecto de las relaciones de género.

El giro de la movilidad y el género

El giro de la movilidad ha reconsiderado el movimiento de sujetos como de vital importancia en la producción de la vida social. Lo primero que se advierte es que hay que revertir la idea de que el viaje cotidiano es un tiempo muerto, que el transporte sólo implica el desplazamiento de un punto a otro. Urry es enfático en este sentido: moverse es una forma de habitar en movimiento (*dwelling-in-motion*)¹. Si moverse es otra forma también de habitar la ciudad, los viajes o desplazamientos de todo tipo cobran significado al igual que los espacios por donde transitamos –los cuales han sido largamente abordados como “no-lugares”². Reconocer en los viajes urbanos una experiencia de habitar implica superar dicotomías que atraviesan fuertemente las ciencias sociales y los estudios urbanos como nomadismo-sedentarismo, sociedad-comunidad, espacio-lugar, global-local, civilización-kultur, centro-barrio.

También hay que advertir que los movimientos tienen lugar a través de espacios físicos concretos como infraestructuras y vehículos que, a su medida, modelan las interacciones sociales. Aprendemos a viajar cotidianamente con gestos, posiciones, acciones corporales y emociones para lidiar con un bus completo de pasajeros en hora pico tanto como en un tren poco habitado en horas de la noche. Y estas estrategias son bien diferentes entre hombres y mujeres porque un espacio móvil o de movilidad se engloba dentro de lo que podemos llamar espacio público. Barbara Schmucki, en su trabajo sobre los tranvías alemanes y las experiencias de las mujeres, piensa a estos medios como espacios semi-públicos donde hombre y mujeres que en la breve duración del viaje, están confinados a un espacio estrecho e íntimo³.

Por estas condiciones, los medios de transporte público pueden ser objetos de estudio para analizar el interaccionismo⁴ o la proxemia⁵, ya que son espacios donde se negocia una tensión entre la proximidad física y la distancia social. Una negociación que muchas

¹ Urry, John (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity

² Jensen, Ole (2009) “Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice.” *Mobilities* 4:1 (2009): 139-58

³ Schmucki, Barbara (2002) “On the trams: Women, men and urban public transport in Germany,” *The Journal of Transport History* 23(1): 60-72, p. 60

⁴ Goffman, Erving (1963) *Behaviour in public spaces*. New York: The free press

⁵ Hall, Edward (2003) *La dimensión oculta*. México: Siglo XXI

veces es silenciosa y se expresa corporalmente y está mediada por normas sociales que varían en tiempo y lugar.

En este sentido, las movilidades no son sólo prácticas sino relaciones sociales. Por lo tanto, antes que meros reflejos de las estructuras sociales, deberíamos abordarlas como elementos estructurantes. En este sentido, las movilidades expresan, refuerzan, formas de desigualdad en el espacio urbano: el modo en que la circulación era regulada bajo el régimen del apartheid es un caso icónico de segregación social y racial, pero muchas veces estas son más sutiles. El uso frecuente y masivo del bus por mujeres afro-americanas en Los Angeles, en una ciudad donde predomina el automóvil, habla de estas formas más “sutiles” de segregación. La interdependencia: las movilidades de las mujeres implican el cuidado y traslado de los hijos, y otros familiares, así como esas actividades de cuidado habilitan o posibilitan la movilidad de los hombres en las relaciones familiares⁶. En América Latina la desigualdad se expresa fundamentalmente en la falta de servicios públicos de transporte público en áreas periurbanas, o la expansión de redes de autopistas en dichas áreas ofreciendo conectividad a urbanizaciones cerradas fragmentando el territorio donde estas infraestructuras del automóvil son construidas. Pero también en las experiencias de la movilidad cotidiana. Estos problemas de accesibilidad han llevado a que junto al derecho a la ciudad, muchos movimientos sociales en América Latina también reclamen por el derecho a la movilidad.

