Experiencia comparada de los efectos de la segregación de género en el Metro.

Casos de Brasil, Estados Unidos Mexicanos (México) y Japón.

Autor

Claudia Cuevas Saavedra
Email ccuevas@bcn.cl
Tel.: (56) 32 226 3146

Nº SUP: 134692

Resumen

La literatura sobre el tema advierte, que servicios exclusivos de transporte segregados por género es una solución a corto plazo, sólo una protección temporal que no resuelve el problema del acoso sexual. Por lo cual, las conductas sexuales inapropiadas deben abordarse de manera integral, de tal manera de proteger el derecho a una movilidad segura y confiable, desarrollando estrategias que eviten la victimización y el aislamiento de las mujeres y géneros no binarios.

No obstante, hay consenso que la separación con vagones reservados para mujeres, niños, personas con discapacidad y géneros no binarios es una alternativa para generar espacios seguros y combatir el abuso y la violencia sexual. Asimismo, la literatura da cuenta que la medida discrimina y estigmatiza también a hombres, que también sufren acoso.

En este contexto, hay países que han legislado al respecto, sin embargo, mientras algunos (México y Japón) han definido sanciones; otros (Brasil) no las incorporan, lo que impacta en el éxito de la segregación, incidiendo además en la inhibición del acto de denunciar al acosador(a).

Por otra parte, la política también ha sido objeto de diversos tipos de análisis, tales como: espacial, de clases (Japón, sociedad patriarcal; México, sociedad machista), roles de género, todo lo cual define patrones diferentes de movilidad, lo que explicaría, en cierta medida, porque las mujeres constituyen mayoría en el transporte, como en México donde las mujeres representan el 58% de los pasajeros.

En otro sentido, es posible observar organizaciones feministas a favor y en contra de la protección a través del confinamiento (Brasil, Japón), sea porque aumenta la percepción de seguridad o porque socava la igualdad de género o porque institucionaliza el que los hombres no se controlan.

Así como, hay mujeres que prefieren continuar utilizando vagones mixtos, hay voces que exigen carros reservados para hombres (Japón).

Por último, precisar que el acoso en el Metro, no sólo ocurre al interior de los vagones, también sucede en transbordos, accesos, andenes y otros lugares.

Introducción

Este documento se enfoca, de acuerdo a lo solicitado, en la experiencia comparada sobre el impacto de la implementación de vagones para mujeres en el transporte en Metro. Los países investigados son Brasil, Estados Unidos Mexicanos (México) y Japón.

Cabe señalar, que el presente informe consideró a Ecuador en la investigación, sin embargo, recién en diciembre de 2022 se inaugurará este sistema de transporte en el país, razón por la cual no se incluye en el presente informe[1].

Sin embargo, el inicio de su construcción -como señala Metro de Quito- incorporaría en ésta un enfoque de género: la equidad [es un] elemento transversal en la operación del Metro de Quito, desde una perspectiva integral de respeto y defensa de los derechos humanos, donde los usuarios viajen en condiciones de seguridad. Esta [… es] parte de la estrategia de cooperación interinstitucional "Cero acoso" que implementa el Municipio de Quito y que se ejecutará en el Metro de Quito cuando inicie su operación en diciembre de 2022[2] [3].

Para la elaboración del trabajo se utilizó la información[4] proveniente de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), ambos de la Ciudad de México, de organismos internacionales, tales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), así como publicaciones académicas, de divulgación y prensa.

I. Antecedentes

La movilidad es una cuestión de género (OCDE, 2018). Las diferencias entre hombres y mujeres en la movilidad aumentaron considerablemente con la llegada del automóvil y la distancia cada vez mayor entre los espacios domésticos -tradicionalmente de dominio femenino- y los lugares de trabajo -tradicionalmente de dominio masculino. Si bien, algunas diferencias tienden a desaparecer en las generaciones más jóvenes, otras persisten y aún reflejan roles sociales diferenciados por género, particularmente en relación con el cuidado de los hijos; diferencias todas que acentúan y perpetúan las desigualdades en términos de movilidad. Hombres y mujeres no utilizan los mismos modos de viaje, tampoco las mismas frecuencias, ni lo hacen por las mismas razones[5].

Respecto a estos diferentes patrones de viajes (BID 2020), la complejidad de los patrones de transporte femeninos están vinculados a que las mujeres suelen realizar más tareas domésticas y de cuidado de familiares que los hombres y por lo tanto, necesitan combinar sus traslados diarios al trabajo con viajes

[1] La Hora. (2018, diciembre 17). Constructora del Metro de Quito incorpora enfoque de género contra el acoso. Disponible en http://bcn.cl/32l2i (junio 2022).
[2] Metro de Quito. (2022) Metro de Quito se prepara para ser un transporte con 'Cero acoso'. Disponible en http://bcn.cl/32hzq (junio 2022).
[3] Para mayor información sobre el programa Cero acoso: BID. *Regional Transport Gender Lab*. (2019). Resumen Ejecutivo. Iniciativas para generar un sistema de transporte seguro y libre de violencia como aportes al bien público. Disponible en http://bcn.cl/32es9 (junio 2022).
[4] Las traducciones son propias. La información de los sitios web, chequeados al 6 de junio, puede variar en elcorto plazo.
[5] OCDE. (2018). *Women's Safety and Security. A Public Transport Priorit*y. Disponible en http://bcn.cl/32d7h (junio 2022).

a escuelas, guarderías, centros médicos y de compras, además son más propensas a desplazarse para acompañar a otro miembro de la familia como niños o personas mayores[6].

