



Marina C. de **MIRANDA\***

\*: Asistente Social (Universidade de Brasília) Grupo de Investigación Trabajo, Educación y Discriminación.  
E-mail: marinacmir@gmail.com

Silvia Cristina **YANNOULAS\***

\*: Lic. en Ciencias de la Educación (UBA). Doctora en Sociología (Universidade de Brasilia) Profesora del Programa de Postgraduación en Política Social de la UnB.  
E-mail: silviayannoulas@unb.br

---

PRESENTADO: 30.09.17

ACEPTADO: 25.10.17

# VAGONES PARA MUJERES: ¿UNA SEPARACIÓN QUE PROTEGE?

29

## Resumen

Este artículo analiza la política de separación de vagones para mujeres en Brasilia. Reúne las perspectivas de diferentes actores de los debates acerca de políticas para mujeres: académicas feministas, movimientos sociales y usuarias del subterráneo. Indaga el posicionamiento de movimientos feministas y de mujeres sobre el tema y analiza los resultados de la aplicación de un cuestionario a 31 usuarias del subte en Brasilia. Concluye que la política de separación implementada responde a una demanda o necesidad práctica de las mujeres relativa a su seguridad y está bien evaluada por las usuarias. Pero su ejecución no supera límites puntuales y, fundamentalmente, no transforma en sentido amplio las desigualdades de género, por lo tanto no respondería a intereses estratégicos de las mujeres.

**Palabras Clave:** Vagón exclusivo - subte - Brasilia - política pública - abuso sexual.

### Summary

*This article analyzes the wagons separation policy for women in Brasilia. It brings together the perspectives of different stakeholders in policy debates on women: academic feminists, social movements and metro users. Investigates the position of feminist and women's movements on the subject; and analyzes the results of the questionnaire to 31 members of the Brasilia metro. It concludes that the policy implemented responds to a demand or practical necessity of women on their safety and well rated by users. But the application does not exceed specific limits and fundamentally does not transform largely gender inequality, therefore it would not respond to strategic interests of women.*

**Key words:** Exclusive wagon; metro, Brasilia, public policy, sexual abuse.

### PRESENTACIÓN DEL TEMA

Este artículo trata sobre la política de vagones exclusivos para mujeres en el subterráneo de Brasilia, capital de Brasil, y presenta los principales resultados de la monografía de conclusión del curso de especialización realizado por la autora en 2016, contando con la orientación de la coautora.

El debate sobre la separación de vagones para proteger a las mujeres de acosos sexuales es intenso. Mucho se debate sobre el tema, existiendo posicionamientos contrapuestos que traen consideraciones importantes al respecto, sin embargo, existe poca literatura científica sobre el asunto. Por consiguiente, en este trabajo reunimos las principales observaciones de los actores estratégicos: teorías desarrolladas por académicas feministas que guiaron la investigación, el enfoque de los movimientos sociales que levantaron sus banderas en busca de la ampliación de los derechos sociales; y la opinión de las personas que utilizan diariamente este transporte público y pueden transmitir cómo funciona el día a día.

El texto, entonces, aborda la incidencia del abuso sexual hacia las mujeres en el espacio público y urbano, más específicamente el subte. A su vez, este artículo sintetiza los diferentes aspectos de la medida, ponderando su efectividad y límites para resolver el problema.

### INTRODUCCIÓN

En Brasil, las empresas de subte de algunas ciudades ofrecen el servicio de separación de vagones para el uso exclusivo por mujeres. En su capital,

Brasilia, la Cámara Legislativa aprobó el día 1 de junio de 2012 la ley Número 4.848, referente a la política pública que obliga a la Compañía del Metropolitano del Distrito Federal (METRO/DF) a destinar vagones exclusivos para mujeres y personas con discapacidad en horarios pico.

La ley especifica la obligatoriedad en los horarios más concurridos por la mañana y por la tarde, pero sin explicitarlos claramente, prevé el uso mixto en los demás vagones, excluye los días sábado y domingo de esta obligatoriedad y revoca las disposiciones contrarias. No prevé un plazo para que la compañía METRO/DF ejecute la ley. Tampoco justifica la misma ni la necesidad de reunir a personas con discapacidad y mujeres en un espacio exclusivo.

La ciudad cuenta desde 2013 con la implementación de esta política pública establecida por la ley mencionada y es la única del país que suma las mujeres a las personas con discapacidad como destinatarias del servicio de vagones exclusivos del subterráneo. El sitio web de METRO/DF presenta este servicio exclusivo en el área de la "Guía del Usuario", aquí consta toda la información sobre las estaciones, cómo utilizar el subte de forma más segura, recaudos para usar la tarjeta de acceso al servicio, prohibiciones como comer y fumar en los vagones. Bajo el título "mujeres y personas con discapacidad" establece que el primer vagón después de la cabina del maquinista será de uso exclusivo de este público e informa que esta exclusividad es de vigencia continua, en todos los horarios y días de la semana (incluyendo sábados, domingos y feriados), que el vagón deberá estar señalado con carteles autoadhesivos y que los demás vagones serán de uso mixto.

Además de Brasilia, los estados de Rio de Janeiro y San Pablo también han implementado la medida, por medio de una obligación legal<sup>1</sup> y de una iniciativa de la compañía de subte<sup>2</sup> respectivamente. Actualmente, existen en el país otras propuestas legislativas<sup>3</sup> que esperan ser tratadas en la Cámara de Diputados del Congreso Nacional referentes a la propuesta de implementar la política de vagones exclusivos para mujeres en todo el país.

Esta medida no es una exclusividad brasileña. Según una investigación realizada por la Fundación Thomson Reuters en 2014 y divulgada por el diario online R7 Noticias el 28 de marzo de 2015 (JORNAL R7, 2015a), donde se consultaron 6.555 mujeres de las 15 principales capitales mundiales, Bogotá, Ciudad de México y Lima se ubican, respectivamente, como los tres lugares más peligrosos para las mujeres que se trasladan en subte: seis de cada diez de ellas afirman haber sufrido acosos y que las denuncias y reclamos hechos no surtieron efecto.

Cabe resaltar que ninguna ciudad brasilera fue citada en esa investigación. Al respecto, el artículo periodístico menciona que San Pablo, a pesar de ser una ciudad mundialmente conocida, su tamaño significativo y su alto índice de denuncias registradas, no entró en la investigación por no poseer datos suficientes en ese momento.

