

ROSA, EL NUEVO COLOR DEL FEMINISMO: UN ANÁLISIS DEL TRANSPORTE EXCLUSIVO PARA MUJERES

AMY DUNCKEL-GRAGLIA

Resumen

Este artículo explora la relación entre la movilidad urbana de las mujeres y la violencia en su contra en el transporte público. En particular, explora los temas de género que influyen en el abuso sexual en tal transporte, con atención tanto en los roles tradicionales de la mujer como ama de casa y no como una figura pública, así como en el debate innato o adquirido en la explicación del comportamiento del hombre. Dado que los servicios de transporte exclusivo para mujeres fueron implementados para resolver problemas entre la mujer y el hombre, sirven como un punto de referencia para discutir estos temas de género. Este estudio examina, analiza y evalúa el transporte sólo para mujeres y los efectos que el mismo tiene sobre la movilidad de ellas en relación con estos debates de género. Concluye que el "transporte rosa" ayuda a las mujeres a romper la trampa entre lo público y lo privado en la que están atrapadas al llevar el tema de la discriminación de género a la atención del público.

Palabras clave: discriminación de género, la ciudad, feminismo, movilidad urbana.

Abstract

This paper looks at the relationship between the urban mobility of women and violence against them in public transportation. In particular, it explores gender themes that influence the sexual violence occurring in public transportation, focusing on both the traditional role of women as household figures and not public ones, as well as the nurture vs. nature debate in explaining men's violent behavior towards women. Because women-only transit services were implemented in order to resolve problems between men and women in public transportation they serve as a point of reference used by the general public to debate these gendered themes. This study examines, analyzes, and evaluates women-only transportation and the effects it has on them's mobility in relation to these gendered debates. It finds that "pink transportation" helps women break out of the public/private trap in which they find themselves, making issues of gender discrimination more visible.

Keywords: gender discrimination, the city, feminism, urban mobility.

RECEPCIÓN: 2 DE SEPTIEMBRE DE 2012. / ACEPTACIÓN: 5 DE FEBRERO DE 2013.

Las feministas mexicanas consideran al transporte público en la ciudad de México como un lugar que habitualmente quita el poder y la movilidad a las mujeres. Garibi *et al.*, (2010) señalan:

Entre los espacios públicos en que las mujeres enfrentan mayor violencia está el transporte público, el cual es un ámbito poco estudiado y en el que ocurren delitos sexuales que no se denuncian. Ello representa un problema grave de discriminación que limita la seguridad, libertad de tránsito y movilidad de las mujeres en el espacio urbano, lo que afecta sus capacidades y oportunidades de desarrollo (2010: 12).

En respuesta a este problema, en el año 2002 la ciudad de México decidió asignar dos vagones de cada tren, en el Metro, como exclusivos para mujeres, y en 2008 la Red de Transporte de

¹ “En enero de 2008 se creó el Programa ‘Atenea’, el Servicio Exclusivo para Mujeres de la Red de Transporte de Pasajeros, a través del cual se brinda un transporte seguro, cómodo y económico para las usuarias.” “El Servicio Exclusivo para Mujeres cuenta con 67 unidades que recorren 24 de las 91 rutas de la RTP, especialmente en las zonas de mayor demanda, que es donde se presenta el mayor acoso hacia las usuarias”. Gobierno de la Ciudad de México a través de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal.

Pasajeros (RTP) del gobierno local creó la línea Atenea, la cual cuenta con autobuses exclusivos para mujeres.¹ Aunque la medida de segregar el transporte entre hombres y mujeres tenía como objetivo mantener seguras a éstas, no tuvo un efecto positivo sobre las cifras de abuso sexual (Garibi, 2010). Insatisfecho con

los resultados del transporte exclusivo para mujeres, el Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES) aprovechó la celebración del Bicentenario en 2010 para convertir los colectivos de Atenea en una nueva línea que denominó “línea rosa”, creando así una campaña para promover la idea de la mujer urbana. Este artículo explora el transporte rosa como un lugar donde las ciudadanas

luchan por sus derechos urbanos y por la igualdad de género, en un contexto de muy frecuente abuso sexual.