En América Latina y el Caribe (LAC), en promedio más del 50% de los usuarios de transporte público son mujeres, sin embargo, la mayoría de los sistemas de transporte público disponibles en la región no están diseñados teniendo en cuenta las necesidades de las mujeres. Esta ausencia de servicios de transporte planificados en concordancia con las demandas específicas de hombres y mujeres responde a normas culturales y estereotipos de género vigentes que, tradicionalmente asocian a las mujeres a los espacios domésticos. Asimismo señala el BID, son pocas las mujeres empleadas en el sector de transporte que participen de los procesos de toma de decisiones para diseñar mejores soluciones que favorezcan su movilidad[7].

En este contexto, las mujeres están más expuestas al acoso callejero/sexual en el espacio público, acoso sobre el cual no existe una definición estandarizada, cuestión que se ve reflejada en las normativas que los países han desarrollado para enfrentar esta problemática (BCN, 2022)[8].

No obstante lo anterior, es posible consensuar la definición de acoso callejero (Figura 1) basado en el género propuesta por *Stop Street Harassment*[9]:

> Comentarios, gestos y acciones impuestas por un extraño en un lugar público, sin que haya consentimiento y que son dirigidas a las personas a razón de su sexo, su género, la expresión de su género o su orientación sexual, real o percibido.

Figura 1: Campaña del Departamento de Policía de Tránsito del Metro[10] (Washington, DC, Estados Unidos).

Fuente: El porqué de la relación entre género y transporte[11].

[6] BID. (2020). Desigualdad de género en las ciudades. Disponible en http://bcn.cl/32epm (junio 2022).
[7] Ibídem.
[8] Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN). (2022). Acoso sexual en espacios públicos. Marcos legales y política pública en Perú y Francia. [Informe BCN]. Elaborado por María Pilar Lampert G., con la colaboración de Virginie Loiseau. Disponible en http://bcn.cl/32i0x (junio 2022).
[9] Ibídem.
[10] Del inglés *Metro Transit Policy Department* (*MTPD*).
[11] BID. (2016). El porqué de la relación entre género y transporte. Disponible en http://bcn.cl/32ffu (junio 2022).

Dichas interacciones no deseadas pueden tener lugar en las calles, en las tiendas, en el transporte público, en los parques y en las playas, y pueden incluir desde el acoso verbal hasta el exhibicionismo, seguir a la víctima, manosear e incluso violar, [todo lo cual] hace que la persona acosada sienta un desmedro bajo la forma de: molestia, enojo, humillación o miedo, entre otros (*National Street Harassment*, 2014, citado en BCN, 2022)[12].

El acoso en el espacio público, considerado violencia, genera impactos negativos en la víctima: temor, inseguridad, pérdida de autonomía, de independencia y de libertad de desplazamiento. Además, su efecto no sólo está dado por la gravedad del hecho sino también por su recurrencia: las víctimas se pueden enfrentar al acoso callejero varias veces al día, de parte de diferentes agresores (OCAC, s/f, citado en BCN, 2022)[13].

Finalmente, el derecho a la movilidad es intrínseco al acceso de las mujeres al espacio público, sin embargo, algunas mujeres no tienen otra opción que definir diferentes estrategias para evitar la victimización y los lugares inseguros[14]. Para resolver esta problemática, iniciativas legislativas, gubernamentales y de empresas de transporte de metro han propuesto medidas que buscan frenar la violencia de género, tal es el caso de Brasil, México y Japón.

II. Brasil

En 1995, comenzaron a circular en São Paulo los vagones reservados para mujeres a fin de frenar el acoso sexual en las horas punta. La medida estuvo acompañada de carteles, pegatinas y de folletos informativos. El primer día de servicio, el 20% de las calcomanías pegadas en los trenes operados por *Companhia Paulista de Trens Metropolitanos*, CPTM (trenes de cercanías) habían sido destruidas al mediodía. La medida fue desechada dos años después por la baja aceptación y, como argumentó CPTM, como resultado de la infracción a la restricción por parte de los hombres a quienes no era posible sancionar dado el derecho a la libre circulación garantizado por la Constitución brasileña (Tillous, 2019)[15].

Cabe consignar, que el [mismo] argumento […] contra de la medida, bien podría invocarse a favor de ésta, ya que[16]:

> […] la oposición masculina a los [vagones] solo para mujeres se basó en la referencia al derecho constitucional que garantiza la libertad de movimiento, igual para hombres y mujeres. Por lo tanto, los hombres que utilizaban los primeros vagones exclusivos para mujeres no eran controlados ni sancionados por el operador, en virtud de la aplicación del artículo 5 de la Constitución brasileña (1988).

[12] Ibídem.
[13] Ibídem.
[14] Ceccato, Vania. (2017). *Women's transit safety: making connections and defining future directions in research and practice*. Disponible en http://bcn.cl/325ny **Error! Hyperlink reference not valid.**(junio 2022).
[15] Tillous, Marion. (2019). *Women, (railway) class and the state: an analysis of two controversies surrounding women-only metro carriages (Cairo – São Paulo). Gender, Place & Culture*. Disponible en http://bcn.cl/325mz (junio 2022).
[16] Magalhães, Luiz E. (2018). *Pezão libera vagões femininos do metrô e da SuperVia para travestis e mulheres trans*. Disponible en http://bcn.cl/32fgo (junio 2022).

En 2013, producto del acoso que sufrió en un autobús la [trabajadora de casa particular][17] del Diputado Gerson Bittencourt (Partido de los Trabajadores), se retoma la discusión a partir del proyecto de ley presentado por el parlamentario que proponía vagones reservados para mujeres en el metro, generándose una polémica -como señala Tillous- entre el mundo obrero y el burgués[18].