Todas las experiencias de implementación de vagones exclusivos relatadas fueron implementadas con el objetivo de evitar casos de acoso sexual, físico, moral, en forma de humillaciones, agresiones, abusos y demás acciones vejatorias y degradantes sufridas por las mujeres que vienen siendo cada vez más comunes.

Algunas ciudades del mundo ya han adherido a esta política de vagón exclusivo para mujeres con diferentes resultados. Nueva Delhi, en la India, a

pesar de haber puesto en práctica esta iniciativa, es todavía uno de los lugares más peligrosos para que las mujeres utilicen este medio de transporte, ocupando la cuarta posición. Por su parte, Tokio ocupa el segundo lugar en el ranking de ciudades más seguras para que las mujeres se trasladen, y utiliza la política de separación de vagones, siendo inclusive una de las primeras ciudades en adherir a la medida. El trabajo mencionado señala además que, en las diferentes ciudades, tanto con o sin separación de formaciones, existen diversas opiniones en cuanto al apoyo a la idea por parte de las mujeres. (JORNAL R, 2015a). Esto demuestra que el índice de abuso sexual puede no estar ligado a la implementación de la política pública de separación de trenes para mujeres, o que el tiempo de existencia de la política en Tokio permitió transformaciones concretas. Por lo tanto, datos sobre las ciudades, su historia en relación al transporte público, la libertad y seguridad con la que cuentan las mujeres, deben ser relevados para una mejor comprensión de la efectividad de la medida.

En Brasil, tampoco existe consenso en cuanto al tema. Usuarías y movimientos de mujeres han debatido si la medida trae más beneficios que perjuicios. En abril de 2014, el instituto de investigaciones Datafolha presentó datos respecto a casos de abuso sexual registrados en la capital de San Pablo. El relevamiento realizado incluyó 768 personas de 16 años o más. 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, alcanzando el 64%. (DATAFOLHA, 2014)

Las redes sociales y la divulgación de los posicionamientos feministas sobre el tema tienen gran influencia pública, por consiguiente, más mujeres realizan denuncias y comparten en sus perfiles y grupos de redes sociales situaciones de acoso su-

1- Rio de Janeiro fue el primer estado en tomar la medida con la Ley Estadual 4.733/06.

2. El estado de San Pablo no tiene una ley que estipule la política de vagones exclusivos, sin embargo, las empresas prestadoras del servicio de transporte público tienen autonomía y ofrecen el vagón en algunas líneas. La Cámara Legislativa del estado propuso un proyecto que fue vetado por el gobernador en 2014.

3. Proyecto de Ley Federal 6.758/2006 y Proyecto de Ley Federal 7.343/2014

fridas en el transporte público, generando visibilidad de estos hechos y debate sobre el tema, además de influir en la perspectiva del poder público. De esta manera, los gobiernos estatales, distritales y federal se han visto responsabilizados por la búsqueda de soluciones, impulsando la medida de separación de vagones exclusivos para mujeres como política protectora.

Sin embargo, cabe el interrogante respecto a si la actual política de separación de vagones en el subterráneo de Brasilia, tomada de su ejecución en otras ciudades y a su vez con proyectos de implementación nacional, alcanza al problema real de la ocupación segura del espacio público por parte de las mujeres, o si por el contrario, es una medida paliativa que reproduce la culpabilización de las usuarias del transporte público por los ataques que sufren, además de generar consecuencias permanentes entre los usuarios/as que no se encuadran en la separación binaria de los géneros.

32

### NECESIDADES BÁSICAS E INTERESES ESTRATÉGICOS

Para iniciar el análisis de la política en cuestión, es necesario comprender en qué consisten esas políticas y principalmente sus objetivos respecto a resolver demandas urgentes o romper con la reproducción de ideologías estructurales.

La primera autora en utilizar los conceptos que estructuran este estudio fue Maxine Molyneux. En el capítulo cinco de su libro publicado en 2003, *Movimientos de mujeres en América Latina*, la autora clasifica los hasta entonces denominados Necesidades Prácticas e Intereses Estratégicos. El primer grupo hace referencia a necesidades que solucionan situaciones puntuales fruto de la división sexual del trabajo (podemos citar por ejemplo, las guarderías); mientras que el segundo grupo se refiere a las medidas que tienden a la transformación social modificando las relaciones de género y reposicionando a las mujeres, no en el poder, sino en la igualdad de condiciones (por ejemplo, políticas de conciliación trabajo-familia). Ambos tipos de interés son engendrados en las relaciones de género que afectan no sólo a las mujeres, sino a toda la sociedad (Molyneux, 2003).

Hay quienes afirman que los intereses de las mujeres serían objetivos, o sea, que se integran a la subordinación económica de los trabajadores por los capitalistas y que serían, así, resueltos con la superación del capitalismo. No obstante, la autora (Molyneux, 2003) explica que, aunque las mujeres tengan intereses objetivos fruto de la subordinación como trabajadoras (necesidades prácticas), tienen también intereses subjetivos (o estratégicos) que las afectan simplemente por ser mujeres, agravando inclusive la subordinación de clase.

Molyneux (2003) diferencia necesidades prácticas de intereses estratégicos, ya que las necesidades prácticas se refieren a una construcción más fluida, menos política y palpable una vez que funciona con el orden de género existente; mientras que los intereses estratégicos son más políticos, se refieren al orden social y a la conformidad o no de las mujeres con el mismo.

Fraser (1999) también contribuye a la conceptualización de necesidades prácticas e intereses estratégicos. En su libro publicado en 1999, problematiza la efectivización de cambios sociales más profundos en el contexto capitalista, como pretenden los movimientos feministas, frente a la ideología actual neoliberal y neoconservadora, que propone gastar menos y obtener resultados relativamente rápidos para satisfacer demandas urgentes.

La autora todavía señala el hecho de que normalmente las mujeres luchan en los espacios políticos por el reconocimiento de necesidades y la concreción de soluciones. Sin embargo, tales necesidades no son directamente de las mujeres, sino de las personas sobre las que ellas tienen responsabilidad (socialmente construida) de cuidar, como por ejemplo necesidades de los hijos (demandas por jardines de infantes y escuelas), de los ancianos y de las personas con discapacidad (demanda por instituciones de salud y de cuidado).

Kate Young (1992) también trata los diferentes tipos de necesidades de las mujeres en el contexto del desarrollo económico capitalista, pero afirma que el propio proceso de superar las diferentes necesidades es importante para generar cambios estructurales. Según la autora, en este momento económico, con el freno en los beneficios y servicios sociales, los abordajes se han concentrado

más en las necesidades prácticas de las mujeres más pobres. Siguiendo esta perspectiva, las políticas públicas focalizadas actuales no sólo abordan a las mujeres como madres cuidadoras de sus hijos, sino también sus necesidades prácticas como trabajadoras remuneradas.