Pero las movilidades no sólo expresan, reproducen o producen, desigualdades de tipo socio-económicas –quizás el mayor énfasis que le han dado los estudios locales (movilidad y pobreza, movilidad y accesibilidad)- sino relaciones de poder en general que, como se señaló, también involucra cuestiones raciales, de edad y género. La pregunta que preocupa aquí es conocer qué sucede una vez que las personas acceden a un servicio de transporte; cuáles son los ritmos, experiencias, emociones de las prácticas de movilidad. La mirada sobre el poder, y en el modo en que opera, pone en evidencia fricciones de todo tipo⁷.

⁶ Jirón, Paola (2007) “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile”, *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29)

⁷ Cresswell, Tim (2010) "Towards a politics of mobility". En: *Environment and Planning D: Society and Space* 28(1): 17-31

Movilidad: mujeres, género y sexualidad

Cualquier análisis de género y movilidad se enmarca en una reflexión sobre el espacio público que ya sido abordado por la geografía feminista⁸. Partir de la idea de que, en el orden patriarcal y bajo la ideología liberal (la división de esferas pública y privada), las mujeres están destinadas a ocupar un espacio doméstico, de reproducción, de lo privado y el hombre –además del privado- es quien domina el espacio público, no debe pasar por alto cómo interactúa esta ideología en un contexto histórico y situado. Como explica Massey, la división de esferas pública/masculino y privada/femenino del liberalismo estuvo siempre amenazada por el capitalismo donde las mujeres (y niños) debieron salir tempranamente a trabajar⁹. Otras experiencias, como la mujer-poeta (*flâneuse*), quien comienza a circular por la ciudad moderna, transitando el espacio urbano pero que reflexionando y escribiendo sobre el mismo, también pone en evidencia que las mujeres han ocupado el espacio público¹⁰. Lo que es cierto, es que si bien en la historia urbana moderna encontraremos a las mujeres en las calles –porque trabajaban, estudiaban, salían de paseo, consumían, etc.-, al mismo tiempo eran percibidas como “fuera de lugar” y su experiencia ha sido diferente y desigual a la de los hombres¹¹.

En Argentina, las desigualdades de las obreras a principio del siglo XX, no residía sólo en el salario (menor al de los obreros), sino las estigmatizaciones y abusos que sufrían –no sólo de los patrones sino de los propios obreros¹². La mujer trabajando en la industria, el comercio o la administración –en tareas que la economía capitalista asignaba a las mujeres por sus habilidades particulares o “encantos” (la telefonista, dactilógrafa) y porque eran una mano de obra menos costosa- era incluso pensadas como situaciones pasajeras por parte de feministas (conservadoras, liberales o socialistas) dado que el lugar de la mujer era el hogar, en tanto su rol “natural” es ser

⁸ Massey, Doreen (1994) *Space, Place, and Gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press; Rose, Gilliam (2007) *Feminism and Geography. The Limits of Geographical Knowledge*. Cambridge, UK: Polity Press.

⁹ Massey, *Space, Place and Gender*, 60

¹⁰ Parsons, D. (2003) *Streetwalking the metrópolis. Women, the city and women* (Oxford: Oxford University Press); D'Souza, Aruna y McDonough, Tom (eds). (2006) *The Invisible Flâneuse? Gender, Public Space, and Visual Culture in Nineteenth-century Paris* (Manchester and New York: Manchester University Press)

¹¹ Walby citado por Pilcher, Jane and Whelehan, Imelda (2004) *Fifty Key Concepts in Gender Studies*. London: Sage, 126

¹² Lobato, Mirta (2007) *Historia de las Trabajadoras En La Argentina (1869-1960)* (Buenos Aires: Edhasa).

madre (ideología de la maternidad y domesticidad¹³). Las representaciones culturales que daban cuenta de “la mujer moderna” de los años 20 y 30 en Argentina cargan con esta tensión: identificar que hay más mujeres en el espacio público, trabajando, consumiendo, conduciendo, fumando, y al mismo tiempo condenarlas: etiquetándolas de mujeres “fáciles”, aventurándoles un futuro trágico, etc.¹⁴. La ambigüedad era sintomática: mayor era la participación de las mujeres en los espacios públicos, mayor era el control y las reacciones sobre ellas¹⁵.