En este contexto, el *Conselho Estadual da Condição Feminina* (CECF) reunió a "todas las organizaciones feministas involucradas en el tema" para discutir el proyecto de ley y solicitar al gobernador, por votación unánime de las organizaciones presentes, una moción en contra del proyecto. La autoridad vetó el proyecto y propuso medidas alternativas. Esta reunión presentó un problema: en ésta estuvieron ausentes las organizaciones feministas, que públicamente se manifestaron a favor de los vagones solo para mujeres, como es el caso del *Movimento Mulheres em Luta* (MML), organización socialista y anticlasista, con origen en la Confederación Sindical Conlutas[19].

Cabe mencionar, el papel que de acuerdo a Tillous, tuvo el representante de la *Secretaría dos Transportes Metropolitanos de São Paulo*, autoridad reguladora del transporte del Estado quien estuvo junto al gobernador al momento que éste vetara la moción legislativa, entidad que además asistió a la reunión convocada por CECF, oportunidad en que la Secretaría demostró la inviabilidad práctica de los vagones reservados[20].

El MML que consideró que, aunque no se resolvía el problema de fondo de la violencia sexual contra la mujer en el transporte público, era una forma de protección contra la violencia machista y sexual, también se oponían al razonamiento que responsabiliza a la mujer por dichas agresiones. Por otra parte, dado que las mujeres representan el 58% de los pasajeros en el transporte colectivo, un solo vagón reservado no es insuficiente, por lo cual solicitan un número de vagones proporcional al número de mujeres pasajeras y una inversión en transporte colectivo equivalente al 2% del PIB federal[21].

En tanto, la organización feminista Marcha Mundial das Mulheres (MMM) se opuso a la medida por considerar que normaliza la idea que los hombres son acosadores y que no pueden controlar sus impulsos sexuales. También instala la visión binaria de los sexos, ignorando a las personas transgénero y personas no binarias[22] (Figura 2); normaliza la heteronormatividad de la sociedad, descuidando a los hombres acosados por otros hombres y; por último porque estos vagones limitan, en la práctica, el acceso a los vagones mixtos por cuanto exponen a las mujeres que viajan en ellos a la sospecha de su complacencia ante actos de acoso, trasladando la responsabilidad de la agresión a las propias mujeres, quienes tenían la posibilidad de eludirla eligiendo el vagón reservado para ellas[23].

[17] El trabajo doméstico es el principal sector laboral de las mujeres de clase trabajadora (Vidal, 2007). Op. Cit. *Women, (railway) class and the state*.
[18] Op. Cit. *Women, (railway) class and the state*.
[19] Op. Cit. *Pezão libera vagões femininos do metrô e da SuperVia para travestis e mulheres trans*.
[20] Ibídem.
[21] Op. Cit. *Women, (railway) class and the state*.
[22] Miranda, Marina C. de. (2017) ¿Vagones para Mujeres: una separación que protege? *Cuestión urbana*, año 2, nº 2. Disponible en http://bcn.cl/326ow (junio 2022).
[23] Op. Cit. *Pezão libera vagões femininos do metrô e da SuperVia para travestis e mulheres trans*.

Figura 2: Vagones femeninos liberados para travestis y mujeres transexuales.

Fuente: *Pezão libera vagões femininos do metrô e da SuperVia para travestis e mulheres trans*.

A propósito de la publicación de la Encuesta del *Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada* (IPEA) sobre violencia contra las mujeres, MML organizó la manifestación "No me toques o te apuñalo" (N*ão me encoxa que eu não te furo*) en contra de sus afirmaciones[24] [25]:

- "Las mujeres que usan ropa provocadora deben esperar ser agredidas", 65,1% de las personas encuestadas (hombres y mujeres) estuvieron de acuerdo;
- "Si las mujeres supieran cómo comportarse, habría menos violaciones", un 58,5% estuvo de acuerdo.

Asimismo, para incidir en la discusión, MMM filtró un documento que estaba siendo preparado por la ciudad de São Paulo, el cual proponía soluciones alternativas a los vagones reservados, tales como educación (campañas de prevención, campañas de información sobre los derechos de las mujeres), prevención (cámaras, mejora de la iluminación en los paraderos de bus, transporte más frecuente y de mejor calidad para evitar tacos) y sanciones (procedimientos de denuncia y queja más fáciles, capacitación del personal ferroviario)[26].

En Brasilia, la Cámara Legislativa aprobó en junio de 2012, la Ley Nº 4.848 que obliga a la Compañía del Metropolitano del Distrito Federal (METRO/DF) a destinar vagones exclusivos (primer vagón) para mujeres y personas con discapacidad en horarios punta, "con vigencia continua", en todos los horarios y días de la semana (incluyendo sábados, domingos y feriados); sin embargo la ley no explicita claramente dichos horarios. La normativa prevé el uso mixto en los demás vagones, excluye los días sábado y domingo de esta obligatoriedad y revoca las disposiciones contrarias. Esta es la única ciudad del país[27] que incluye, junto a las mujeres, a las personas con discapacidad como destinarias del servicio de vagones exclusivos[28].

Otra evaluación de la separación de vagones para mujeres de Brasilia, reúne las perspectivas de diferentes actores de los debates acerca de políticas para mujeres (académicas feministas, movimientos sociales y usuarias del subterráneo), quienes además analizan los resultados de un cuestionario aplicado a 31 usuarias del transporte subterráneo, la cual indica que la política de separación

[24] Op. Cit. *Women, (railway) class and the state*.
[25] La manifestación incluía la entrega de agujas y folletos que incitaban a defenderse del abuso sexual.
[26] Op. Cit. *Pezão libera vagões femininos do metrô e da SuperVia para travestis e mulheres trans*.
[27] Brasilia, junto a la Ciudad de México (CDM), es una de las dos ciudades latinoamericanas con esta inclusión.
[28] Op. Cit. ¿Vagones para Mujeres: una separación que protege?

implementada responde a una demanda o necesidad práctica de las mujeres relativa a su seguridad y es bien evaluada por éstas. No obstante, su ejecución no supera ni transforma, en un sentido amplio las desigualdades de género, por lo tanto no respondería a intereses estratégicos de las mujeres[29].

