

Acoso, emociones e importaculismo: El no-lugar operando en las conductas de acoso presentadas en el sistema de transporte público masivo de Bogotá - Transmilenio.

Ferney Hernández, Santiago Ribero y Alejandra Valdes.

Cita:

Ferney Hernández, Santiago Ribero y Alejandra Valdes (2019). *Acoso, emociones e importaculismo: El no-lugar operando en las conductas de acoso presentadas en el sistema de transporte público masivo de Bogotá - Transmilenio. XXXII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Lima.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-030/1141>



Acoso, emociones e importaculismo: El no-lugar operando en las conductas de acoso presentadas en el sistema de transporte público masivo de Bogotá – Transmilenio

Ferney Hernández
Santiago Ribero
Alejandra Valdes

Resumen

Gracias al surgimiento, fortalecimiento y cruce de diversos movimientos, tales éstos como los feminismos, nuevas masculinidades, pedagogías del cuerpo, reconocimiento de otro tipo de violencias, etc., se hacen cada vez más evidentes problemáticas de acoso y violencia de género, que se hacen más grandes si consideramos la indiferencia generalizada e inexistentes o ineficientes mecanismos de denuncia. Para la presente investigación, la problemática del acoso se ubica en medio de las dinámicas del *no-lugar* (Auge, M) presentes en el sistema de transporte público masivo de Bogotá (Transmilenio) y que visibilizan el problema del acoso en relación con la movilidad y las maneras de habitar la ciudad; dichas dinámicas se yuxtaponen a las emociones que suscitan las situaciones de acoso y/o agresión en el sistema, recordando así la importancia que cobran las emociones individuales y colectivas para las dinámicas sociales.

Palabras clave

Acoso, importaculismo, emociones, no-lugar, transporte público.

Abstract

Thanks to the emergence, strengthening and crossing of various movements, such as feminisms, new masculinities, pedagogies of the body, recognition of other types of violence, etc., problems of harassment and gender violence become increasingly evident, they get bigger if we consider widespread indifference and non-existent or inefficient reporting mechanisms. For the present investigation, the problem of harassment is located in the middle of the dynamics of *non-place* (Auge, M) present in the system of mass public transport of Bogota (Transmilenio) and that make visible the problem of harassment in relation to mobility and the ways of inhabiting the city; these dynamics are juxtaposed to the emotions that arouse situations of harassment and/or aggression in the system, thus recalling the importance that individual and collective emotions charge for social dynamics.



Keywords

Harassment; 'importaculismo'; emotions; non-place; public transport.

Introducción

Cuando se habla de habitar un espacio no se hace referencia únicamente a la ocupación del mismo. Si bien el uso del término se ha usado de manera indiscriminada para referirse a la acción de ocupar un puesto, un espacio, el término alude a una construcción mucho más compleja, en la que los individuos que habitan un lugar pueden no solo estar allí, sino ser parte de, construir y construirse en los lugares que habita. Entendiendo esto, introduzcamos la idea de movilidad y transporte público en las ciudades como no-lugares (Augé, M) en los que la habitación del espacio no es posible dadas las dinámicas propias del mismo, y por tanto se ve limitada la posibilidad de ser e identificarse dentro de éste. Más adelante se ahondará en este asunto.

Sumado a esto, y acercándonos cada vez más a la situación concreta que se planteó para la presente investigación, si bien existen problemáticas de movilidad que afectan al grueso de los habitantes de una ciudad, es necesario entender que existen diferencias en cuanto al tránsito y la movilidad entre hombres y mujeres en el sistema de transporte público. Dichas diferencias se deben, por un lado, a la interiorización de la cultura hegemónica (híper-masculinizada), cultura que ha sido socialmente tolerada y aceptada; por el otro, se deben también a las características del espacio que transforman la idea de seguridad dentro del sistema (iluminación, aglomeración de personas, escases de autoridades competentes, espacios poco transitados, etc.). Estas dinámicas y características tan profundamente arraigadas, han permitido que se desencadene una cultura de acoso y violencia hacia la población flotante de estos espacios, especialmente hacia las mujeres, dato que no resulta menor si consideramos la histórica subyugación y cosificación de la que éstas han sido víctimas.

La creciente indiferencia que existe hacia este tipo de situaciones, no solo en el espacio físico que comprende el transporte público, sino también desde el marco legal, han permitido que dicha problemática propenda a crecer y complejizarse cada vez más, haciendo mella en el tejido social y engrosando la fila de situaciones que mantienen vigente el sufrimiento social.

Lo anterior justifica el porqué del presente documento, pues resulta necesario prestar atención a cómo nos relacionamos con los espacios y los otros que igualmente transitan



por éstos, y cómo la cultura predominante cobra fuerza en dinámicas que se mantienen y afectan la cotidianidad de los espacios de tránsito y habitación.