La historia demuestra que no ha sido fácil para las mujeres ocupar un espacio predominantemente masculino. Los recientes casos de abusos y acosos de las mujeres en la calle o medios de transporte público de Buenos Aires nos llaman la atención de que la violencia sigue actuando como un modo, no sólo de apropiarse del cuerpo del otro, sino de marcar un “fuera de lugar”. Como señala Collin hay un control tácito masculino sobre el espacio y “la clave está probablemente en el sexo, a través de la provocación verbal, amable o grosera, y a través de la amenaza des desencadenamiento de la violencia”¹⁶.

Cuando se empieza a indagar las prácticas de movilidad de las mujeres se pone de manifiesto que no sólo tiene patrones de movilidad diferente al de los hombres, determinados por sus actividades, roles, sino también por estrategias que toman las mujeres al percibir que el espacio urbano tiende a serles hostil: un ejemplo típico, es el horario en que las mujeres eligen usar un trayecto determinado en su movilidad cotidiana, hay lugares o medios de transporte que a ciertas horas suelen percibirse como más peligrosos para las mujeres¹⁷.

A pesar de las diferencias de género en la experiencia de la movilidad, esta perspectiva ha permanecido por mucho tiempo relegada en los estudios del transporte así como la

¹³ Queirolo, Graciela (2006) “Mujeres que trabajan: una revisión historiografía del trabajo femenino en la ciudad de Buenos Aires (1890-1940),” *Nuevo Topo* 3 (2006), 29-49

¹⁴ Tossounian, Cecilia (2010) “The Body Beautiful and the Beauty of Nation: Representing Gender and Modernity (Buenos Aires 1918-1939)” (tesis, European University Institute)

¹⁵ Tossounian, “The Body Beautiful”, 123; Darrigrandi, Claudia (2008). “Ciudad, Cuerpo y Traje: La Flâneuse en Buenos Aires,” *Revista Iberoamericana* 94(222): 1-15, p. 4

¹⁶ Collin, Françoise (1999) “Espacio doméstico, espacio público” in *Ciudad y Mujer* (Madrid: Seminario permanente Ciudad y Myjer, 1999), 231-237, 236

¹⁷ Law, Robin (1999) “Beyond ‘women and transport’: towards new geographies of gender and daily mobility,” *Progress in Human Geography* 23,4 (1999), 567-588

movilidad no ha sido sistemáticamente abordada en los estudios de género¹⁸. No obstante ha habido avances y, siguiendo a Joe Stanely, podríamos decir que hay tres tipos abordajes: un primer momento de reconocimiento y visibilización de las mujeres en tanto pasajeras, conductoras, ciclistas, caminantes; un segundo paso, que aún necesita mayor desarrollo de acuerdo a Law y que implica una mirada relacional del género, no sólo observar qué hacen las mujeres sino cómo son la relación afecta tanto a hombres como a mujeres –podríamos, agregar, que esta mirada relacional debería hacerse extensiva esto a todo tipo de identidades sexuales y explorar las movilidades de otrxs sujetxs-; finalmente, Joe Stanley propone considerar a los sujetos de la movilidad como subjetividades sexualizadas trayendo el cuerpo al primero plano del análisis para comprender las relaciones entre sexualidad y transporte¹⁹.

A través de estudios sobre uso del tiempo o estadísticas que distinguían los modos de moverse de las mujeres, se comenzó a introducir una perspectiva de género en los estudios sobre transporte y planificación urbana en la década de 1970 en los EEUU. Esta mirada, logró recoger información sistemática sobre patrones de movilidad (especialmente sobre los viajes entre la casa y el trabajo) diferenciada de las mujeres con respecto a la de los hombres y las constricciones a la movilidad por miedo a la violencia sexual masculina²⁰. Pero la identificación de prácticas diferentes de viajar (elección de modos, distancias, tiempos, motivo del viaje, etc.) o la vulnerabilidad no indagaron en las relaciones de poder que producen esas prácticas; se acumuló conocimiento empírico sobre la patrones de movilidad de las mujeres pero si un trabajo teórico. Si bien esto ayudó a negar la existencia de un pasajero universal y neutro (en términos de género), no discutió el género como relación, asevera Law²¹.