Para poder analizar el transporte exclusivo para mujeres y la campaña rosa en el contexto de los debates de género, este estudio se centra en dos argumentos que han modelado la opinión pública sobre el abuso sexual en el transporte público: 1) según el argumento esencialista hay diferencias biológicas entre mujeres y hombres. Darwin expresó esta idea mejor que nadie en *The descent of man*: “La mujer parece distinguirse del hombre en su actitud mental, sobre todo en su mayor ternura y menor egoísmo” (1871: 470). Esta perspectiva, traducida a los temas sociales, se puede sintetizar de la siguiente forma: se considera que el hombre es mejor para el trabajo fuera de casa y la mujer es mejor para criar a los hijos (Kemper, 1990; Sapolsky, 1997). La esencia de esta perspectiva es la de mantener las fronteras entre mujeres y hombres y así dar una explicación a las diferencias de género que existen. Cuando alguien cruza ese límite, por ejemplo mujeres que quieren trabajar en Wall Street –un mercado de trabajo dominado por los hombres–, se les atribuye la culpa de los problemas que enfrentan. Bajo esta perspectiva, en el contexto del transporte público, el abuso sexual se convierte en un problema de las mujeres y no en uno de la sociedad. Esta opinión, con frecuencia, se traduce en afirmaciones sobre el comportamiento que atribuyen a la mujer, en tanto individuo, los problemas sociales de género. Las siguientes frases ilustran estas afirmaciones: “Si ella no quiere que la miren, no debería llevar una minifalda,” o

“Si no quiere que le pase algo malo, no debería emborracharse hasta el punto donde no puede recordar nada”.

Por otro lado, 2) el argumento del construccionismo, en el que sus defensores ven los problemas sociales y las desigualdades entre grupos como un producto de la discriminación institucional. La teoría de género y organizaciones muestra cómo las estructuras en la sociedad están organizadas a través de ideologías masculinas y femeninas (Acker, 1992). En este sentido, la violencia en el transporte público es entendida como una forma de discriminación de género, igual a la que se da en el trabajo, escuela y deportes, donde las mujeres no tienen las mismas oportunidades de participar que los hombres. En su extremo, esta visión es completamente opuesta a la del argumento esencialista, ya que nunca se enfoca en el comportamiento de la mujer sino en un contexto social, que puede explicar cómo y por qué las desigualdades sistémicas dan diferentes oportunidades a mujeres y hombres.

Aunque estas posiciones son contrapuestas, las dos intentan explicar la división de género y las diferencias entre la mujer y el hombre, y es a través de una o la otra que la gente entiende la necesidad del transporte para mujeres como una división del sexo que existe en la sociedad. Dicho esto, la separación de hombres y mujeres en el transporte público es polémica por el riesgo que tiene de aumentar esta división. Es por eso que este estudio busca identificar los efectos que el transporte exclusivo para mujeres tiene sobre esta división, al analizar cómo la cam-

paña de transporte rosa de INMUJERES ha afectado la perspectiva pública sobre la violencia contra la mujer en el transporte público y los debates de género.

METODOLOGÍA: CUANTITATIVA Y CUALITATIVA

Los datos analizados aquí fueron acumulados a la largo de un periodo de tres años, que incluye cientos de horas de uso del transporte público en el Distrito Federal. Además de la metodología etnográfica, que fue aplicada para conocer el sistema de transportación e incluye cinco entrevistas estructuradas con funcionarios responsables de la implementación y mantenimiento del transporte para mujeres y siete informales con mujeres que usan el transporte para mujeres, se usaron métodos cualitativos, incluidos una encuesta entre 125 mujeres y 250 comentarios de usuarios mexicanos de Internet sobre la implementación del transporte rosa.

La encuesta fue diseñada para acumular la siguiente información: 1) ¿cuáles son las actitudes de las mujeres hacia el transporte público?; 2) ¿qué tanto y por qué eligen el transporte para mujeres en vez del transporte mixto? La muestra fue definida como usuarias del transporte público en la ciudad de México y las participantes fueron seleccionadas usando el enfoque de muestreo de conveniencia. Alrededor de 20-22 personas fueron seleccionadas en seis estaciones de transporte público de la ciudad, incluyendo la línea Atenea, el Metro y el tren ligero.