Fundamentación

Cobra sentido analizar el significado sobre el acoso y profundizar en el acoso sexual, ya que diversos estudios que ahondan en la problemática no tienen una definición explícita; por su parte, existen otros estudios que explican el acoso sexual como coerciones o imposiciones sexuales no recíprocas (García & Bedoya, 2002). Si bien ésta última representa una definición acertada, también condiciona la agencia de la persona que sufre el acoso, ya que se define como una relación unilateral.

Por esa razón, este estudio considera el acoso como una forma de interacción institucionalizada, es decir, social y culturalmente tolerada (Gaytan, 2009); en ese sentido, hablar de interacción ya no representa una acción unilateral, sino que permite pensar que la víctima del acoso puede tomar medidas para responder ante él. Además, al ser una institucionalizado, el acoso se encuentra enraizado en la cultura y subjetividad masculina de las personas, lo que significa que es un problema estructural. Así, buscar medidas prácticas, pedagógicas y normativas es una tarea fundamental para superar este tipo de conductas: “Cuando las mujeres y las niñas no pueden caminar tranquilas por las calles de la ciudad, vender y comprar en los mercados, desplazarse en el transporte público o simplemente usar aseos comunitarios, esto tiene un impacto tremendo en sus vidas.” (Soria & Aiello, 2017, p. 02)

Una vez comprendida la definición de acoso, es importante ahondar sobre el acoso sexual en espacios públicos, ya que Transmilenio -entendido como espacio público-, es el sistema de transporte que más personas moviliza en la ciudad de Bogotá desde el año 2000, llegando a movilizar en un día un promedio 2'481.234 usuarios solo dentro de las troncales (Transmilenio S.A.; Ramírez, 2019). Por otro lado, según un estudio exploratorio sobre Transmilenio, realizado por la Secretaría Distrital de la Mujer (2017), alrededor del 50% de las mujeres utilizan este medio de transporte a diario, un 30% se transporta con frecuencia, pero no todos los días y cerca del 20% de las mujeres encuestadas no lo utilizan.

En ese sentido, resulta vital comprender cómo se entiende lo público desde una cultura que se muestra híper-masculina, es decir, llena de comportamientos machistas que ejercen hegemonía -especialmente el acoso sexual dentro de este espacio- y que resultan siendo normalizados e incluso invisibilizados en tanto que el espacio es peligroso en general, llegando a desconocer que, dadas las diferencias en la



conceptualización de los géneros, dicha peligrosidad aumenta para el caso de las mujeres. El transporte público es un espacio peligroso, en general, y más para las mujeres. (Dunkel, 2013)

Para comprender cómo funciona el transporte público, el concepto de *no-lugar* de Marc Augé (2000) resulta valioso, ya que explica la forma en la que los sujetos se relacionan con los espacios y cómo, desde lo que él llama la *sobremodernidad*, se han venido gestando los “no-lugares”.

¿Qué es el *no-lugar*? Augé menciona, aunque no explícitamente, tres características que son propias de éstos y que vale la pena pensar en relación directa con Transmilenio: 1) No consta de una historia “colectiva”, no cuenta con un hito “histórico” que permita una vinculación simbólica y emocional con sus usuarios; 2) Es un espacio de tránsito; pues dada la orientación a posiciones y comportamientos específicos, no permite que las personas *habiten*¹ el espacio y 3) Debilita la construcción de significado, en el caso de Transmilenio, son palabras y símbolos –no personas- las que orientan las conductas y movimientos permitidos dentro del sistema², garantizando de alguna manera la celeridad del tránsito por el espacio y limitando la posibilidad de interactuar con el otro, de construir algún tipo de relación. El perfil que se empieza a esbozar a partir de dichas características permite entrever otras aristas de la problemática de acoso en la ciudad de Bogotá, aristas y aspectos que se procurarán más adelante.

Tipificar el acoso sexual ha sido una tarea difícil, ya sea por las razones culturales y prejuicios que normalizan el acoso (Pineda, 2014) que se han mencionado anteriormente o bien porque no se ha entrado en un consenso sobre la definición misma de acoso sexual. Además, cabe recalcar que el acoso sexual no solo depende de la interacción vivida, sino también de los contextos y espacios en donde se reproduce — no es lo mismo el acoso en espacios laborales o académicos que el acoso en espacios públicos—. En Colombia a partir de la Ley 1257 de 2008, se define como violencia contra las mujeres:

Cualquier acción u omisión, que le cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual, psicológico, económico o patrimonial por su condición de mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, bien sea que se presente en el ámbito público o en el privado.