Con el giro de la movilidad, que se nutre de los estudios de género, se ha avanzado bastante en indagar el modo en que las movilidades son también generizadas (*gendered*)²². No obstante, Joe Stanley propone abordar a los sujetos de la movilidad en

¹⁸ Walsh, Margaret (2002) “Gendering transport history. Retrospect and prospect”, *Journal of Transport History* 23:1 (2002), 1-8; Clarsen, Georgine (2008) *Eat My Dust: Early Women Motorists*. Baltimore, Johns Hopkins University Press

¹⁹ Stanley, Joe (2013). “On Buffer-kissers, Bus Station Skanks and Mile-high Clubs: Sexualities and Transport,” *Mobility in History* 4 (2013): 29-49

²⁰ Law “Beyond ‘women and transport’”

²¹ Ibid.

²² Walsh, “Gendering transport history”

tanto cuerpos sexuados porque al igual que otras instituciones, prácticas y actividades, en el transporte se producen y reproducen las sexualidades (la manera en que experimentamos y nos expresamos en tanto seres sexuales)²³. Stanley ofrece diferentes ejemplos donde sexualidad y transporte se entrecruzan, observando la particularidad de los modos de transporte y tipos de viajes, y entre ellas nos ofrece algunas observaciones para comprender el objeto de nuestra indagación: el acoso y abuso hacia las mujeres en el transporte público. Ella encuentra que las relaciones de poder en general entre hombres y mujeres explican las prácticas abusivas en estos espacios semi-públicos, que este tipo de abuso hay que estudiarlo en términos históricos y comparativos, observar las materialidades (el cuerpo y los transportes) así como las subjetividades, comprender qué experimentan las mujeres y cuáles son los efectos sobre sus movibilidades.

El acoso a las mujeres en el transporte público de Buenos Aires

Ilustraremos a continuación algunos ejemplos de los abusos o acosos que las pasajeras del transporte público de Buenos Aires sufren en sus viajes cotidianos dado que revelan que estos espacios y momentos de movilidad están atravesados por relaciones de género que producen y reproducen formas de subordinación, por lo tanto de desigualdad y no sólo de diferencia. Nos concentraremos en un tipo de acoso, en el marco de otros acosos callejeros como el “piropo”, que implica el contacto físico en un contexto espacial de proximidad y confinamiento así como de co-presencia de otros.

En Octubre de 2015 una pasajera del subterráneo sufrió un abuso, para nada extraño en los medios públicos de transporte de Buenos Aires , que se volvió noticia no solo por el hecho en sí mismo sino por la defensa que realizó la hermana del acusado. Durante un viaje diurno en el subterráneo, un hombre se masturbó y eyaculó sobre la espalda de una pasajera que, al darse cuenta del hecho, comienza a gritar e insultarlo; otros pasajeros golpean al abusador y lo sacan del coche cuando el tren se detuvo en la estación siguiente; en el andén fue detenido por la policía. La noticia trascendió como “el eyaculador del subte” y la causa que, primeramente se caratuló como “exhibición obscena” pasó a ser considerada abuso sexual. El hecho siguió siendo noticia porque la hermana del acusado defendió al mismo diciendo que la culpa era de la joven que se “dejó apoyar” y no dijo nada . El verbo “apoyar” se utiliza comúnmente en Buenos

²³ Stanley, “On Buffer-kissers”

Aires para dar cuenta de la forma en que, generalmente, los pasajeros varones acosan a las mujeres al acercar los genitales al cuerpo de las pasajeras. Si bien es un acto que se suele dar cuando los pasajeros viajan parados –donde el hombre se pone detrás de la mujer-, también puede suceder que el varón viaje parado y la mujer sentada.