Young (1992) afirma que aunque haya mejoras económicas y sociales para toda la población en el desarrollo económico de los países, éstas no afectan de la misma forma a hombres y mujeres. La preocupación respecto al ingreso de las mujeres al mercado de trabajo o a su acceso al crédito, por ejemplo, no estimuló a su vez la inquietud por cambiar su posición social, que es estructural. Las transformaciones en la implementación de las políticas permitieron dar más atención a las necesidades prácticas de las mujeres pobres como madres (guarderías y Jardines de infantes), esposas (empleadas domésticas y desarrollo de electrodomésticos), sin embargo, no se atendió a los intereses estratégicos de las mujeres. La autora señala en su texto las diferencias entre los grupos de mujeres, afirmando que las necesidades no pueden ser consideradas homogéneas ya que existen diferencias por edad, etnia, religión y clase, como por ejemplo, entre mujeres blancas (patronas) y mujeres negras (sus empleadas). Incluso situaciones que son enfrentadas por todas las mujeres, como la división sexual del trabajo y la negación de la libertad sexual, son sufridas de formas diferentes dependiendo de las demás condiciones de vida, como las económicas, culturales, habitacionales, entre otras.

En cuanto a los intereses estratégicos, Young los define como disposiciones que transforman la realidad de las mujeres respecto de la división sexual del trabajo en general y su subordinación en relación a los hombres como un todo. En este grupo se incluyen el alivio de la carga doméstica, la división de tareas de cuidado de los hijos, la extinción de discriminaciones institucionalizadas, la igualdad política, el dominio sobre su sexualidad y su elección de ser madres, así como medidas adecuadas contra la violencia de género. De esta manera, podemos decir que para Young (1992) existe una unidad de intereses estratégicos básicos o centrales para todas las mujeres, que se expresan en la división sexual del trabajo y la subordinación

sexual existentes. Cuando esas problemáticas centrales sean atendidas se producirán verdaderas transformaciones estructurales en la sociedad, superando el plano de las necesidades de grupos diferentes de mujeres.

Sin embargo, existirían algunas divergencias en las necesidades prácticas más allá de la unidad de intereses de las mujeres en torno de la división sexual del trabajo y el control de la sexualidad. Por ejemplo, mujeres de edad avanzada demandarán acceso a la salud, seguridad social y pensiones de sus compañeros fallecidos, mientras que las mujeres jóvenes tendrán necesidades relacionadas al cuidado de sus hijos como jardines de infantes y maternales, escuelas, protección respecto de la violencia física y sexual; mujeres que trabajan fuera de su casa precisarán capacitación técnica, representación política y mejores condiciones de trabajo, etc. La autora señala además que las dificultades de las mujeres pobres son las más profundas y que por ello, se las debería considerar prioritarias.

De esta manera, las autoras citadas contribuyen a la comprensión de ambas categorías, necesidades prácticas e intereses estratégicos, señalando como ellas, juntas, pueden generar una acción hacia la transformación estructural de las relaciones de género entre hombres y mujeres.

Podemos concluir que las necesidades prácticas son aquellas demandas específicas, que no necesariamente engloban a todas las mujeres, sino que se pueden referir a un cierto grupo económico, social, étnico, religioso, etario, habitante de determinada zona, entre otras especificidades y que, en principio al ser enfrentadas mediante reivindicaciones, debates y políticas públicas no necesariamente deconstruyen relaciones sociales desiguales entre hombres y mujeres.

Por intereses estratégicos, entendemos en cambio, realidades más amplias y estructurales que encuadran a todos los grupos de mujeres, que remiten a la desigualdad universal entre hombres y mujeres y a la dominación del conjunto de los hombres sobre el conjunto de las mujeres, desigualdad establecida con base en la falta de libertad sexual-reproductiva y en la división sexual del trabajo.

Necesidades prácticas e intereses estratégicos, deben entonces ser abordados simultáneamente, creando mecanismos en los que las acciones abarquen diferentes realidades, pero en miras a alcanzar un nivel de igualdad entre géneros. Por el contrario, si se despliegan acciones aisladas, aquellas preocupadas en atender las necesidades prácticas lucharán por problemas puntuales que nunca serán realmente resueltos, mientras que los intereses estratégicos de igualdad entre los géneros se tornarán una idea utópica distante de ser conseguida.

De esa manera, las políticas sociales normalmente se configuran como formas de enfrentamiento a necesidades prácticas reivindicadas por diversos grupos de mujeres, como demanda de jardines infantiles, mayor participación femenina en los partidos políticos, transporte público de calidad y seguro, igualdad salarial, jubilación para amas de casa, legalización del aborto, oportunidades de contratación, medidas de combate a la violencia doméstica, medidas de no discriminación en carreras universitarias predominantemente masculinas, contratación formas de empleadas domésticas, entre otros.

Sin embargo, resulta necesario que las políticas sociales desplieguen una mayor capacidad de enfrentamiento, sea mediante la movilización de la comunidad hacia un debate esclarecedor sobre la jerarquía establecida entre hombres y mujeres; planificando acciones que no se reduzcan a iniciativas puntuales sino que generen transformaciones estructurales; percibiendo que abordar una necesidad práctica no será suficiente para resolver el problema de todas las mujeres, comprendiendo así los límites de las acciones y, principalmente, desplegando su potencialidad de ampliar los derechos y conquistar cambios estructurales y estratégicos.

Retomando la política en foco en este artículo, la de separación de vagones en el subterráneo de la capital de Brasil para mujeres a fin de evitar y disminuir los casos de acoso sexual, podemos comprenderla como una medida de enfrentamiento a una necesidad práctica: los acosos sexuales dentro de los vagones de tren en las líneas de subte de la ciudad. O sea, una

necesidad específica direccionada a un grupo de mujeres: las que usan el transporte público; y también respecto a una locación: los trenes de subte distritales.

Tal problemática, aunque esté claramente ligada a los problemas de dominación del conjunto de los varones sobre las mujeres, con la objetivación de su cuerpo y la sexualización de las mismas, no es abordada de manera contextualizada y la medida específica no pretende alcanzar otros espacios públicos, como, por ejemplo, las mismas estaciones de subte donde hombres y mujeres se encuentran para llegar a sus destinos. Es decir, la política no pretende alcanzar espacios y discusiones que salgan del ambiente restringido previsto, como si el problema de los acosos fuera exclusividad de los vagones de subte.