Frente a la tipificación de acoso sexual la Corte Suprema de Justicia en la sentencia SP017 de 2018 indicó que el acoso sexual se configura cuando se presenta en más de una ocasión. Aunque no está definido un tiempo específico, lo cierto es que, según la



corte, debe ser una conducta repetitiva, insistente, que genere mortificación en la víctima, escenario que resulta preocupante, ya que dicha afirmación ignora por completo el acoso sexual presentado en espacios públicos, cuya dinámica no es repetitiva en tanto sucede en interacciones momentáneas y no repetitivas entre las mismas personas, pero que sí se muestran repetitivas para la persona que diariamente es víctima de ello.

Frente al conocimiento de estas normas, un estudio sobre Transmilenio de la Secretaría Distrital de la Mujer (Gómez, 2019) evidenció que solo el 38% de las mujeres encuestadas tiene conocimiento sobre dónde puede denunciar y apenas 15% de las mujeres que han sido víctimas de acoso ha denunciado estos hechos, ya sea por miedo, inseguridad o desconocimiento de la ley. Por esa razón, una de las recomendaciones del estudio jurídico sobre el acoso sexual y actos de violencia hacia la mujer de la Secretaría Distrital de la Mujer es que se implementen campañas visuales en los servicios de transporte público a nivel nacional, instalando avisos donde se señale que las conductas de acoso sexual se encuentran prohibidas y son objeto de denuncia y sanción (2019); considerando entonces que estos avisos no deben apuntar únicamente a este sentido, sino también a uno con intención pedagógica.

Metodología

Para la presente investigación se propone una metodología mixta que se divide en tres etapas, de las cuáles se han completado hasta el momento las dos primeras: revisión bibliográfica, taller de cartografía social y montaje sonoro. En el caso de la revisión bibliográfica (primera etapa), se privilegiaron las búsquedas en torno al acoso (definiciones, antecedentes, estudios estadísticos locales, políticas, etc.), emociones (sociología de los cuerpos y las emociones, sufrimiento social) y no-lugar (características y dinámicas propias de espacios de no-lugar).

El taller de cartografía social (segunda etapa), se realizó en dos sesiones, con dos grupos conformados por hombres y mujeres (predominando éstas últimas); para ser partícipe del taller, se plantearon únicamente dos requisitos: usar Transmilenio de manera frecuente y haber vivido, presenciado o escuchado situaciones de acoso en el sistema. A partir del mapa estructural del sistema se indagó por la percepción general de seguridad frente situaciones de acoso y/o agresión presentadas, así como las emociones asociadas a dichas experiencias; lo anterior, permitió cuantificar dicha percepción de seguridad a través de las diferentes variables propuestas para el taller:

- *Percepción general de seguridad:* Usando una escala de colores, los participantes comparten la percepción de seguridad que tienen en los recorridos



frecuentes que realizan en Transmilenio; dicha escala funciona de la siguiente manera: *verde*, seguro; *amarillo*, medianamente seguro; *rojo*, inseguro y *negro*, muy inseguro.

- *Convenciones*: Se proponen cuatro grupos de convenciones para complementar dicha percepción de seguridad, especialmente en relación con situaciones de acoso y/o agresión. Los grupos se conforman así: 1) *Tipo de agresión*, subdividida en acoso visual, acoso verbal, acoso físico, exhibicionismo, enfrentamiento físico y robo; 2) *Figura agresora*, haciendo referencia al sexo de ésta; 3) *Intervención*, que alude a si en la situación de acoso/agresión a la que se hace referencia se dio algún tipo de intervención, bien sea verbal, física, de aviso a las autoridades o sin intervención y, 4) *Condicionales*, en las que se hace referencia a situaciones específicas que, por uno u otro motivo, limitan el uso del sistema: vestimenta, horario, compañía, post-fiesta, llevar objetos de valor.
- *Emociones*: A través de la posibilidad de dejar en el mapa comentarios en relación con las experiencias señaladas, los participantes manifiestan las emociones que les suscitan dichas experiencias.

Para el montaje sonoro (tercera etapa), que corresponde a la parte en continuación de la investigación, se pretende la recolección de testimonios referentes a situaciones de acoso y/o agresión en el sistema de Transmilenio con el fin de recrear dichas experiencias y las emociones suscitadas en las mismas a través de la narración de una historia que contribuya a la visibilización y sensibilización frente a este tipo de experiencias. En este sentido, la metodología de esta etapa en construcción se inclina por un análisis más cualitativo, en el que entra en juego el análisis del discurso no solo de las víctimas anónimas que comparten sus historias, sino de aquellos que escuchen la historia y tengan algo por decir frente a una situación que se ha visto reducida hasta el momento.

Resultados y discusión

Este análisis se centra en esbozar cuáles son las características que suscitan el acoso y cómo esto repercute en la manera de transitar de las personas que hacen uso de Transmilenio. Así pues, surge como categoría emergente el *importaculismo*, categoría que logra recoger conceptos más específicos. Para ello, se abordará la percepción general de la muestra que se obtuvo en el taller de cartografía social para desglosar las diferentes características que tienen relevancia en la problemática del acoso en Transmilenio.