Además, cita los datos presentados, en abril de 2014, por el instituto de investigaciones *Datafolha* respecto a casos de abuso sexual registrados en la capital de San Pablo -incluidas 768 personas de 16 años o más- donde más del 50% de los pasajeros expresó haber sido acosado sexualmente, siendo este porcentaje más alto entre las mujeres (63%) y todavía mayor dentro de la franja de 25 a 34 años (64%), agregando que en Brasil no existe consenso si la medida trae más beneficios que perjuicios[30].

Otras opiniones de algunos grupos de mujeres y feministas, probablemente los más (re)conocidos, están en desacuerdo con la medida porque no sólo 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. Según estos grupos, la medida aportaría al estigma de que todos los hombres tendrían deseos incontrolables, por lo que no habría otra alternativa que la de mantener a las mujeres fuera de su alcance (Miranda, 2017)[31].

Por otra parte, los diferentes actores participantes de la evaluación afirman que, en general, las personas que utilizan este medio de transporte apoya la medida de los vagones exclusivos, los utilizan y precisan de los mismos y [los entrevistadas] agregan cuestiones como la reproducción del machismo, segregación de las mujeres como forma de culpabilización hacia las mismas por el acoso sufrido, afirmación de la libertad sexual del hombre versus la de la mujer que debe ser “reservada”, continuidad de la separación binaria y excluyente de hombres y mujeres; en tanto, las personas contrarias a la medida, no son usuarias del [servicio][32].

Asimismo, los evaluadores indican que las respuestas también mostraron que la política de separación de los vagones no transformó la sensación de seguridad de las usuarias en todos los trayectos, ya que tiene fallas y no abarca todos los espacios pasibles de acoso. Además, tampoco evolucionó como política hacia una intervención social más profunda, ni resuelve el problema mayor de la libertad sexual de las mujeres, ni afecta otros espacios, no consiguiendo alcanzar intereses estratégicos. Si bien, es una política necesaria y la población usuaria la aprueba, debe ser reevaluada y mejorada prestando atención a las consideraciones que las propias pasajeras hicieron y a las cuestiones señaladas por los movimientos sociales[33].

III. Estados Unidos Mexicanos (México)

El metro del país ocupa el segundo lugar como el menos seguro dentro de las 15 ciudades más grandes del mundo y es el menos seguro en América Latina. De acuerdo a un estudio de Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED), en tres de los principales medios de transporte público de la ciudad, más del 80% de las usuarias fueron víctimas de algún tipo de violencia sexual durante el año

[29] Ibídem.
[30] Ibídem.
[31] Ibídem.
[32] Ibídem.
[33] Ibídem.

2009 y más del 80% de esas agresiones se llevaron a cabo en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), también conocido como Sistema de Transporte Colectivo (STC)[34].

Cabe agregar, para comprender [y contextualizar] este espacio como un lugar significativo en la vida urbana de sus habitantes, que la red tiene 12 líneas y 195 estaciones, con más de 4 millones de viajes diarios, la longitud total de la red del metro es de 225 km, en la que se distribuyen 115 de las estaciones, donde más del 60% son subterráneas, otras 55 circulan a nivel de superficie y 25 estaciones van por viaducto elevado[35] [36].

En este contexto, el Gobierno del Distrito Federal reconoce que la violencia contra las mujeres en espacios públicos es un grave problema. Para enfrentarlo, en 2008, creó el programa Viajemos Seguras, diseñado para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan, en el transporte público y concesionado de la ciudad. Una de sus medidas es la separación de hombres y mujeres en el metro ligero, módulos de atención y denuncia para casos de abuso sexual en el sistema de transporte colectivo (BID, 2016)[37].

Es así como la Ciudad de México (CDM), que cuenta con el sistema de metro más grande de América Latina, es una de las dos ciudades latinoamericanas que dispone -como se observa en la figura 3- de vagones de trenes y autobuses del metro reservados para mujeres y niños menores de 12 años (la otra es Río de Janeiro en Brasil), esta es una estrategia del programa “Viajemos seguras”, implementado, en 2008 (Davison, 2019)[38].

Los hombres tienen prohibido abordarlos -de 5:00 a 24:00 horas, los siete días de la semana[39], la sanción corresponde a una multa equivalente a 21 a 30 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México[40] o a un arresto de 25 a 36 horas[41] [42] o 12 a 18 horas de trabajo comunitario[43]. Para reforzar el respeto de esta medida, el STCM llevó a cabo las campañas “No es no” (Figura 4) y “Atrás de la raya” (Figura 5).

---

[34] Soto V., Paula y Castro R., Carlos. (2017). La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México. En: Martínez R., Juana. *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal*. México: UNAM, pp. 201-227. Disponible en http://bcn.cl/32eye (junio 2022).

[35] Soto V., Paula. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, n° 16, pp. 127-146. Disponible en http://bcn.cl/326uf (junio 2022).

[36] Op. Cit. La violencia de género en los espacios públicos.

[37] Op. Cit. El porqué de la relación entre género y transporte.

[38] Davison, Tamara. (2019). *Sexual harassment continues in transport system despite women-only carriages. Three of four women using Mexico City’s public metro feel at risk of sexual harassment or abuse*. *Latinoamerica Reports*. Disponible en http://bcn.cl/325n9 (junio 2022).

[39] Según el artículo 26, numeral XI, de la Ley de Cultura cívica del Distrito Federal, es una infracción contra el entorno urbano de la CDM ingresar a zonas señaladas como de acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Ley de Cultura cívica del Distrito Federal (2004, modificada en 2014). Disponible en http://bcn.cl/32e07 (junio 2022).