Éste es uno de los puntos en las discusiones entre movimientos feministas, usuarias del subte, intelectuales y demás mujeres: ¿Tiene sentido proteger sólo en el subte?

## LA PERSPECTIVA DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES

Los *movimientos de mujeres y feministas* no tienen una comprensión homogénea en cuanto a la separación de vagones. Algunos grupos, probablemente los más (re)conocidos, están en desacuerdo con la medida. Afirman que la misma 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. Además, 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.

Estos grupos señalan otras cuestiones además del refuerzo del comportamiento masculino, como la segregación de personas que no se ubican en la división binaria de los géneros o personas trans, ya que no serían incluidas en ninguno de los vagones ni son previstas por la política estas situaciones.

Un ejemplo de esta interpretación es lo expresado por la Lic. en Trabajo Social y coordinadora de la Marcha Mundial de las Mujeres, Sonia Coelho. Entrevistada por el diario de *Brasil de Fato* el día 4 de abril de 2014, afirmó que tanto ella como este movimiento son contrarios a la política, ya que:

“este tipo de medida, en verdad, segrega a las mujeres. Nosotros defendemos que las mujeres deben ser respetadas en todos los vagones, así como en todos los lugares (...) es una medida que protege el machismo.” (Coelho, 2014).

Bila Sorj es una voz relevante de la academia feminista en Brasil y ha estudiado la implementación de la medida en Rio de Janeiro desde sus comienzos. Ella también representa la perspectiva de que la medida no sólo no es una solución, sino que genera otros problemas. Uno de sus argumentos fue reproducido en un reportaje realizado por el Centro Latino-Americano en Sexualidad y Derechos Humanos - CLAM:

“Esta ley es un retroceso en la lucha por la igualdad y no combate de raíz el problema. La cuestión es: ¿Por qué los hombres se sienten tan libres para acosar a las mujeres? La medida admite implícitamente que el acoso es un impulso irresistible de los varones, una fatalidad que está inscripta en su naturaleza, la cual es imposible de ser controlada. Presupone que lo que se puede hacer entonces, es proteger a las mujeres con vagones exclusivos. Esta ley refuerza la idea de la fragilidad de las mujeres, como si ellas fueran seres que no pudieran defenderse. Segregar refuerza una serie de estereotipos masculinos y femeninos que han colocado a la mujer en una condición de subordinación.” (CLAM, 2006)

Otra vertiente del movimiento feminista cree que la medida es válida. Si bien la misma no afectaría directamente el foco de la dominación masculina, otorga a las mujeres una sensación mínima de seguridad que es una demanda inmediata de las

usuarias del subte, señalando que es una necesidad básica que demanda una intervención urgente. Un ejemplo de este argumento es presentado por Yohana en el periódico *A Verdade*:

“Es cierto que la creación de un vagón exclusivo para mujeres acaba por legitimar el machismo existente en la sociedad; sin embargo no modifica el hecho de que nuestra sociedad sea machista. Es necesario que esté claro que la nuestra es una sociedad machista. Es necesario que esto esté claro para todos, hombres y mujeres: el machismo, mismo que a veces esté latente, es una realidad. Lo que ocurre es que la gran mayoría de las mujeres sufre el machismo todos los días. Inclusive en sus trayectos diarios de ida y vuelta a sus hogares, cuando las mujeres -trabajadoras en su mayoría- hacen uso del transporte público, como lo es el subte. [...] Negar el vagón para mujeres es afirmar el descompromiso con una realidad de la cual no se forma parte o se desconoce. Negar el vagón es negar la necesidad urgente de pensar políticas públicas para que las mujeres tengan derecho a la ciudad.

Todas nosotras tenemos derecho de volver a nuestra casa en subte en el horario pico sin tener un hombre atrás sacando provecho de la proximidad de los cuerpos debido a la cantidad de gente. Las mujeres se sienten más seguras cuando están rodeadas de otras mujeres. El vagón rosa no es la solución del problema, pero para muchas se ha constituido como una alternativa viable que no puede ser ignorada. (A VERDADE, 2014)

No constituye una novedad la existencia de un tema en debate en que el movimiento feminista y de mujeres no tenga una respuesta consensuada. Como se mencionó anteriormente, los grupos de mujeres tienen necesidades y visiones del mundo diferentes, y el movimiento feminista permite que esas opiniones convivan a fin de que todas las

mujeres tengan derecho a la libertad, pensamiento y expresión. Sin embargo, en el caso del subte existe un acuerdo en los argumentos feministas y de mujeres: la medida no es vista por ninguna de ellas como una solución total o global al problema sino; como una acción paliativa, urgente y de seguridad que modifica la realidad de las usuarias.

No obstante, no alcanza a las demás mujeres, o al resto de los espacios públicos y privados donde también existe el acoso sexual.

En ningún momento se señala que la política es una solución para todos los problemas. Lo que está en cuestión, es si la demanda urgente de seguridad dentro de los vagones del subte debe ser atendida mediante la separación de vagones exclusivos para mujeres, aun considerando los señalamientos negativos y de la no totalidad de la política; o si la medida no colabora en nada, y por el contrario, perjudica la lucha por la seguridad en todos los espacios y el combate al abuso sexual, tapando el problema con medidas que “maquillan” la realidad.

## LA OPINIÓN DE LAS USUARIAS

En abril de 2016 fue aplicado un cuestionario para recolectar información sobre la opinión de las usuarias del subte en forma anónima. Los gráficos presentados en este artículo están basados en las preguntas del cuestionario y fueron elaborados para sistematizar los datos recolectados sobre el perfil de las consultadas (31) y sus consideraciones sobre la separación de vagones para mujeres en el subte del Distrito Federal y sobre el acoso sexual. Si bien las opiniones fueron diversas, el número de cuestionarios respondidos fue suficiente para encontrar algunos patrones de respuesta. En principio, en cuanto al perfil de las usuarias entrevistadas, podemos decir que son mayoritariamente mujeres que se reconocen como pardas<sup>4</sup> (17 de las entrevistadas), y poseen entre 15 y 55 años de edad. El nivel educativo es heterogéneo,

teniendo la mayoría (20) estudios secundarios completos o estudios superiores incompletos. Respecto al estado civil, la mayoría son solteras (17). En cuanto al lugar de residencia, si bien las respuestas fueron diversas, gran parte vive en regiones administrativas del Distrito Federal popularmente denominadas “ciudades satélites”.