Con el fin de trabajar los datos, se retoman dos "tipos ideales" de los mapas de entre resultantes del taller, en el que se les pidió a los participantes ubicar a través de la escala de colores, cuán seguro perciben sus recorridos habituales; éstos se han seleccionado, en tanto recogen, en su mayoría, características que se repiten en otros mapas, el uso de las convenciones, los niveles de percepción de seguridad y las emociones que se asocian con cada experiencia.

El primer mapa —mujer, 23 años— marca tres recorridos diarios. La percepción de seguridad oscila entre seguro y nada seguro, siendo predominante el uso de 'poco seguro', que se ubica en dos de los recorridos; se usan convenciones de acoso físico, verbal, visual y exhibicionismo, tanto vividos, presenciados como escuchados, situaciones en las que el agresor en su mayoría es hombre; usa además convenciones de intervención física y sin intervención, y se destacan condicionales de vestimenta, post-fiesta y horario.

En el segundo mapa —hombre, 30 años— se marcan cuatro recorridos diarios, que oscilan seguro y poco seguro, siendo predominante el uso de 'seguro' que se ubica en tres de los recorridos. Se usan convenciones de robo vivido y presenciado, convenciones de agresor hombre y convenciones de intervención física y sin intervención.

Con lo anterior, salta a la vista que distan mucho uno del otro: por un lado, el primer mapa muestra cómo los recorridos de las mujeres tienden a percibirse como poco o nada seguro, siendo en su gran mayoría situaciones de acoso y algunas otras agresiones en diferentes momentos de sus trayectorias; por otro lado, el segundo mapa denota que se percibe una mayor seguridad a la hora de usar el sistema de transporte. Esto se evidencia en el uso de convenciones, puesto que los mapas elaborados por hombres han mostrado que la inseguridad se debe, en su mayoría, a robos; esta percepción recalca cuán diferente puede llegar a ser la experiencia en Transmilenio dependiendo del sexo.

Así, en el primer mapa solo uno de los tres recorridos tiene una percepción de seguridad alta ya que no se presentó ningún tipo de agresión, mientras que en los otros dos la percepción es baja debido por las agresiones vividas. Este resultado también se encuentra en un comunicado de prensa emitido por la Secretaría Distrital de la Mujer que enuncia que "Más del 80% de las mujeres usuarias del transporte lo perciben como inseguro o muy inseguro". (Gómez, 2019)



Para complementar la visión sobre la percepción, se preguntó por las estaciones que las personas consideran peligrosas a la hora de usar el servicio y que tratan de evitar al máximo. Para el caso de la muestra, el 9% de las personas perciben las estaciones Av. Jiménez y Ricaurte como espacios muy inseguros, éstas son estaciones que cuentan con una gran aglomeración de personas a diario, ya que son estaciones que conectan con otras troncales.

Según los datos que brinda Transmilenio, la estación de Av. Jiménez cuenta con alrededor de 38.689 ingresos al día (Transmilenio S.A.; Ramírez, 2019); en un estudio de caso muy similar, aplicado en el metro de ciudad de México, también se tiene en consideración el factor de aglomeración en donde aclaran que:

Este efecto de la aglomeración de extraños en los medios de transporte colectivo se percibe como una situación potencial de riesgo en tanto se convierte en un factor de inseguridad para las mujeres, debido a que facilita formas de violencia sexual por la cercanía excesiva entre personas. (Soto, 2017, p.130)

Dicha aglomeración produce varios factores problemáticos en las agresiones de acoso que impiden a la víctima realizar alguna acción para evitarlo —especialmente el acoso físico— y así mismo en variadas ocasiones no permite a la víctima conocer el rostro o la identidad de su agresor para poder pronunciarse o tomar medidas al respecto. Esto lleva a preguntarse cómo el cuerpo —tanto femenino como masculino— se desenvuelve dentro del sistema de transporte dependiendo de las agresiones, situaciones que originan ciertas “estrategias de autoprotección” (Naredo, 2010) que van, desde el cuidado de los objetos personales, hasta evitar tomar ciertas rutas a determinadas horas.