[40] La Unidad de Medida y Actualización (UMA) mensual corresponde a $2,925.09 (pesos mexicanos). De acuerdo al tipo de cambio del Banco Central, al día 8 de junio, equivale a $122.721. (pesos chilenos).

[41] Op. Cit. Ley de Cultura cívica del Distrito Federal.

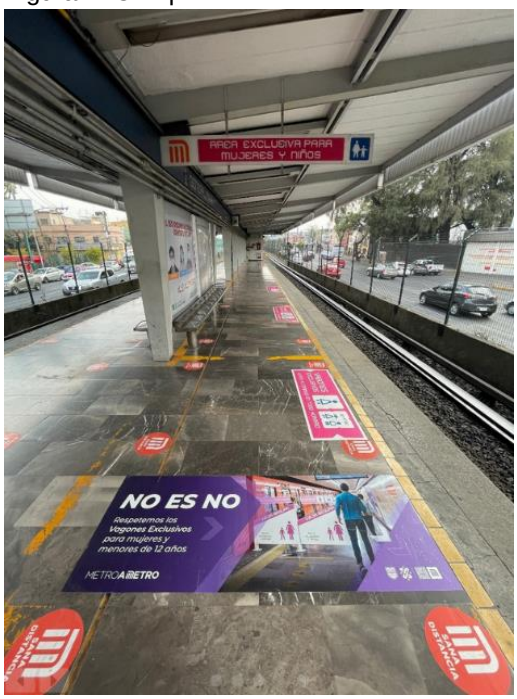
[42] Mulato, Abril. (2016). Sí, en México ya se puede multar a los hombres que usan los vagones del metro para mujeres. *El País*. Disponible en http://bcn.cl/326og (junio 2022).

[43] Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM). (2022). En el marco del Día Internacional de la Mujer el Metro refuerza el llamado a respetar los espacios exclusivos para las mujeres. Disponible en http://bcn.cl/32el2 (junio 2022).

Figura 3: Letreros rosados en carros y estaciones de metro identifican los espacios exclusivos para mujeres.

Fuente: *Sexual harassment continues in transport system despite women-only carriages*.

Figura 4: Campaña “No es no”



Fuente: Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Figura 5: Campaña “Atrás de la raya”

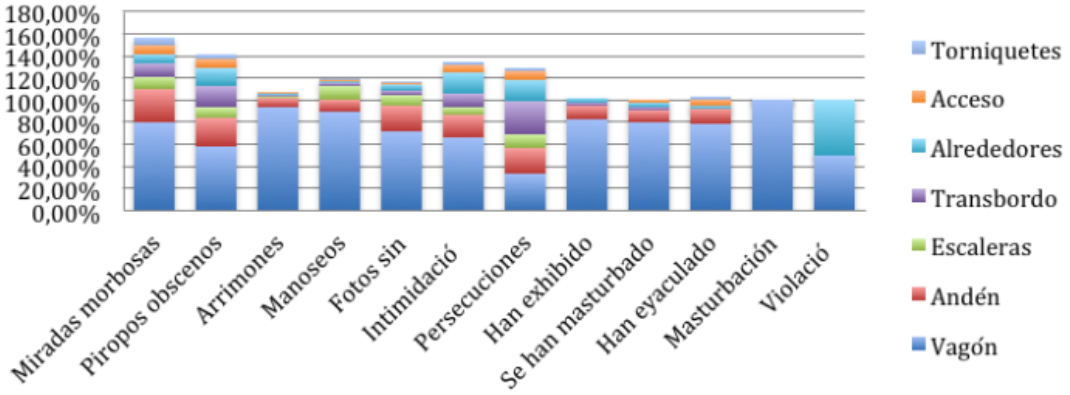
Fuente: Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Previa a la evaluación, la autora identifica desde la mirada espacial antes enunciada[44], los diferentes escenarios y las prácticas (Gráfico 1) que se configuran dentro del Metro, prácticas espaciales definidas por el paso por el lugar (caminar, circular, pasar, correr) y por los espacios, el lugar donde permanecen dichas prácticas (estar, esperar, conversar)[45].

[44] Se ha documentado [que] enfrentar un ambiente de hostilidad implica, en muchas ocasiones, transformaciones de [los] movimientos por la ciudad, cambios en los sistemas de transporte, gastar más por seguridad, restringir el uso de ciertos espacios para reducir el riesgo, lo que confirma el papel que juega la violencia sexual en la configuración de la movilidad cotidiana restringida y en la relación de las mujeres como colectivo con la ciudad que habitan. Op. Cit. Diferencias de género en la movilidad urbana.

[45] Ibídem.

Gráfico 1. Lugares de incidencia de agresiones sexuales.



Fuente: Diferencias de género en la movilidad urbana.

Así también, cabe precisar que el programa institucional [Viajemos seguras] no cuenta con evaluaciones sistemáticas, por lo tanto se busca conocer el impacto que la medida de separación de vagones entre hombres y mujeres en el STCM tiene sobre la percepción de inseguridad y la disminución de actos de violencia sexual (Soto, 2017)[46].

Luego de esta anotación, continuamos con la diferenciación de la autora, afirma que el principal hallazgo de su estudio es que los actos de acoso y violencia sexual dependen de los lugares[47] [48]:

- La mayor parte de los actos de violencia se localizan en el vagón;
- No es menos significativo que hay actos de violencia sexual que aparecen relacionados a los transbordos, accesos, andenes, entre otros.

Desde el punto de vista de los lugares, espacios seguros/inseguros dentro del STCM, […] al examinar la relación luz-oscuridad, al no ser uniforme la distribución de luz se presentan contrastes violentos entre zonas muy iluminadas y zonas no iluminadas, es así que las últimas estaciones, las zonas de salida, son clara expresión de estos contrastes. […]. Otro aspecto diferenciador de los espacios desolados es el mantenimiento y cuidado del espacio colectivo, el deterioro y degradación de los ambientes en las estaciones, es un elemento físico que produce mayor percepción de inseguridad[49].