Además, 250 comentarios de lectores publicados en los sitios web de periódicos sobre la implementación del transporte rosa fueron codificados e incorporados al análisis. Los comentarios

² Transporte rosa fue una modificación de los vagones del Metro y autobuses para mujeres que ya habían implementado. Taxis rosas son una extensión del programa de la feminización del transporte para mujeres a través de su color. Las modificaciones fueron hechas con la meta de crear una campaña contra la discriminación de la mujer en el transporte público y por las oportunidades iguales. Mientras que las noticias locales cubrieron la aparición del transporte rosa, cientos de comentarios fueron publicados en los sitios web de periódicos por lectores, expresando su opinión sobre temas de violencia y la discriminación de la mujer en el transporte público.

sobre la decisión de implementar “taxis rosas” y “buses rosas” fueron recogidos, entre los años 2007-2011, de 12 artículos de varios periódicos, que incluyen *El Universal* y *El País* (España).²

En resumen, la combinación de comentarios, datos estadísticos y entrevistas me permite analizar y explorar el contexto urbano del que surge el transporte sólo para mujeres, y estudiar las opiniones públicas sobre el uso del

transporte para ellas como una solución al problema de la violencia de género.

EL CONTEXTO URBANO Y LA DIVISIÓN DE LOS ESPACIOS

Hay una percepción persistente en México de que las mujeres son figuras que pertenecen a la casa y no al espacio público. Jocelyn Olcott captura este sentimiento en su libro (2006), que muestra cómo la división entre lo público y lo privado mantuvo a las mujeres fuera de la política después de la Revolución de 1910. Es en el contexto de la pelea de la mujer mexicana por ser una figura pública que los siguientes temas son

estudiados: 1) la violencia en contra de la mujer en el transporte público, y 2) el uso de transporte exclusivo para mujeres con el fin de otorgarles mayor igualdad.

Los teóricos del espacio urbano observan la cultura del lugar para analizar fenómenos sociales y los sentidos que son atribuidos a los espacios (Lefèbvre, 1991; Soja, 1996), según el argumento de Lefebvre de que “los espacios repetitivos son el resultado de gestos repetitivos” (1991: 75). Koskela y Pain (2000), señalan que el espacio es una construcción social y que la cultura de un lugar afecta el comportamiento de los individuos y, simultáneamente, el comportamiento de éstos refuerza la cultura del lugar. Elizabeth Wilson captura esta idea en su libro *The sphinx in the city*:

Según Colette, sus amigas lesbianas tenían miedo de abiertamente mostrarse en público con vestimenta masculina. Vestían trajes de pantalones largos y saco en sus fiestas privadas, pero en la calle los cubrían con un largo manto “que les daba una apariencia excesivamente respetable” (1990: 62).

Para entender cómo el espacio afecta a los hombres y a las mujeres en forma diferente, los geógrafos que aplican la teoría feminista al estudio de espacios urbanos investigan cómo los sexos perciben la cultura de los espacios y cómo modifican su comportamiento en relación con estas percepciones.³ Según esta perspectiva,

³ Este sentimiento está demostrado en las obras de las feministas que se enfocan en el espacio.

En los años 90 ellas encontraron que las mujeres tienen miedo en ciertas partes de la ciudad, en particular las que habían designado como “lugares peligrosos para mujeres” (Koskela 1997, 2000; Pain, 1991, 1997; Valentine, 1989, 1993) y el nivel del miedo dependía más de factores de género, clase y la raza, que de cifras reales de violencia. Ellas concluyeron que las mujeres son enseñadas a tener miedo de ciertos espacios y esta construcción social es una forma de discriminación que se vive en los espacios urbanos.

⁴ El comentario fue hecho por “Chica Linda” el 23 de octubre de 2009. La misma explica su reacción frente a la implementación de los taxis rosas en Puebla, con el fin de dar más oportunidades a las mujeres de manejar taxis. Los comentarios se enfocaban en el derecho de la mujer de tener su propio servicio de taxis y los peligros para las mujeres asociados con el transporte público en general. *El País*, 7 de octubre 2009. *Taxis rosas contra la inseguridad*. http://internacional.elpais.com/internacional/2009/10/07/actualidad/1254866410_850215.html

los altos niveles de abuso sexual en el transporte público indican que los espacios urbanos de movilidad tienen una cultura masculina. En promedio, 90% de las denuncias hechas en módulos de seguridad en el Metro son por violencia contra la mujer, y, por consecuencia, son ellas quienes toman la responsabilidad de cambiar su comportamiento de viaje para protegerse de estos crímenes.