Del total de las entrevistadas, 20 respondieron a la consulta por el ingreso económico, y de éstas, ninguna gana menos de un salario mínimo<sup>5</sup>. Una gran parte de ellas sobrevive con hasta dos salarios mínimos (6), y un número importante posee una renta familiar superior a doce salarios mínimos (3). Esto demuestra que el subte sería una opción de transporte para mujeres de diferentes ingresos. En cuanto a la actividad profesional, apenas 1 mujer se encuentra desempleada, 3 son estudiantes, y el resto informó alguna ocupación o profesión. La mayoría informa tener empleo en el espacio público (fuera de la casa), mientras que solamente 1 de ellas afirmó ser ama de casa. Entre las profesiones citadas, algunas son ocupaciones usuales entre las mujeres y se encuadran en la división sexual del trabajo tradicional (peluquera, empleada doméstica, manicura, docente, operaria de limpieza y enfermera). A continuación, el gráfico demuestra la variedad de profesiones de las entrevistadas.

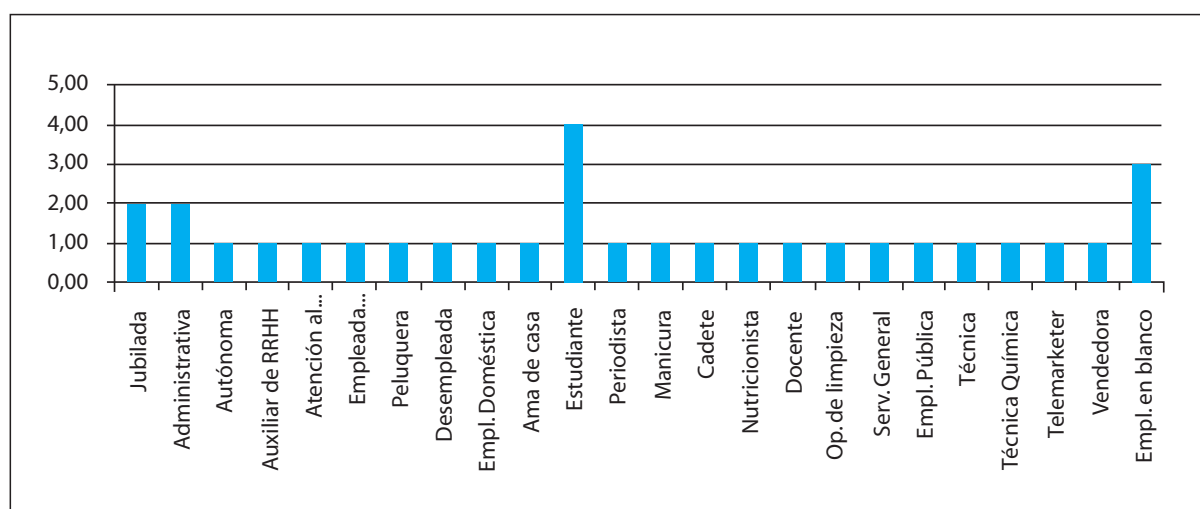
El cuestionario también profundizó sobre el servicio del subte. La mayoría usa el subte DF para fines diversos y en horarios también diferentes, aunque mayoritariamente lo utilizan en días hábiles para ir a trabajar.

Todas usaron alguna vez el vagón exclusivo y la mayoría se siente cómoda en usar también el valor regular (22), pero de poder elegir prefieren el exclusivo (24). La mayoría encuentra además que un solo vagón exclusivo es suficiente. También, es mayoritario el grupo que está a favor de la existencia del vagón separado (29). Esa pregunta del cuestionario tenía un espacio para desarrollar las respuestas, y hubo algunas interesantes. Algunas criticaron la medida, tratándola de insuficiente, como por ejemplo “A favor, porque las mujeres se

4. Pardo es una categoría de clasificación de la población utilizada en los censos por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE). La palabra se utiliza para designar a una persona “multinacional” o mestiza. Las demás categorías son blanco, negro, amarillo e indígena.

5. El salario mínimo en Brasil en la actualidad es de R\$ 880,00 equivalente a USD 269,20 con el dólar a 3,27 reales (diciembre de 2006).



**Tabla 1: Ocupación de las mujeres encuestadas**

Fuente: Elaboración propia.

sienten más cómodas y es una acción para intentar disminuir acosos en el transporte público, pero creo que no es suficiente”. (entrevistada número 14); “Indiferente, en todos los casos en que tomé el subte (todos os horarios y vagones) el mayor problema era la insuficiencia de los mismos.” (entrevistada número 10); “A favor, pero no cabemos todas” (entrevistada número 10). “Indiferente, uso el que esté menos lleno, creo que antes de la separación de vagones es preciso cuidar de la concientización del pueblo en cuanto al respeto hacia la mujer”. (entrevistado número 31).

Otras respuestas señalaron la cuestión de la seguridad y explicitaron la necesidad de la separación debido a los acosos sexuales. Algunos ejemplos: “A favor, significa una mayor seguridad para las mujeres” (entrevistada número 18); “A favor, debido al acoso. Infelizmente todavía hay muchos casos” (entrevistado número 18); “A favor, espacio reservado con menos riesgo de acoso” (entrevistada número 7); “A favor, evita el acoso” (entrevistada número 4); “A favor, todo tipo de gente usa el subte y siempre hay algún hombre abusador.” (entrevistado número 9).

Otras respuestas fueron más generales, señalando aspectos positivos como comodidad y privacidad, aunque es preciso acotar que el vagón de tren exclusivo no posee ninguna diferencia física respecto del resto.

Sin embargo, la investigadora percibió un comportamiento diferente de las mujeres en el vagón exclusivo: más mujeres se sentaban en el piso, buscaban cosas en sus carteras o usan el celular y estaban más distraídas mirando por la ventana o durmiendo, por ejemplo. En el vagón regular, principalmente cuando está lleno, las mujeres parecían estar más “alertas”. Tal sensación debe ser lo que las entrevistadas intentan describir con los siguientes comentarios: “A favor, yo me siento más cómoda”. (entrevistada número 27); “A favor, se está más a gusto” (entrevistada número 5); “A favor, hay más privacidad” (entrevistada número 2).

La mayor parte de las consultadas está de acuerdo con que las mujeres lesbianas y trans también pueden usar el vagón exclusivo, sin embargo, para el segundo caso (trans) un gran número se mostró “indiferente” y dos personas “en contra”. Estas preguntas también tenían un espacio para argumentar la respuesta.