Los roces corporales parecen inevitables por el hecho de que los viajes en bus, tren o subterráneos suelen ser incómodos en las horas picos dado la cantidad de pasajeros que viajan. Varios discursos (textuales y visuales) dan cuenta de esta situación a lo largo de la historia moderna de Buenos Aires. El “completo” era el cartel que se utilizaba en los tranvías para indicar que el vehículo no tenía más espacio, la metáfora de “racimo humano” se usaba para dar cuenta de los pasajeros que viajaban colgados de buses y tranvías. En vehículos atestados de pasajeros, los empujones, roces, fricciones y demás inconvenientes eran queja constante en la prensa y podemos encontrarlos en representaciones visuales como el humor gráfico y el cine.

Estas situaciones que se han convertido en habituales sirven de excusa para la hermana del acosador quien sostiene que: “En el subte van todos apretados. Así que a las chicas si no les gusta que directamente no viajen”. Si bien, los roces por momentos son inevitables, el buscar la excitación al frotarse con otra persona (conocido técnicamente como “frotismo”) sin el consentimiento de la misma, es un acto de abuso. El que hecho de que haya eyaculado y que la víctima haya gritado le dio visibilidad al “apoyo”, que suele suceder cotidianamente y en su mayoría no es denunciado porque para las víctimas es a veces difícil distinguir si el roce fue intencional o no y porque el mismo hecho del acoso es amedrentador. No es común tampoco la reacción del resto de los pasajeros en defensa de la víctima: este caso es particular, justamente, porque existió la “prueba” de un abuso pero el roce es menos visible y a veces ambiguo de definir. No obstante, es un tipo de acoso que una amplia mayoría de las mujeres ha experimentado y que muchos hombres reconocen que sucede. No sólo las recientes campañas de grupos feministas contra la violencia de género o diferentes reportes han hecho visible estos tipos de abuso; el (re)conocimiento de esta práctica circula en el sentido común como algo naturalizado, como lo demuestra la siguiente conversación en un programa de televisión vespertino entre la conductora del programa y la mujer que lleva a cabo una nota sobre el 84vo aniversario del colectivo (el medio más popular de transporte de Buenos Aires) en 2012:

“Yo quiero saber si Carla Conte se colaba, si la apoyaban, ¿cómo era?” “No, no zafé. Claro que no, Tamara. Algún viaje zafaba. ¿Viste que nos pasó a todas? ¿Qué se le va hacer? Va combinado”.

Ser “apoyada” no sólo se percibe como algo usual e inevitable sino que su naturalización ha llevado a que una famosa compañía de cerveza aprobara una campaña publicitaria para el “día de la mujer” (en Marzo de 2013) donde los hombres se disculpaban con las mujeres por diferentes hechos cotidianos, entre ellos: “perdón, por buscar el roce arriba del bondi”. El mensaje fue colocado con grandes afiches en las paradas de los colectivos. Inmediatamente provocó el repudio de grupos feministas que lograron sacar la publicidad de la vía pública y condenaron el hecho porque haber convertido al abuso en algo naif a través del “humor”. El hecho que sólo los grupos feministas lo denuncien, desnaturalizándolo, muestra que en general ha habido cierta aceptación social.

Un ejemplo de cómo se fue naturalizando esta práctica podemos encontrarla en el cine argentino a lo largo de varias décadas. Son varias las películas argentinas que al mostrar escenas en los trenes, tranvías, subtes y colectivos dan cuenta del abuso a las pasajeras por parte de los hombres, como algo recurrente. Ahora bien, aunque usual, ésta práctica encontraba resistencias en las mujeres. En estas escenas, ellas no suelen quedarse pasivas ante este hecho. Pero al mismo tiempo, ésta reacción es representada de manera ambigua. Por un lado, como mostraremos a continuación, no hay otros hombres o mujeres que reaccionen ante el hecho. Por otro lado, como se puede ver en *Catita es una dama* (1955), protagonizado por Nini Marshall, la reacción de la mujer es condenada. En esta película la protagonista viaja parada en un colectivo, al moverse hacia el fondo del mismo se da cuenta de que dos hombres la miran fijamente y se le aproximan. Uno de ellos mira hacia otro lado cuando ella se da vuelta al sentir que la tocan. Nuevamente, los hombres se le acercan por detrás, acosándola. Si bien en la búsqueda del humor la escena es un poco grotesca, cuando ella grita “¡Aprendan a respetar a una niña!”, mientras le pega con su cartera a los pasajeros, estos reaccionan contra ella defendiendo a los dos hombres que la acosaban. Los gritos se incrementan y se disipan rápidamente como si nada hubiese sucedido, de modo que la pasajera queda como quien está “fuera de lugar” en vez de los hombres.