Yo no acostumbro transportarme en taxi porque se me hace algo inseguro, algunos porque te asaltan, otros por lujuriosos, porque te están molestando, y otros porque te quieren llevar a algún lado que tu ni siquiera

conoces. Lo primero es que debes de anotar las placas del taxi antes de subirte, segunda siéntate en los asientos de atrás, si llevas falda tápate con un suéter o si es una blusa muy escotada no llames mucho la atención y ten preparado el dinero para que le pagues, te bajes y recibas el cambio; por último, no te muevas hasta que el taxi se retire. Estos consejos la mayoría de las veces funcionan.⁴

Este artículo postula que, para entender el comportamiento de las mujeres de ocultar su feminidad en autobuses, taxis y el

Metro, debemos comprender, en primer lugar, la cultura del transporte público y, en segundo, cómo entiende lo público esa cultura. Según el argumento de los geógrafos feministas, quienes aseguran que los lugares tienen una cultura masculina o femenina que dirige el comportamiento de los actores que usan cada espacio (Bondi, 2005; Pain, 2001; Valentine 1993), el transporte público tiene una cultura hipermasculina. Por lo tanto, los comportamientos machistas, específicamente el abuso sexual dentro de este espacio, son “normales” en el sentido de que el espacio es peligroso en general y, dadas las diferencias en la conceptualización de los géneros, lo es más para las mujeres.

La diferencia entre mujeres y hombres es decodificada por la cultura a través de una lectura del género como adquirido o innato. En la perspectiva innata, la violencia contra la mujer se debe a diferencias naturales que existen entre las mujeres y los hombres, que se visualizan como constantes. En este sentido, el transporte público es un espacio peligroso, en general, y más para las mujeres, ya sea porque no tienen las herramientas para protegerse a sí mismas o porque hay hombres que son naturalmente agresivos hacia ellas. La siguiente cita sirve para ejemplificar la visión de que las acciones de los hombres son normales, en el sentido de que nunca van a cambiar, y por lo tanto las mujeres tienen la responsabilidad de evitar *los espacios peligrosos para ellas*:

No creo que el comportamiento de los hombres esté bien, y está mal cómo tratan a las mujeres, y yo no las trato así.

Pero la verdad es que lo hacen y es muy peligroso viajar sola o cuando está oscuro, y las mujeres ya saben que es peligroso. Entonces si algo pasa, es su culpa. No se llevaría una minifalda a las dos de la madrugada cuando vas por un callejón oscuro, ¿verdad?⁵

⁵ La cita fue tomada de un informante anónimo. Aunque no se puede revelar su identidad, el individuo tenía 56 años y dos hijas. Trabajaba como mensajero de lunes a viernes y como taxista los fines de semana.

La próxima sección de este reporte analiza la perspectiva que defiende al transporte público como un espacio masculino, naturalizando las diferencias entre los géneros a través del resultado de una encuesta. Además, muestra cómo el transporte rosa y la campaña de igualdad de oportunidades de movilidad utilizan la perspectiva antagónica, que coloca la explicación de las diferencias de género en una construcción social, con lo que se ataca la idea de que la violencia que las mujeres enfrentan es innata o normal debido a la cultura del espacio.

REACCIONES AL TRANSPORTE ROSA

Los hombres y las mujeres tienen opiniones diferentes sobre los asuntos relacionados con la seguridad de las mujeres, su movilidad y el transporte rosa. Los resultados muestran que las mujeres expresan cada vez más la creencia de que la violencia es una forma de discriminación, mientras que los hombres *siguen aferrados a* explicaciones de que la inseguridad en el transporte público es normal y, si las mujeres tienen ex-

perencias diferentes, es porque hay diferencias reales entre los dos sexos. Es en este debate donde el transporte rosa brinda una plataforma desde la cual confrontar estos argumentos.