Algunas respuestas en cuanto al uso del vagón exclusivo por parte de mujeres lesbianas apuntan a cierta comprensión de que la orientación sexual no es motivo para separación, por ejemplo: “A favor porque son mujeres” (entrevistada número 30); “A favor, somos todos iguales” (entrevistada número 16); “A favor, son mujeres independientemente de su opción sexual” (entrevistada número

9); “A favor, no tengo prejuicios” (entrevistada número 11); “A favor, todas las mujeres deben tener iguales derechos” (entrevistada número 23). Otras consultadas fueron más enfáticas respecto al recelo de dividir los vagones con mujeres homosexuales, por ejemplo: “A favor, si tienen respeto por los demás” (entrevistada número 19); e “indiferente, siempre que me respete” (entrevistada número 6).

En cuanto al uso del vagón exclusivo por parte de mujeres trans también hubo respuestas diversas. Si bien los posicionamientos a favor e indiferente fueron la mayoría, llama la atención que entre esas dos opciones hubo diferencia respecto a la pregunta anterior, ya que nueve personas menos se mostraron “a favor” de que mujeres transexuales utilicen el vagón, en comparación con las mujeres lesbianas. Lo que sugiere la existencia de un preconcepto específico contra ese subgrupo.

Durante la aplicación del cuestionario, una mujer preguntó si “Mujeres transexuales son los hombres que se volvieron mujeres o al contrario” a lo que la investigadora respondió positivamente afirmando que “hoy son mujeres”, esto demuestra que la comprensión de la transexualidad no es de dominio popular, lo cual, es un hecho que podría llevar al preconcepto.

Otras respuestas parecían comprender que nos estamos refiriendo a mujeres independientemente de las características anatómico-fisiológicas: “A favor, son mujeres de la misma forma” (entrevistada número 7); “A favor, si es una mujer transexual, merece el derecho de usar un vagón para mujeres”. (entrevistada número 27); “A favor, son mujeres” (entrevistada número 9).

Hubo también respuestas más amplias, sin mucha explicación, tal vez con la intención de no involucrarse con la cuestión: “A favor, nada en contra” (entrevistada número 11) o “Indiferente, siempre que haya respeto no tengo nada en contra” (entrevistada número 19).

Por su parte, dos respuestas en contra fueron justificadas con los siguientes argumentos que de-

mostraron que la presencia de una persona transexual es igual a la de un hombre y que la transición no significaba nada: “Contra, son hombres que se volvieron mujeres” (entrevistada número 21); “Contra, los transexuales en mi opinión no son mujeres” (entrevistada número 31).

Es interesante resaltar que apenas dos comentarios tuvieron esa postura, por lo que en esta investigación se comprueba que ese pensamiento representa una minoría, sin embargo, no fue posible comprobar, en la práctica, la acción de las mujeres en el vagón específico al entrar una mujer transexual.

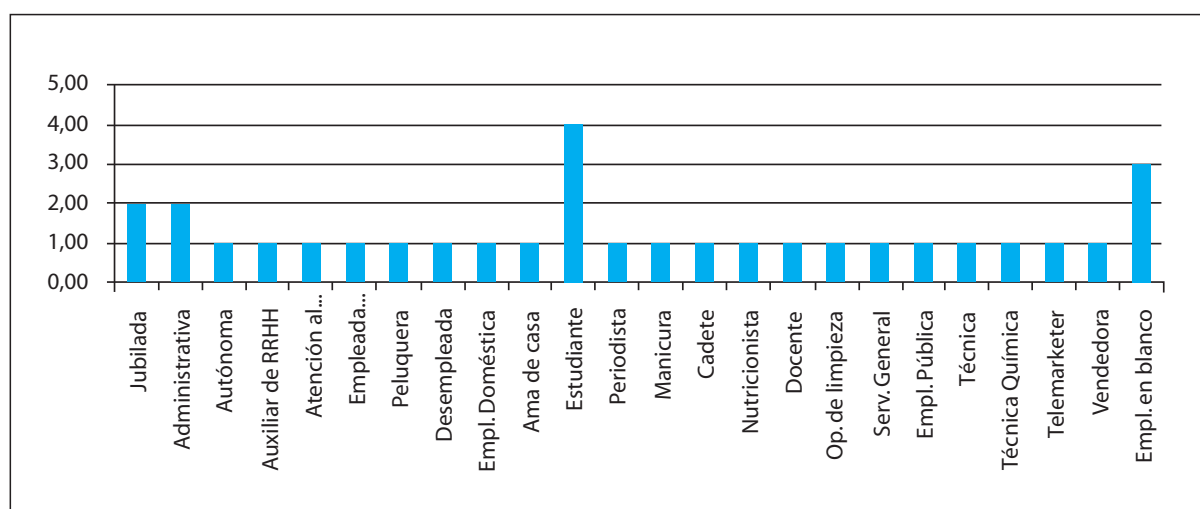
Respecto del resto de las preguntas, las entrevistadas respondieron afirmativamente acerca de si privilegian el vagón exclusivo cuando están con niños. Por otro lado, cuando están con un hombre, no se separan en diferentes vagones, sino que en esta situación el 81% usa el vagón mixto. Esto muestra que el hecho de estar acompañada de un varón otorga la suficiente seguridad y sensación de comodidad para ellas como para que utilicen el vagón regular y que la presencia de un acompañante de sexo masculino inhibiría comportamientos de acoso de los demás.

Aun cuando la motivación pueda ser tener la compañía de alguien durante el trayecto, el hecho de que las pasajeras usen normalmente el vagón femenino a fin de evitar alguna situación de acoso, pero el estar acompañadas de un hombre usen el regular, quiere decir que la presencia de ese hombre es suficiente para unir los dos intereses (seguridad y compañía) y, probablemente, disminuir las chances de ser abordadas por otro hombre.

El cuestionario también preguntó qué es lo que las usuarias consideran como acoso sexual. Ellas lo comprendieron como “manoseo”, “ser apoyada”<sup>6</sup>, “beso a la fuerza”, a continuación, se presenta la variedad de opciones por número de veces mencionadas.

Esta pregunta no generó respuestas muy diversificadas, sino que la mayoría fueron mencionadas similar número de veces. Esto nos conduce a pensar que existe una comprensión de que el acoso

6. Expresión coloquial del portugués “encoxada”. Acción donde el hombre abraza o roza a la mujer por la espalda generando contacto entre la zona del pene y los glúteos de la mujer. (N. de la T.)