El género de la película (comedia) ridiculiza la situación y, aunque trae este tipo de situaciones a la pantalla –mostrando que se trata de una práctica común y generalizada-,

al ridiculizarla la oscurece, haciendo ambigua la condena social a una forma de violencia de género y al dejar “fuera de lugar” a la víctima. “Ay! de la que proteste”, señala una nota del diario anarquista La Protesta en 1928, “porque después de ser manoseada, todavía tienen el “tupé” de querer tener razón” .

Que esta práctica se repita en otras películas cómicas es sintomático. No sólo se minimiza el abuso sino que se lo legitima a través de la risa. Esto es muy claro en *Las Apariencias Engañan* (1958) donde al abuso en un tren subterráneo se lo representa como una “viveza”. Aquí el protagonista, un hombre que lleva un paquete en la mano, se mueve entre la multitud dentro del coche y va haciendo chistes frente a situaciones cotidianas del viaje (como ceder el asiento o sobre el carterista). En un momento se detiene detrás de una joven y a los pocos segundos ésta reacciona porque siente que la tocaron por detrás. “¡Cuidadito! ¡Atrevido!” , dice la pasajera dirigiéndose al protagonista, quien responde mostrando que tiene las manos ocupadas: “¡Tranquila, piba, que el masajista debe ser otro!, ¿Yo?” Ella se retira ofendida y la cámara enfoca hacia abajo donde hay un hombre enano, quien antes de seguir a la muchacha, le guiña el ojo al protagonista. Este se ríe a carcajadas como celebrando la “astucia” del hombrecillo quien se esconde en la multitud para poder manosear a las pasajeras.

En *Rebelde con Causa* (1961), el comediante Pepe Marrone protagoniza a un carterista en un colectivo, cuyas víctimas no sólo son a quienes roba sino una mujer rubia, delgada, que viaja parada leyendo una revista, a quien acosa. Una escena aún más explícita y grotesca puede verse en *La Pulga en la Oreja* (1981), protagonizada por el comediante Tristán, quien viaja junto a una vedette en el subte y son acosados por un grupo de pasajeros varones. Los toques, manoseos, apretones que sufren ambos son denunciados por el protagonista pero en forma de chistes mientras la mujer da gemidos y gritos. Cuando ambos bajan del tren, salen en ropa interior. La escena es una clara alegoría del acoso cotidiano en el viaje en subterráneo, aunque en el contexto de este tipo de comedias, quedan dudas de que cuán efectiva es la risa como acción contra-hegemónica (como usualmente se suele analizar al humor en los estudios culturales).

Finalmente, otro ejemplo de la representación masculina sobre el abuso a las pasajeras que podemos encontrar en el cine es la famosa película *La Mary* (1971). Aquí hay una escena en que la entonces modelo Susana Giménez conoce a quien será su amante, el boxeador Carlos Monzón, en un colectivo. La película se sitúa en 1941. La protagonista, la mujer delgada y rubia, espera un colectivo en medio de la noche en un barrio

portuario. Ella sube al colectivo donde viajan mayormente hombres, trabajadores. Hay cierto halo de indefensión en la escena, ella representa la belleza y el deseo y al mismo tiempo está sola entre hombres. No obstante, cuando alguien se le aproxima para “apoyarla” por detrás, ella reacciona dándole un pisotón. El hombre se retira sintiendo el dolor de la respuesta, pero ella no dice nada.