Aunque hay mujeres que responden que tienen un carácter más débil que el hombre y por eso hay que cuidarse más cuando viajan solas o en “lugares peligrosos para mujeres”, la mayoría usó la conversación sobre el transporte rosa para hablar sobre la desigualdad de género:

Si no existiera tanto machismo, si los taxistas hombres no hubieran violado nunca, si no hubiera tanta violencia intrafamiliar generada por años de creer que los hombres eran dueños de las mujeres (instigado por mismas mujeres y por la iglesia, lo reconozco), no se tendría por qué llegar a estas medidas. Lamentablemente, mientras muchos hombres sigan viendo a la mujer como objeto, sin darle el valor ni el respeto, nada, que se merecen, tendremos que seguir creando este tipo de programas. No tardo en leer los clásicos comentarios machistas de que las mujeres manejamos mal. Yo, en mis 10 años de conducir nunca he tenido un accidente ni he provocado uno, a diferencia de muchos juniors, taxistas y los cafres de micros, que creo tooooooos son hombres. Cuando ambos sexos nos respetemos, no habrá necesidad de nada “rosa” y “azul”.⁶

⁶ Respuesta de una mujer a la cadena de comentarios en el foro *El Universal* de agosto 2010, consultado en http://foros.eluniversal.com.mx/w_detalle.html?tdi=14&rtid=9894

Las mujeres describen la desigualdad de género que existe en el espacio público. De hecho, 70% de las mujeres indica que por su género el transporte público las convierte en un blanco y que las calles son más seguras para los hombres que para las mujeres.

Tabla 1
Encuesta a usuarias del transporte público

	Estoy de acuerdo		No estoy de acuerdo		Neutral		Total
	N	%	N	%	N	%	N
	Me siento muy segura en los taxis, buses y metro que uso diariamente	19	16	83	70	17	14
Es más seguro tomar un taxi con una mujer taxista que con un hombre taxista	59	51	41	35	16	14	116
Las calles son más peligrosas para las mujeres que para los hombres	63	53	30	25	16	13	119
Los autobuses y vagones exclusivos para mujeres son más seguros que los normales.	76	66	25	21	15	13	116

N=Número de encuestadas

En general, las mujeres creen que por su condición de género son más vulnerables a la violencia durante su trayecto diario,

pero, mientras esta situación no cambie, una alternativa es que cuenten con un sistema de transporte propio. Más de la mitad (66%) de las mujeres encuestadas dicen que el transporte exclusivo para mujeres es más seguro. De 44% que no estuvo de acuerdo firmemente con esta declaración, 48% escribió una anotación especial, en el lado de la encuesta, que decía que el transporte para mujeres no conviene porque los hombres no están obligados a respetarlo.

Dado que el transporte público reúne a muchas personas en espacios reducidos, que van y vienen rápidamente, las mujeres lo ven como un momento oportuno para que los hombres sean agresivos hacia ellas con casi ninguna repercusión. Frente a la desigualdad de género, la mayoría de las mujeres señaló que la ciudad tiene la responsabilidad de proporcionarles un sistema de transporte separado que les permita viajar sin miedo ni peligro, hasta que cambie esta cultura de trato desigual.

Tabla 2
Encuesta a usuarias del transporte público

	Nunca/ casi nunca		A veces		Casi siempre/ siempre		Total
	N	%	N	%	N	%	N
¿Qué tanto usa usted el transporte exclusivo para mujeres?	30	25	29	24	60	51	119

N=Número de encuestadas

En la encuesta entre las mujeres, más de 50% señala que *siempre* toma el transporte exclusivo para mujeres. De 25% que declara que *nunca o casi nunca* lo usa, la mitad (51%) menciona que la razón principal de no usarlo es porque no existe en su ruta de viaje diario.