**Tabla 2: ¿Qué es el acoso sexual?**

Fuente: Elaboración propia.

sexual no es sólo una violación, y que la mayoría de las mujeres comprende que otras situaciones incómodas también constituyen acosos. De esta manera, las opciones del cuestionario más señaladas fueron “manoseo” (26), “ser apoyada” (25), “beso a la fuerza” (23), “videos y fotos sin autorización” (21), y “violación” (20), es decir que las acciones meramente físicas encabezan la comprensión de lo que significa acoso.

Esta pregunta es relevante para comprender los números a continuación, ya que las respuestas afirmativas sobre si las encuestadas sufrieron o vieron alguien sufrir acoso sexual en las inmediaciones del subte están mayoritariamente ligadas a los casos de “ser apoyadas”, “manoseo”, “besar a la fuerza”, “tomar fotos sin autorización”, y sólo después de estas, la violación propiamente dicha. Tal vez se deba a que “acoso sexual” es una clasificación blanda para un crimen como ese. Algunas mujeres (7) marcaron todas las opciones.

La siguiente pregunta, indagó sobre si las usuarias entrevistadas habían sufrido algún acoso sexual en el subte, la mayoría afirmó que no, ni en los trenes (25 mujeres respondieron negativamente), ni en las estaciones (23 respondieron negativamente).

Las mujeres entrevistadas afirmaron haber sufrido más situaciones de acoso sexual en el espacio de

espera de los trenes, es decir, en la estación (4), que en el propio tren (3). En sentido contrario, la ley afirma que son los trenes los lugares más llenos de gente y que acaban teniendo mayores índices de acoso. Aun así, la gran mayoría de las consultadas indicó no haber sufrido ningún tipo de acoso. Estos datos demuestran que la política de vagones exclusivos es insuficiente, ya que no engloba las demás locaciones del transporte en cuestión donde las mujeres también afirman que existen casos de acoso sexual. En cuanto a si las encuestadas observaron alguna situación de acoso sexual en las inmediaciones del subte, diez de ellas respondieron afirmativamente. Pero es mayor el número que niega haber visto cualquier situación de ese tipo (18).

El cuestionario también indagó sobre si la sensación de seguridad aumentaba con la medida tomada. Hubo consenso al respecto (23 de 31) en que en general, las mujeres continúan con miedo de sufrir algún acoso sexual en el espacio del subte de Brasilia, aún con la medida de separación. Mientras tanto, consultadas respecto a si la medida disminuyó el número de acosos, el mismo número de entrevistadas (23) cree que sí, que el vagón exclusivo redujo el acoso sexual en el subte. Tal vez el dato anterior se deba al hecho de que no existe control sobre el uso de los vagones exclusivos por parte de los hombres, como algunas de las encuestadas desarrollaron en sus respuestas. O

también, porque los vagones exclusivos se llenan y no siempre las mujeres consiguen utilizarlos. O porque la separación es apenas en el tren, mientras que en los demás espacios las mujeres continúan siendo vulnerables como confirma la existencia de situaciones de acoso en las estaciones.

Se consultó también si la separación significaba una sensación de seguridad en otros aspectos, es decir, si evitaba robos, hurtos u otras violencias, y la mayoría respondió que no (16). Esto confirma que las encuestadas entienden la medida como una necesidad específica de protección contra acosos sexuales y no de seguridad en general.

El cuestionario también indagó acerca de si las mujeres escogen una vestimenta diferente para viajar en el subte. 18 entrevistadas afirmaron que no, pero un tercio de las mismas asume que tiene restricciones respecto al vestuario cuando viaja en dicho transporte, lo que indica que el miedo al acoso sexual todavía está relacionado a la culpabilización de la víctima.

La última pregunta tenía el objetivo de conocer sus opiniones sobre la efectividad de la política en cuestión en la transformación más amplia de la sociedad, es decir, traer la discusión hacia el ámbito de las transformaciones sociales de intereses estratégicos, incluyendo un espacio en el formulario para argumentar, que infelizmente no todas las consultadas utilizaron.

La mayoría señaló que no, que la medida no propone cambios más allá de la utilización concreta del subterráneo. Algunas explicaciones fueron las esperadas: “No, puede inhibir la acción en el subte, pero no lo modifica en otros espacios” (entrevistada número 31); “No, ya que el acoso no existe sólo en el subte” (entrevistada número 21); “No, responde a una cultura general” (entrevistada número 28); “No, depende del respeto” (entrevistada número 16); “No, el límite termina en el subte” (entrevistada número 1).

Otras entrevistadas, si bien respondieron que la medida no traía como consecuencia impactos en la transformación social más amplia, confirmaron la necesidad de la medida, apoyando la separación y justificando que deben tomarse medidas en otros espacios: “No, creo que evita situaciones

sólo en el subte. En otros espacios debe haber campañas e información sobre el tema” (entrevistada número 20); “No, separar hombres y mujeres es apenas tapar el sol con un dedo. Es necesario en el transporte, pero también deben realizarse otras acciones en toda la ciudad, tanto de concientización como de seguridad” (entrevistada número 30). Una respuesta llamó la atención ya que expresa que si bien una transformación más profunda sería posible sólo a través de la educación, la iniciativa del vagón exclusivo es buena: “No, pero es una buena iniciativa. Sólo la educación y el respeto son capaces de transformar esta realidad” (entrevistada número 14).

Otras respuestas negativas sobre la transformación social más amplia como consecuencia de la medida del vagón exclusivo, la señalaron como insuficiente para generar cambios externos, es decir, que para las mismas ni siquiera funciona según lo esperado: “No, ellos pueden invadirlos” (entrevistada número 11); “No, creo que es una buena idea, pero no funciona como debería. No hay control y los hombres no sólo entran y se sientan, hasta usan los asientos preferenciales. ¡Un absurdo!” (entrevistada número 9).

Pocas respuestas positivas fueron justificadas, una de ellas mencionó la cuestión de la visibilización del problema, lo que podría llegar a influir en otros espacios, es decir, como la exposición de la necesidad concreta puede generar transformaciones más amplias: “Si, seguro, porque esa separación muestra que el acoso existe y que debemos tener un control para evitarlo” (entrevistada número 18).

De esta manera, en general las respuestas muestran que las mujeres apoyan la medida y la comprenden como necesaria, ya que el espacio exclusivo les transmite una sensación de privacidad y comodidad. Sin embargo, la sensación de seguridad no fue totalmente alcanzada, pues continúan con temor de sufrir acosos en el espacio de espera del subte. Claramente la medida no abarca otras locaciones del propio transporte ni del espacio público urbano, aunque sean también espacios donde ocurren los acosos.