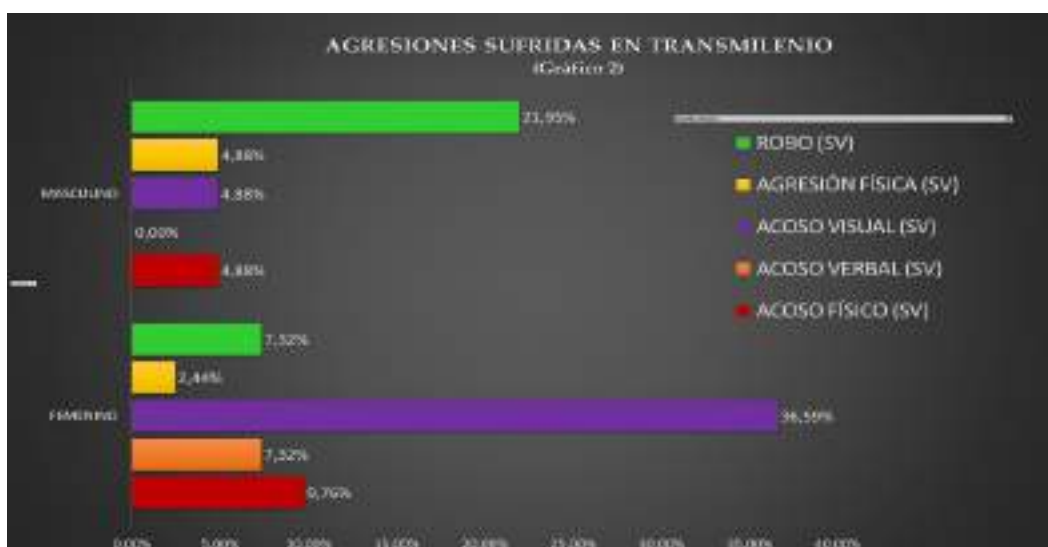


Gráfico 1. Fuente: Taller de cartografía social. 2019.



Ahora, dirigiendo la mirada hacia los datos, el gráfico anterior muestra cómo existe una diferenciación en las agresiones que se viven en Transmilenio entre uno u otro género³. Los datos que se presentan corresponden a situaciones vividas, aun así, dentro del taller se consideraron igualmente situaciones presenciadas y escuchadas. De estas situaciones vividas, en las mujeres, el tipo de agresión más frecuente, con un 36,5%, es el acoso visual, mientras para los hombres se presenta con mayor frecuencia el robo, con un 21,5%. Estos datos evidencian cómo se vulnera la figura femenina a la hora de abordar el sistema de transporte, puesto que es objeto de múltiples agresiones en el sistema. La única variable que resultó excluida de la tabla es el acoso por exhibicionismo, que solo aparece en situaciones escuchadas con un 3,9% —aunque el robo con 14,1% y el acoso físico con 8,8% lideran las situaciones presenciadas y escuchadas respectivamente—. En experiencias de acoso y/o agresión compartidas por los hombres de la muestra, se señaló a un hombre como figura agresora en el 100% de los casos, mientras que en el caso de las experiencias de las mujeres, 91% de los agresores eran hombres y solo el 9% eran mujeres. Lo anterior recalca que el acoso está establecido dentro de unos márgenes culturales machistas, que permiten al hombre el ejercicio de poder sobre otros cuerpos.

Surge entonces la pregunta sobre si este tipo de sistemas de transporte realmente cuentan con la seguridad que pretenden ofrecer para las personas; por ejemplo, la Secretaria Distrital de la Mujer afirma que para el año 2017 “[...] más del 70% ha sido víctima o ha presenciado acoso sexual en los alrededores de TransMilenio.” (Gómez, 2019) La siguiente pregunta que surge es ¿Por qué las dinámicas de acoso en Transmilenio normalmente le son indiferentes a otros usuario?. Para intentar resolverla se retomará el concepto de *no-lugar*.

Como se explicó en la fundamentación, el *no-lugar* debilita la posibilidad de gestar otros tipos de relaciones no instrumentalizadas y no permite la impronta del sentido al espacio, esto tiene un impacto en tanto el otro no se reconoce como un igual por las limitaciones que presenta el espacio. Para traerlo a la realidad, debemos apegarnos a las cifras, el *gráfico 3* el porcentaje del total de las situaciones de acoso y/o agresión -vivas, presenciadas y escuchadas- hubo o no intervención y de qué tipo. Es tal la tendencia a que no se dé ningún de tipo de intervención que, incluso, la legislación colombiana poco o nada ha avanzado a la hora de consolidar el acoso como un delito, contando con penas de solamente 1 a 3 años de prisión (Gómez, 2019). Además, a la hora de denunciar, para hacer efectivo un arresto y se inicie del proceso penal, el acoso debe presentarse en reiteradas ocasiones para que tenga validez.