En esta película el abuso no es pormenorizado ni ridiculizado, pero al ser silencioso se muestra como una situación íntima entre dos pasajeros (el que abusa y la abusada) sin que haya intervención de los demás. La mujer sobrevive sola. El acto queda silenciado e invisibilizado aún en un colectivo repleto de pasajeros. Pero como se mostró más arriba, aún cuando una mujer se queja no hay condena social al hecho. Otro pasajero se levanta del asiento y se lo ofrece a la protagonista. Un primer signo de que el medio no es sólo hostil, sino cortés. Ella lo rehúsa y sigue de pie. En cualquier caso, estas escenas condensan cómo las prácticas de movilidad están atravesadas por las relaciones de género y que sus representaciones son predominantemente expresiones de las miradas, normas y deseos hegemónicos masculinos.

La segregación espacial ha sido una forma de responder al acoso que las mujeres sufren a diario en el transporte público a lo largo del tiempo y en diferentes ciudades. Los casos contemporáneos de los coches exclusivos para mujeres del metro de México o Tokio son reconocidos y en Buenos Aires existió una propuesta en 2010 de poner un “vagón rosa” en la Línea H del Subterráneo. Sin embargo, en el subterráneo de Buenos Aires ya se había implementado esa medida en 1928, en la Línea A, y en el resto de las líneas se trató de implementar en 1944, así como en algunos ómnibus. Aunque en la prensa ni el discurso de las autoridades del transporte se mencionó el abuso sexual como motivo de esta segregación, sí se reconocía que el viaje cotidiano en el transporte público de Buenos Aires era diferente para las mujeres, quienes eran víctimas de atropellos por parte de la multitud, mayoritariamente masculina. Se advertía de que en el forcejeo por ascender a un vehículo completo de pasajeros, las mujeres llevaban siempre las de perder por una cuestión de fuerza física. El destrato hacia las mujeres, manifestado principalmente por no ceder el asiento a una pasajera, era, además, interpretado como un acto de falta de educación y cortesía, y por lo tanto de incultura²⁴.

²⁴ Zunino Singh, Dhan (2016) “Sea amable, ceda el asiento”. Un análisis histórico cultural del comportamiento de los pasajeros en el transporte público de Buenos Aires a principios de siglo XX”, *Cuaderno Urbano* 20

Fumar, discutir y decir malas palabras, u otros gestos y actos permitidos para los hombres eran condenados como falta de educación cuando éstos se llevaban a cabo delante de una pasajera en cualquier medio de transporte público, poniendo en evidencia que aquellos espacios de la vida cotidiana ya no sólo eran habitados por hombres sino cada vez más por mujeres. Aunque las estadísticas de los pasajeros transportados anualmente por el transporte público en las primeras décadas del siglo XX no distinguen a los mismos por género, es posible identificar a través de fuentes textuales y visuales una presencia importante de mujeres. Y especialmente son los conflictos sobre los “maneras” los que ponen de relieve las tensiones que generaron el ingreso de un nuevo sujeto en un espacio que era casi exclusivo de los hombres.

El cuerpo en tanto objeto de la mirada es una las formas de acoso que también se presenta a menudo en el transporte público. La forma material de los vehículos y los espacios de movilidad determinan en cierta medida la disposición de los cuerpos, no sólo los acerca, sino que genera proximidades visuales, perspectivas, ángulos. Y estas disposiciones son representadas en el imaginario masculino como “ventajas” para poder abordar el cuerpo femenino. Podemos hallar ejemplos de 1924 con los ómnibus de dos pisos, en que las piernas de las mujeres son objeto de deseo, o en fotografías más contemporáneas que circulan en internet: en dónde muchos hombres toman imágenes con sus celulares y las suben a la red, lo que es una práctica de abuso también.

La segregación espacial por género, como forma de evitar estos abusos, aunque en lo inmediato pueda resultar satisfactoria para las mujeres, las evaluaciones de este tipo de medidas muestra claroscuros²⁵. En una nota de 1912 podemos apreciar el rechazo de un grupo de feministas a la propuesta de de tranvías exclusivos para mujeres. Las razones esgrimidas eran porque resultaba contradictorio pedir por la igualdad de derechos y por otra parte la diferenciación espacial. Más recientemente, grupos de feministas se han negado a estas soluciones porque atacan el síntoma pero no cambian las estructuras que generan esas prácticas.