Dentro de lo propuesto por la ley, muchas mujeres reclamaron la efectividad de la medida, ya que

hay hombres que usan estos vagones y no existe suficiente control en todos los horarios. Durante la realización de la investigación percibimos que existen momentos específicos donde hay fiscalización (en los horarios pico, horario que la ley especifica la medida), en que en cada estación suele haber dos o tres policías (no siempre policías mujeres), cerca del vagón exclusivo atentos a la entrada de hombres y verificando por las ventanas que sólo haya mujeres dentro.

Durante el trabajo de campo también se observó la existencia de tres hombres usando el vagón en los horarios en que no hay control policial. Un joven entró distraído, buscando cosas en su mochila en un horario que el tren estaba vacío y se sentó, pero el maquinista informó por el altavoz que aquel vagón era exclusivo para mujeres y personas con discapacidad y que los demás deberían dirigirse a otro. En ese momento el joven mencionado se levantó y se retiró pidiendo disculpas. En otra ocasión, con el vagón exclusivo más lleno, se observaron dos señores (probablemente mayores) conversando, no había control policial, ninguna mujer reclamó y el maquinista no dio ningún aviso.

Para finalizar, es importante destacar que las respuestas objetivas y discursivas recolectadas no permiten afirmar que las usuarias comprenden la medida como una forma de aislamiento de las mujeres, o más aún como refuerzo de una ideología que coloca el espacio público como dominio masculino.

## CONCLUSIÓN

Los conceptos de necesidades prácticas e intereses estratégicos fueron importantes para analizar los datos y llegar a consideraciones que desentramen las respuestas literales de las usuarias. Se percibe que muchas respuestas pueden ser consideradas conservadoras y hasta contradictorias, como las interpretaciones prejuiciosas sobre el uso de vagones por parte de personas trans y la defensa de la medida mismo que la sensación de seguridad no sea alcanzada.

En general, podemos afirmar que las personas que utilizan el transporte en cuestión apoyan la

medida de los vagones exclusivos, los utilizan y precisan de los mismos. A su vez, 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 y otras consecuencias que aparecieron en los reportajes citados contrarios a la medida, no forman parte de las opiniones de las usuarias del subte.

Comprendemos el carácter urgente de la política como una necesidad práctica de las usuarias del subte que sufren diariamente el miedo de tornarse víctimas de acoso sexual. No hay cómo ignorar que en el día a día de las mujeres usuarias del subte la opción del vagón exclusivo les significa comodidad y privacidad y a su vez, entienden la necesidad de la política como forma de evitar acosos. La transformación de su realidad cotidiana no puede ser ignorada.

Sin embargo, las respuestas también mostraron que la política de separación de los vagones no transformó la sensación de seguridad de las usuarias en la totalidad de los trayectos, ya que la misma tiene fallas y no engloba todos los espacios pasibles de acoso en el subte. Además, dentro de la evolución de las medidas públicas que enfrentan paulatinamente las necesidades prácticas para alcanzar transformaciones estructurales o intereses estratégicos, confirmamos que infelizmente la política se estancó en la primera acción y, mismo generando nuevas aristas del tema, debates y problemáticas, todavía no respondió esas cuestiones estratégicas y tampoco satisface totalmente a las usuarias en las acciones que promete, es decir: no evolucionó como política con un potencial de intervención social más profunda.

La situación de los acosos sexuales en el transporte público es una realidad y no se descarta la medida como forma de intervención que busca satisfacer una necesidad práctica de la población femenina usuaria del subterráneo. De esta manera, se concluye que la política analizada es un paso pequeño en la reconstrucción de una nueva sociedad, pero que sin embargo no resuelve el problema mayor de la libertad sexual de las mu-

jeros, ni afecta otros espacios, no consiguiendo alcanzar intereses estratégicos.

La política es necesaria y la población usuaria la aprueba, sin embargo, debe ser reevaluada y mejorada prestando atención a las consideraciones que las propias pasajeras hicieron y a las cuestiones señaladas por los movimientos sociales.

## BIBLIOGRAFÍA

- A VERDADE (2014) *Opinião: Vagão rosa como alternativa segura para as mulheres*. Report. Disponible en: <<http://averdade.org.br>> Acceso em 31 de março de 2016.
- CLAM (2006) *Lei reforça estereótipos*. Report. Disponible en: <<http://www.clam.org.br/es/noticias-clam/conteudo.asp?cod=1992>> Fecha de acceso: 12 de julio de 2016.
- Coelho, S. (2014) *O Assédio Sexual no Metrô Impede Direito de ir e vir das Mulheres*. São Paulo: Brasil de Fato. Entrevista concedida a Rafael Stedile.
- DATAFOLHA (2014) *Termômetro Paulistano - assédio sexual contra as mulheres*. 07 de abril de 2014.
- DISTRITO FEDERAL (2012) Ley nº 4848. *Dispõe sobre a destinação de espaços preferenciais para mulheres e crianças nos sistemas ferroviário e metroviário*.
- Fraser, Nancy (1999) *A luta pelas necessidades: Esboço de uma teoria crítica socialístafeminista da cultura política do capitalismo tardio*. Debate Feminista, México.
- ISTOÉ (2014) *Atacada nos vagões*. Report. 21 de março de 2014. Por FabiÓla Perez e Wilson Aquino. São Paulo.
- JORNAL R7 (2015a) *Assédio sexual contra a mulher no metrô é recorrente. Veja os piores lugares do mundo*. Report. 28 de março 2015 a. São Paulo. Disponible en: <<http://noticias.r7.com/internacional>> Fecha de acceso: 26 de febrero de 2016.
- \_\_\_\_\_ (2015b) *Metrô-DF terá vagão exclusivo para mulheres durante todo o funcionamento*. Report. 2015 b. Disponible en: <<http://noticias.r7.com/distritofederal>> Fecha de acceso: 31 de março de 2016.
- LUGAR DE MULHER (2014) *Segregar não é proteger*. Report. 2014. Disponible en: <<http://lugardemulher.com.br/segregar-nao-e-proteger/>> Fecha de acceso: 31 de março de 2016.
- Molyneux, M. (2003) *Movimentos de mujeres em América Latina*.
- Young, Kate (1992) *Reflexiones sobre cómo enfrentar las necesidades de las mujeres*. En: Guzman, Virginia, et al. (comps). Una nueva lectura: género en el desarrollo; Lima, Ed. Entre Mujeres, Flora Tristán.