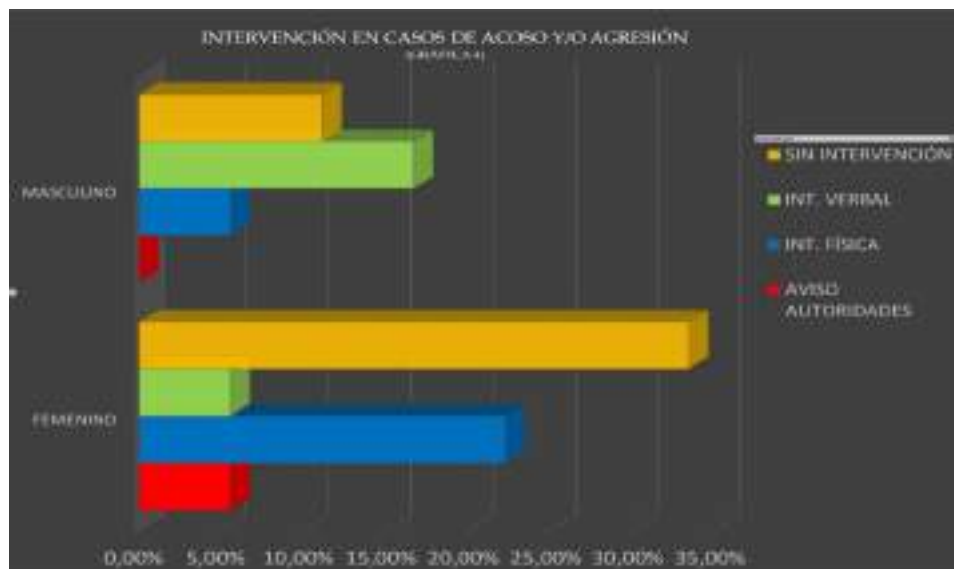


Gráfico 3. Fuente: Taller de cartografía social. 2019.

En la misma línea, hasta el año 2014, Transmilenio solo contaba con una sola campaña en contra del acoso dentro del sistema (*Una rosa no se roza*), campaña presentada en conjunto con el Programa Regional Ciudades Sin Violencia Hacia las Mujeres de la UNIFEM y Fondo de Desarrollo para la Mujer de las Naciones Unidas, en la cual se les proponía a las usuarias de Transmilenio que tomaran siete medidas de autocuidado al momento de usar el servicio como las siguientes: 1) “*Cuando viajes en el transporte público trata de no usar faldas muy cortas y escotes, ya que serás víctima de estos abusadores.*” 2) “*No te subas por la parte de atrás de los buses y mucho menos cuando van llenos, es el sitio propicio para el abuso.*” Esta campaña contaba con algunos pendones y cuñas radiales⁴, pero no fue altamente difundida; lo problemático es que propone medidas de autocuidado, dejándole la responsabilidad de la agresión a la



víctima y no al victimario por “no haber tomado precauciones”, además que no sé propuso ninguna otra intervención que se interpelara directamente al usuario. Al año siguiente se propuso, al igual que en la ciudad de México, el uso de un vagón exclusivo para las mujeres, pero esta medida se descartó dos años después, porque según la Secretaria de la mujer “Eso permite resolver un problema de coyuntura, pero no lo estructural. Previene el acoso porque separa a hombre y mujeres, pero no resuelve el tema de fondo que es cómo nos tratamos en el espacio público” (Secretaria Distrital de la Mujer, 2017)⁵

Por todo esto, se acuña el término *importaculismo* que, si bien no se refiere solamente a una cifra de indiferencia, sino al acto sistemático de hacer del otro un desconocido, incluso desde políticas públicas que desconocen la complejidad del acoso, promulgando campañas en donde la víctima de acoso es quien tiene que protegerse por sus propios medios. El importaculismo es entonces la práctica misma de la indiferencia, por los motivos que sean, entre los cuales está el miedo de intervenir y la normalización de las conductas de acoso en el sistema de transporte (Equipo Sistema Violeta, 2017). Lo más preocupante es que el importaculismo es parte de las prácticas cotidianas, situación que debilita la posibilidad de generar una interacción empática con el otro. Se procurará ahora hablar sobre escenarios que, sumados a la indiferencia generalizada y normalizada, condicionan el uso del sistema de transporte masivo.

El cuerpo se puede entender como un espacio dual que, además de ser un espacio en sí mismo, ocupa otros espacios externos a él, ya sea habitándolos o transitándolos, durante este tránsito el cuerpo adopta diferentes posiciones y actitudes que responden a las dinámicas de dichos espacios externos. Al interactuar con los espacios no-lugares, se hacen más evidentes estas dinámicas en el cuerpo.

Considerando, además, que el cuerpo femenino se ha configurado históricamente como seres ante todo percibidos, que existen centralmente por y para la mirada de los demás (Bourdieu, 2000 en Soto, 2017), las posiciones y movimientos que debe adoptar el cuerpo femenino o feminizado en un *no-lugar* resultan radicalmente distintas a las adoptadas por cuerpos masculinos o masculinizados. En ese sentido, a las mujeres que –para el caso- usan Transmilenio les resulta necesario crear y rutinizarse dinámicas que, de alguna manera, les permita un tránsito más llevadero; estas dinámicas normalmente están relacionadas de manera directa con el cuerpo: revisar la manera en que se visten, evitar el tránsito en determinados espacios u horarios, procurar no estar solas, etc. A



esto llamamos *dinámicas del miedo*. En el *gráfico 4* se diferencia el uso de estas condicionales entre los hombres y mujeres de la muestra.