²⁵ Soto, Paula (2015) “Movilidad, transporte y género en la Ciudad de México. Un análisis de la política del transporte de la ciudad”, ponencia presentada en *Simposio Tecnologías y movilidades. Miradas históricas y contemporáneas*, en el *IV Congreso de la Internacional del Conocimiento. Ciencias, Tecnologías y Culturas*. 9-12 Octubre 2015, Santiago de Chile

Consideraciones finales

Un acercamiento hacia la movilidad cotidiana como mero desplazamiento físico deja afuera los aspectos sociales, tecnológicos, culturales y políticos que hacen de la movilidad, ante todo, una práctica social con sentido, y por lo tanto los espacios materiales donde tienen lugar esas prácticas como espacios sociales. Los medios de transporte público ofrecen diferentes formas de arreglos espaciales en dónde tienen lugar situaciones, eventos, durante el tiempo de viaje. Es una relación signada por aproximación física y distancia social (que varía en el tiempo y según los contextos socio-culturales). El acoso a las pasajeras por parte de los pasajeros varones rompe esa distancia y ese espacio público se convierte en un lugar hostil para las mujeres. La violencia ejercida a través del acoso sexual expresa una forma de subordinación donde el cuerpo de la mujer no tiene “privacidad”. Los estudios, denuncias y campañas en diferentes ciudades así como las evidencias del pasado muestran que este tipo de prácticas se han reproducido, con sus particularidades, a lo largo del tiempo en diferentes contextos históricos y sociales mostrando formas estructuradas de desigualdad espacial y de género. Una pregunta fundamental aquí es: ¿en qué medida los medios de transporte, las prácticas y espacios de la movilidad, son un mero reflejo de las estructuras? Es decir, ¿tienen un rol meramente reproductor de las relaciones de poder o también las producen, le dan forma?

Siguiendo a Massey, podemos decir que, como todo espacio (en este caso un espacio móvil), o mejor dicho, como todo espacio-tiempo (en nuestro caso, el viaje), participa activamente en la producción de lo social, éste no es un mero reflejo de ella²⁶. El espacio es generizado tanto como las relaciones de género (como toda relación social) están espacializadas. En la medida en que viajar en transporte público es una práctica social con sentido, encarnada, repetitiva y por lo tanto cotidiana, construye nuestra experiencia urbana. En tanto reiteraciones performativas cabe preguntarse cómo el viaje en el transporte público participa en la producción de subjetividades generizadas, habilitando, inhabilitando, modificando las relaciones de poder²⁷. Es conocido que el automóvil²⁸ y la bicicleta fueron tecnologías con las que las mujeres pudieron independizarse así como romper con ciertas normas culturales, moverse más allá de los

²⁶ Massey, Massey, *Space, Place and Gender*, 4

²⁷ Priya Uteng, Tanu and Cresswell, Tim (2008) *Gendered Mobilities*. England: Ashgate

²⁸ Clarsen, *Eat My Dust*

confines de la domesticidad y desafiar ciertos estereotipos de género²⁹. Es decir, que no toda experiencia de movilidad significa subordinación, hostilidad, peligro, privación para las mujeres. Pero no es menos cierto, como se ha mostrado en este trabajo, que la posibilidad de ser víctima del abuso o acoso sexual está presente en la movilidad cotidiana de las mujeres, especialmente en los medios públicos de transporte. Y esta experiencia no se deriva de un orden patriarcal sino que está enraizada en experiencias concretas (sean personales o transmitidas por otros) que son significadas y representadas, es decir, transmitidas culturalmente.

La práctica reiterada a lo largo del tiempo, naturalizada como parte de la experiencia de viaje, muestra la forma en que opera el poder en la producción del género. Es por ello que el estudio del género y la movilidad no puede limitarse a identificar patrones de diferencias de prácticas y estrategias de movilidad, que permiten evitar tomar al pasajero como un sujeto neutro y visibilizar que una práctica de movilidad aparentemente similar para todos (como tomar un bus) es experimentada (practicada y significada) de manera desigual, sino también comprender la construcción de desigualdades que se producen al viajar y cuáles son las operaciones que las producen.

²⁹ Walsh, "Gendering transport history", 5