Indica Soto, que la opinión generalizada de las usuarias sobre la implementación de la segregación de vagones, en una primera mirada, es que contribuye a disminuir la percepción de inseguridad; sin embargo, hay matices aportados por otras usuarias que expresan que no se debe pensar como una solución al problema de violencia sexual. Además, un análisis más fino de los supuestos de este

[46] Soto V., Paula y otros. (2017). Evaluación de impacto del programa "Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México": Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos. Disponible en http://bcn.cl/326ua (junio 2022).

[47] Estos microespacios no significan sólo una ubicación geográfica, sino más bien están implicados en la construcción de relaciones de poder complejas que integradas con procesos físicos, simbólicos y sociales se entrecruzan en la producción y reproducción del miedo y la violencia por razones de género.

[48] Op. Cit. Diferencias de género en la movilidad urbana.

[49] Ibídem.

programa[50] permite observar que es una idea controversial porque: por una parte refuerza, simbólicamente la idea de las mujeres como víctimas, vulnerables y objetos de una política y; por otra, porque para lograr los efectos esperados del programa debe articularse con cambios a nivel de inversión, de diseño y de mejoramiento del sistema en su conjunto[51].

En ese contexto, uno de los principales problemas del programa Viajemos Seguras se vincula con la baja cantidad de denuncias de las mujeres, de los delitos de violencia sexual en el Metro, y con ello la escasa posibilidad de que la denuncia legal sea utilizada como una estrategia de enfrentamiento. En efecto, tan solo el 9,3% de las mujeres encuestadas reconoce haber realizado algún tipo de denuncia, lo que es muy bajo en relación a la comisión de delitos sexuales en este espacio público. Hay una sensación compartida de que la denuncia implica demasiado tiempo y los resultados son frustrantes. A esto se suma la desconfianza en la propia policía y en las autoridades, razones para no denunciar[52].

Por otro lado, hay aspectos que dificultan la calidad de implementación de la separación de vagones, los que pueden ayudar a entender por qué los resultados de la evaluación son tenues[53] [54]:

1. Horario de funcionamiento. Algunos horarios definidos mostraron cierta flexibilidad (sólo sucede, por razones que tuvieron que ver con factores de contexto, en algunas estaciones).
2. Escasez de policías que aseguren el respeto de la medida por parte de los hombres usuarios.
3. Heterogeneidad de la señalética y mecanismos de separación: vallas naranjas (de madera, de plástico, y de plástico y metal), puerta de acrílico, marca en el suelo, letrero.
4. Escasa difusión institucional del programa, que implica una falta de identidad con éste, lo que repercute en el conocimiento del programa.
5. Escasa información sobre cómo hacer denuncias en las estaciones donde no hay módulos de atención.

En relación a las acciones que podrían mejorar la seguridad en el Metro[55], las propias mujeres señalan como las medidas más adecuadas: las campañas de sensibilización y mejora de las condiciones de las plataformas. Se confirma que, los entornos deben ser considerados y deben tomarse acciones para su mejora (Valentine, 1990 citado por Soto, 2017), [donde] las intervenciones de seguridad y las acciones de planificación urbana pueden servir para involucrar la participación del público en la producción de un entorno seguro y habitable. Al respecto, señala Soto que llama profundamente la atención que la última alternativa enunciada por un número considerable de las mujeres encuestadas es cambiar el comportamiento de los hombres[56].

---

[50] Objetivo general: “Realizar acciones institucionales coordinadas, desde un enfoque de género, entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, para garantizar que las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia” (Inmujeres, 2013). Op. Cit. Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”.

[51] Ibídem.

[52] Ibídem.

[53] Op. Cit. Diferencias de género en la movilidad urbana.

[54] Op. Cit. Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”.

[55] El programa se implementa a través de tres procesos operativos: vigilancia [seguridad], dosificación y asignación [separación] a través de la implementación de 3 vagones exclusivos por tren en 8 líneas. Op. Cit. Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”.

[56] Op. Cit. Diferencias de género en la movilidad urbana.

Finalmente, si bien programas como Viajemos Seguras pueden ser efectivos para erradicar la incidencia de violencia sexual contra las mujeres en el transporte público, pueden tener, como lo muestra el estudio, impactos no deseados: cuando el programa está en operación los niveles de violencia física se incrementan, una de las explicaciones puede ser que el espacio reservado a las mujeres sea más grande que el socialmente óptimo, causando mayor aglomeración en el resto de los vagones[57] [58].

IV. Japón

Ciudades como Osaka y Tokio cuentan con sistema de transporte público capaz de transportar a millones de pasajeros todos los días, sólo en esta última ciudad se estima que 8,7 millones de personas utilizan, diariamente, el metro. En las principales ciudades de Japón hubo muchas denuncias de acoso y otros delitos sexuales en el transporte público[59], según algunos expertos éste se debió a una mayor conciencia pública de que se trata de delitos sexuales que deben ser denunciados para ser sancionados (Lupiáñez, 2021)[60].

En 2004, Tokio registró un número récord de denuncias[61], debido a este aumento, la policía recomendó a las empresas de trenes tomar medidas, sin embargo, éstas fueron reticentes dado que preveían retrasos dada la obligación de los pasajeros a buscar vagones destinados a hombres o mujeres[62] [63].

En Japón, se llama "*chikan*" -traducido como hombre lascivo- tanto al acto (Figura 6) como a los delincuentes de este delito sexual. Éste es un problema social que ocurre, principalmente en las horas de alta demanda cuando los vagones están repletos y afecta tanto para hombres como a mujeres, sin embargo, las tácticas contra el problema enfatizan la responsabilidad de las mujeres en protegerse a sí mismas en lugar de disuadir el acoso sexual. La victimización por *chikan* puede aumentar la percepción de riesgo, inducir una sensación de vergüenza y dañar el sentido de autocontrol (Chu, 2020)[64].