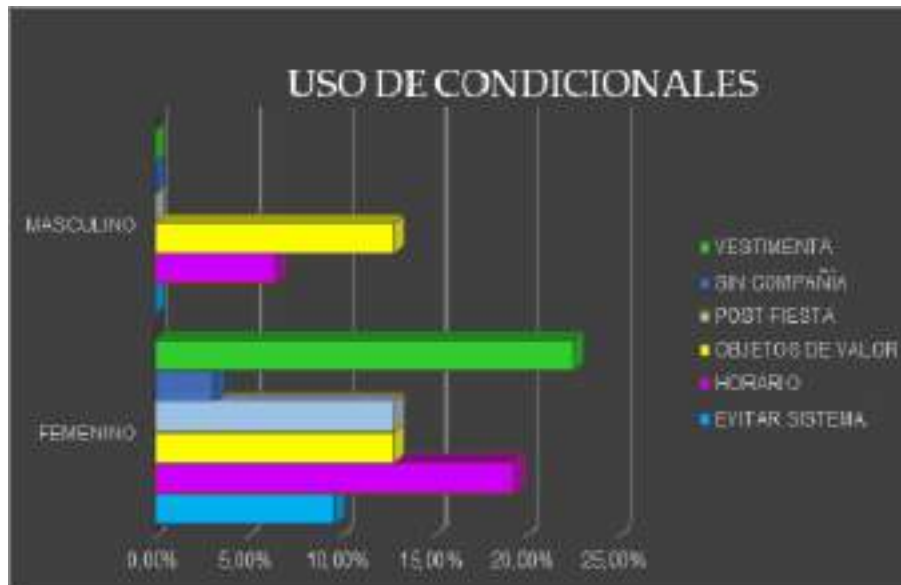


Gráfico 4. Fuente: Taller de cartografía social. 2019.

Como se observa, en el caso de los hombres las principales preocupaciones se centran en momentos en los que llevan objetos de valor y el horario en que hacen uso del sistema; por otra parte, para el caso de las mujeres, no solo se evidencia el uso de todas las condicionales, sino que además las cifras suelen ser más altas. Si relacionamos estas cifras con las dinámicas del miedo que introdujeron este apartado, es posible entender porque son las mujeres quienes mayormente tienen que adoptar dichas dinámicas, pues la gama de preocupaciones que se presentan para su caso recoge aspectos que no solo incluyen cuestiones generales de seguridad del espacio, sino también el espacio propio del cuerpo.

¿Por qué cuestionar la propia vestimenta para transitar por la ciudad? ¿Por qué la percepción de seguridad pende de la compañía de otros? ¿Por qué los estados alterados de conciencia (post-fiesta) afectan la percepción de seguridad del sistema? ¿Por qué éstos son problemas que afectan principalmente a las mujeres? Si bien éstas son cuestiones que han sido construidas históricamente desde la cultura hegemónica que cosifica los cuerpos femeninos, las características que le son propias al sistema de transporte masivo suscitan que el espacio se perciba más inseguro para las mujeres. Esto conlleva que sean las mujeres las que tengan que adoptar “una movilidad espacial y una espacialidad del cuerpo relegada en sí mismas con el fin de no llamar la atención del otro”. (Soto, 2017)



Desde la neurociencia social se postula que la dinámica social contextualiza las emociones, las moldea y motiva, situación que inminentemente influye en el sistema nervioso. (Ariza, 2016) Lo anterior quiere decir que existe una relación directa entre las emociones de cada sujeto y el tejido social del que hace parte, demostrando porqué la problemática de acoso viene acrecentando el *sufrimiento social*.

Al relacionar, entonces, emociones a experiencias que pueden resultar traumáticas, para el caso específico situaciones frecuentes de acoso en el sistema de transporte público, se evidencia que dichas experiencias suscitan emociones que conllevan el sentimiento de inseguridad al movilizarse en Transmilenio. Las emociones que más frecuentemente se ligan a este tipo de experiencias –desde el taller de cartografía social– son: *miedo* (9, 24%), *frustración* (4,11%), *impotencia* (4,11%) e *incomodidad* (4,11%); lo anterior permite cuestionarse sobre el grado de afectación que pueden ocasionar situaciones de acoso y/o agresión, que no resultan menores y que cada vez más piden a gritos se les brinde atención, no solo desde una re-estructuración del sistema de transporte que lo haga menos excluyente, sino también desde políticas públicas que no desconozcan o minimicen la problemática.