[57] Vagones de hombres y otros géneros no binarios (nota de la autora de este informe).
[58] Op. Cit. Evaluación de impacto del programa "Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México".
[59] 2.201 tocamientos y otros delitos sexuales (como tomar fotos obscenas), casi el triple que las 778 de 1996. El tercio de estas denuncias fueron presentadas por estudiantes de colegio; hasta dos tercios de las mujeres de 20 a 30 años habían sido víctimas de algún tipo de acoso en los trenes y; un total de 1.886 de las denuncias dio lugar a la detención de hombres de entre 14 y 80 años. Op. Cit. *The history of the woman only train carriages in Japan*.y Op. Cit. *The history of the woman only train carriages in Japan*.
[60] Lupiáñez, María. (2021). *The history of the woman only train carriages in Japan. Living in Japan*. Disponible en http://bcn.cl/325nc (junio2022).
[61] Más del 75% de todas las mujeres japonesas han sido manoseadas, sin embargo, menos del 10% denuncia estos delitos por temor a que no les crean.
[62] Op. Cit.*The history of the woman only train carriages in Japan.*
[63] Guevaras, Daniela. (2019). *Japan: riding the rails of sexual harassment*. *Asia Media Internationa*l. Disponible en http://bcn.cl/325ng (junio 2022).
[64] *Chu, Kiki K*. (2020). *Power of the eyes: deterring sexual harassment in Tokyo subways using images of watchful eyes*. *Behavioural Public Policy*. Disponible en http://bcn.cl/325ne (junio 2022).

Figura 6: C*hikan* en Japón: mirada ilustrada cómo los acosadores sexuales manosean a las mujeres en los trenes.

Fuente: *Japan's 'chikan'*[65].

En razón al alza de denuncias de 2004, al año siguiente comenzaron a circular trenes con vagones exclusivos para mujeres en hora punta o durante todo el día (normalmente, de 6 a 9 h. y 17 a 21 h.), los carros están marcados -como se observa en la figura 7- con letreros rosados que dicen "solo para mujeres". También hay carteles en el piso de la estación de tren, justo enfrente de donde se abren las puertas de los vagones[66].

Figura 7: Una mujer bajando de un carro exclusivo para mujeres en el metro de Osaka en Japón.

Fuente: ¿Vagones de Metro exclusivos para mujeres?[67]

Desde entonces, coincidentemente con lo expresado por las usuarias de Brasil, estas medidas han sido impopulares ya que las mujeres las consideran más una molestia que una forma de protección, especialmente durante las horas de alta demanda. Además, la medida asume que las mujeres solo pueden estar seguras a través del confinamiento, por lo que, paradójicamente, cambia la atención de condenar a los manoseadores a culpar a las víctimas por protegerse inadecuadamente, lo que resulta en una mayor vulnerabilidad para quienes olvidan o eligen no utilizar los vagones exclusivos[68]. Sólo agregar, que hubo mujeres muy satisfechas con la medida y que se redujo el número de denuncias[69].

En tanto, en un principio la reacción de algunos hombres fue de rechazo porque decían sentirse "discriminados", porque el resto de vagones suelen estar más llenos que el de "solo mujeres" y que no

[65] Che, Jenny. (2019, junio 12). *Japan's 'chikan': An illustrated look at how sexual harassers grope women on trains. France 24 Observers*. Disponible en http://bcn.cl/325nb (junio 2012).
[66] Op. Cit. *The history of the woman only train carriages in Japan.*
[67] Sepúlveda, Paulina. (2022, abril 7) ¿Vagones de Metro exclusivos para mujeres? Medida implementada en México, Japón y Brasil que busca replicarse en Chile. *La Tercera*. Disponible en http://bcn.cl/326hv (junio 2022).
[68] Op. Cit. *Power of the eyes.*
[69] Op. Cit. *The history of the woman only train carriages in Japan.*

se sienten cómodos viajando en otros vagones [mixtos]; además, pagando la misma tarifa van en carros atiborrados. No obstante, hubo hombres a favor, argumentando que así no serán tomados por pervertidos por el mero hecho de ser hombres[70] [71].

En relación a la segregación de carros, puede agregarse el debate masivo suscitado en las redes sociales, en 2017, a causa de la muerte de dos hombres -uno en Yokahoma y otro en Tokio- al huir de las autoridades tras ser acusados de abusar sexualmente de mujeres en los trenes[72].

Este mismo año, se modificó el Código Penal de Japón que endureció las penas contra los delitos sexuales e incorporó las relaciones sexuales forzosas y actos similares, también castiga las ofensas de tipo sexual sin intimidación[73]. Los incidentes de manoseo por *chikan* se procesan bajo el artículo 176 del Código[74] como indecencia forzada (強制わいせつ)[75] [76].

Aunque los carros exclusivos existen para que las mujeres puedan viajar seguras sin riesgo de acoso, la existencia de estos vagones depende, en parte, de la buena voluntad de los hombres y su cooperación por cuanto no existe sanción legal para un hombre que suba a un vagón solo para mujeres. Si un hombre se sube a un vagón solo para mujeres, no lo obligan a bajarse, sólo se solicita la colaboración de todos para “crear un espacio en el que todos los pasajeros puedan sentirse cómodos”. Esto ha llevado a un aumento de las discusiones entre pasajeros masculinos y femeninos en vagones solo para mujeres en los últimos años. En este sentido, un representante de *Hankyu Railway* declaró en 2018 que, si bien siempre hubo hombres que usan vagones solo para mujeres, hay cada vez más casos de hombres que se quejan en voz alta por no poder subirse a esos vagones[77].