Conclusiones

Las dinámicas de acoso se han gestado desde hace mucho, tiempo en el que no se ha prestado la atención suficiente, por lo que resulta importante enfatizar en cuestiones que se presentan como agravantes de esta problemática. Seguir ignorando los efectos negativos que el acoso causa en los cuerpos, la movilidad, la habitación de la ciudad y el tejido social, no es una opción. La indiferencia que se ha tenido frente esta problemática a lo largo del tiempo no se presenta únicamente en los espacios donde surgen las agresiones, sino también en el silencio e intentos fallidos por parte del Estado, que pretende “solucionar” esta problemática de manera superficial a través de normatividades que desconocen el contexto en que se evidencian dichas dinámicas del acoso. También resulta importante ubicar el foco en las emociones que las personas víctimas de acoso sienten en relación con la experiencia, ya que reconocerlos dentro de su contexto permite saber las formas en las que se puede afrontar estas situaciones de una manera más contundente, transformando así no solo la subjetividad de las personas que se ven inmersas en dinámicas de acoso (tanto personas agredidas como las que agreden), sino los espacios en los que éstas situaciones se presentan.

Tras evidenciar la estrecha relación entre las variables que han guiado la presente investigación, las instancias normativas deben ahondar en la relación existente entre el



acoso, la emocionalidad y el lugar, o *no-lugar*, en el que se presentan dinámicas de acoso.

Notas

¹ «[...] el habitar está profundamente anclado a nuestro ser, a nuestro comportamiento, a una exteriorización de nuestra manera de vivir. [...] El hábito está ligado a la duración, a un detenerse y por supuesto, a un demorarse en algún lugar; hacer la propia habitación (morada) en algún lado (ser, albergarse, alojarse, anidar). Es emplear el tiempo en “estar”, y en términos de tiempo “emplear el tiempo en hacer alguna cosa”.» (Cuervo, 2008)

² Augé caracteriza tres, siendo éstos el prescriptivo (pararse en la línea amarilla, dejar salir primero, etc.), el prohibitivo (no fumar, no correr, etc.) y el informativo (rutas, ideogramas, mapas, etc.); éstos vienen a ser quienes orientan las acciones de los usuarios en el sistema de transporte, limitando la necesidad de interactuar con otros usuarios o trabajadores del sistema.

³ Como se vio con anterioridad, las agresiones —de cualquier índole— transforman la percepción sobre el sistema de transporte, por eso es necesario crear una tipología de las agresiones no solo para tipificar los casos de acoso

—ya sea para denunciar o generar informes al respecto— sino también para observar el impacto que tiene cada tipo de agresión a la hora de usar el medio de transporte.

⁴ Tomado de <http://www.xn--lacariosa-q6a.com/no-queremos-mas-toque-toque-en-transmilenio/>

⁵ En la actualidad a partir del mes de agosto, se está desarrollando otra campaña llamada “Me muevo segura”, que comprende la divulgación del protocolo en caso de acoso, aunque de esta última solo mención puesto que, al momento de realizar el taller y la revisión, la campaña no había salido.

Referencias

Ariza, M. (2016). *Emociones, afectos y sociología. Diálogos desde la investigación social y la interdisciplina*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.

Augé, M. (2000). *Los "no lugares", espacios del anonimato*. Barcelona: Editorial Gedisa, S.A.

Cuervo, J. (2008). Habitar: Una condición exclusivamente humana. *ICONOFACTO*, 43-51.

Dunckel, A. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis de transporte exclusivo para las mujeres. *La ventana*, 148-176.



- Equipo Sistema Violeta . (2017). *Acoso sexual contra mujeres en el transporte público. Caso TransMilenio Bogotá D.C. - 2017* . Bogotá D.C.: Dirección de eliminación de violencias contra las mujeres y acceso a la justicia.
- García, B., & Bedoya, P. (2002). Las relaciones de poder y violencia vinculadas al hostigamiento sexual. *Estudios de género y feminismos*, 37-48.
- Gaytan Sánchez, P. (2009). *Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Gómez, O. (2019). *El acoso sexual y actos de violencia contra las mujeres en espacios comunitarios*. Bogotá D.C: Secretaría Jurídica.
- Ley 1257 de 2008. Diario Oficial de la República de Colombia, Bogotá D.C., Colombia, 04 Diciembre 2008.
- Naredo, M. (2010). Miedo de las mujeres como instrumentos del patriarcado. *Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global*, 79-86.
- Pineda, Y. (2014). *La lucha contra el acoso y el hostigamiento sexual: Apuntes para una propuesta de trabajo desde la práctica de la diferencia sexual*. Barcelona: Centro de mujeres, Universidad de Barcelona.
- Secretaría Distrital de la Mujer. (2017). *Acoso sexual contra mujeres en el transporte público. Caso Transmilenio 2017*. Bogotá D.C: Dirección de eliminación de violencias contra las mujeres y acceso a la justicia.
- Soria, N., & Aiello, C. (2017). *Ciudades seguras y espacios seguros. Informe de resultados globales*. Nueva York: ONU Mujeres.
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 127-146.
- Transmilenio S.A.; Ramírez, Felipe. (2019). *Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - Agosto 2019. Informe No. 59*. Bogotá D.C.