Cabe mencionar, la iniciativa de 2019 de la policía japonesa que desarrolló la aplicación para teléfonos inteligentes *Digi Police*, la cual permite a las mujeres asustar a los atacantes con los audios: "¡Por favor, detente!" y "No me toques" y transmitir mensajes escritos que aparecen en las pantallas de los teléfonos, tales como: “Hay un acosador. ¡Ayuda!" para que otros pasajeros sean alertados[78] [79].

---

[70] Ibídem.
[71] Chen, Yanlin (Elaine). (2018). *A Carriage of One's Own: The Contested Meaning of Women-Only Carriages in Japanese Gender Culture*. Disponible en http://bcn.cl/3270k (Junio 2022).
[72] Yamamitsu, Eimi. (2017). *Men In Japan Think There Should Be Men-Only Trains So Women Can't Accuse Them Of Sexual Assault*. Disponible en http://bcn.cl/325n6 (junio 2022).
[73] *The Jiji Press, Ltd*. (2017). El Código Penal japonés entra en vigor con sus últimas reformas. Disponible en http://bcn.cl/32nts (junio 2022).
[74] Una persona que comete por la fuerza un acto indecente mediante agresión o intimidación a otra persona, de no menos de 13 años de edad, es castigada con una pena de prisión de no menos de 6 meses pero no más de 10 años. Lo mismo se aplica a una persona que comete un acto indecente sobre otra persona menor de 13 años. En: Código Penal. (1907, modificado en 2017). Disponible en http://bcn.cl/32ntq (junio 2022).
[75] Thompson, Nevin y Plaza Arrieta, Zulay (traductora). ¿Qué pasa cuando las mujeres denuncian agresión sexual en Japón? Disponible en http://bcn.cl/32ntu (junio 2022).
[76] Según el Departamento de la Policía Metropolitana de Tokio, 1.750 casos de manoseo y agresión sexual fueron reportados en 2017, más del 50 % ocurrió en trenes, y más del 20 % en las estaciones. Op. Cit. ¿Qué pasa cuando las mujeres denuncian agresión sexual en Japón?
[77] Ibídem.
[78] Op. Cit. *Japan: riding the rails of sexual harassment.*
[79] Op. Cit. *Japan’s ‘chikan’.*

Por último, otra investigación (Chen, 2018) reporta un “hallazgo de dos caras”[80]:

- Por un lado, la medida garantiza la seguridad e higiene, desafía la "masculinidad de los asalariados (u *oyaji*)[81] y libera a las mujeres de mirar[82] e incluso -señala la investigadora- las empodera de múltiples maneras y;
- Por otro lado, sigue simbolizando la vulnerabilidad femenina. Razón por la que algunas mujeres prefieren no utilizar los carros exclusivos; viajando en vagones mixtos, reafirman su autocontrol e individualismo sin depender de estructuras institucionales para enfrentar los problemas de agresión sexual y así no perpetuar esta dependencia y no impedir, por tanto buscar otras soluciones. Para remarcar esta postura, quienes estaban en contra de la medida utilizaron la siguiente analogía: “no tratamos de abordar el aumento de los delitos de odio racial segregando a los negros” (*The Guardian*, citado en Chen, 2018).

La investigación de Chen da cuenta del cambio cultural de Japón, que se aleja de la sociedad patriarcal, por cuanto el apoyo de las mujeres a los vagones exclusivos, simboliza un rechazo contra el poder masculino y la autoridad social representada por los asalariados[83]. Finalmente, cabe precisar algunos enunciados finales de la citada investigadora:[84]:

> Curiosamente, según una encuesta reciente, la mayoría de hombres y mujeres en Japón apoyaron la propuesta de vagones solo para hombres, […] noción similar de segregación que prevalecía entre los hombres japoneses.
>
> Si bien, hay evidencia que los vagones solo para mujeres conducen a la reducción de la agresión sexual, en sociedades con valores más progresistas sobre la igualdad de género como Gran Bretaña -donde se originó el feminismo, el transporte segregado probablemente- se consideraría como un paso retrógrado que carece de pensamiento imaginativo para resolver el problema.
>
> En general, [la] investigación, en ciertas culturas, tiene distintas implicancias para la gestión de los vagones solo para mujeres. Es necesario realizar más investigaciones sociológicas cuantitativas sobre los transportes solo para mujeres para evaluar con precisión sus efectos y entregar sugerencias para otros países.
>
> Mientras tanto, esta política es todavía una solución a corto plazo que no aborda los problemas subyacentes más profundos del acoso sexual y la seguridad pública. Incluso puede transmitir el mensaje negativo de que las mujeres deben ser segregadas para estar protegidas de las amenazas sexuales.
>
> En otras palabras, "un vagón exclusivo para mujeres" dibuja un límite espacial que puede reforzar la desigualdad mental de los géneros. Si bien, los vagones solo para mujeres son un paso temporal positivo en algunas regiones, es esencial que la sociedad en su conjunto realice esfuerzos

[80] Del inglés *double-sided coin*.
[81] Aparentemente, no existe una relación implícita a lo laboral. Las mujeres utilizan el término para referirse a hombres de mediana edad de cuello blanco. El término alude, de acuerdo a la autora de la investigación citada, a tres significados simbólicos de los asalariados: peligro sexual (chikan), características antihigiénicas y la autoridad patriarcal tradicional de la sociedad japonesa. Op. Cit. *A Carriage of One's Own*.
[82] En lugar de dormir o maquillarse.
[83] Op. Cit. *A Carriage of One's Own*.
[84] Ibídem.

> conjuntos para mejorar la igualdad de género y los entornos de seguridad pública, de modo que todos los géneros puedan sentirse empoderados para viajar libremente más allá de los límites.

Nota aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.

Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)