Por otro lado, en los comentarios de los artículos sobre el transporte rosa, la mayoría de los hombres señala que la desigualdad de género no es un problema de género, sino que la violencia en espacios públicos es normal tanto para unas como para otros. De acuerdo con los autores que estudian el espacio y la sociedad, la reacción de los hombres de “normalizar” la violencia en el transporte público es un reflejo de la cultura masculina sobre este espacio, lo que se ha estudiado en investigaciones anteriores sobre los espacios masculinos, por ejemplo: canchas de fútbol o rugby (Fallon y Jome, 2007). Los científicos dicen que los cambios en la cultura del espacio causan una reacción entre el grupo que tiene control sobre éste (Castells, 1983), teniendo como consecuencia que se intensifica su cultura en el mismo (donde ellos tratan de aumentar la cultura del espacio). En particular, estos académicos dirigen su atención a los grupos emergentes, afirmando que son éstos los que deberían cambiar para encajar en la cultura natural del espacio. Volviendo a la referencia de los estudios de mujeres y rugby: “si las mujeres no quieren lastimarse, no deberían participar en el juego”.

Las siguientes citas nos dan ejemplos de cómo la implementación de los taxis rosas ha generado una reacción en los hom-

bres, que buscan reforzar las fronteras del espacio del transporte público como un lugar controlado por ellos.

Pues que mal que el feminismo éste de a peso. Ojalá que regresáramos a la época de 1900, en donde los hombres éramos y siempre seremos los dominantes.⁷

Pues más bien me parece que se la van a poner fácil a los asaltantes, porque ahora no sólo violarán a las pasajeras, sino de paso se cogerán a la chofera, que si está tan buena como la que aparece en la foto... Ojalá el requisito sea que la chofera tenga medidas 60-90-revienta.⁸

Bien dicho, ahora serán blancos fáciles al volante...les están poniendo la etiqueta, vílame, asáltame, y disfrútame.⁹

Para estas jaladas son nuestros impuestos, no pagaré más predial. Ahora les van a dar los !#@%?, es un auto morado con arcoiris para transportarse. Qué asco de gobierno y de gente marica.¹⁰

⁷ Comentario hecho por "machista 3000000000000" 10/11/09. *Presentan taxis exclusivas para mujeres en DF*. EFE 2009/11/10.

⁸ Comentario hecho por "Ralph" 09/08/10. *Anuncia GDF red de "taxis rosas" para mujeres*. Noticieros Televisa, 2010/08/09.

⁹ Comentario hecho por "Juan" 09/08/10. *Anuncia GDF red de "taxis rosas" para mujeres*. Noticieros Televisa, 2010/08/09.

¹⁰ Comentario hecho por "Nancy de Sunpharma" el 09/08/10. *Anuncia GDF red de "taxis rosas" para mujeres*. Noticieros Televisa, 2010/08/09.

Tabla 3

Comentarios publicados en los sitios web de periódicos por lectores mexicanos

	Hombres		Mujeres		No especificado		Total
	Sí	No	Sí	No	Sí	No	N
¿El "transporte rosa" resuelve problemas de seguridad para mujeres?	9	38	27	14	5	20	113
Totales en porcentajes	8	34	24	12	4	18	100

N=Número de personas

Los comentarios de los hombres no están presentados aquí para dar un ejemplo de su machismo, sino para mostrar la reacción hacia el cambio de la cultura. A pesar de la alta tasa de denuncias de abuso sexual y que el acoso es siempre contra la mujer (Garibi, 2010), los hombres siguen argumentando que el espacio del transporte público es un lugar peligroso en general y no un lugar peligroso para las mujeres (tablas 4 y 5).

Se hizo una prueba de chi-cuadrado de independencia para medir la profundidad de la relación entre el factor de género y las opiniones de *a favor* o *en contra del* transporte exclusivo para mujeres, donde la hipótesis nula era definida como: género es independiente de la aprobación o desaprobación del transporte para mujeres. Alpha era definida en .05 y el valor de P en 7.879. El cálculo fue 34.4, por lo tanto queda rechazada la hipótesis nula. La conclusión es que el género de una persona tiene una fuerte correlación con su opinión sobre el transporte rosa.

Tabla 4

Comentarios publicados en los sitios web de periódicos por lectores mexicanos

	Es seguro		Las mujeres son peligrosas también		Las mujeres son débiles, y blancos cuando viajan sin hombres		Porque el transporte público no es seguro en general y no sólo para mujeres		Total
	N	%	N	%	N	%	N	%	
Las explicaciones dadas sobre por qué la gente piensa que "tránsito rosa" sirve o no sirve para resolver la inseguridad de las mujeres	46	40	17	15	28	24	24	21	115

N = Número de personas

Tabla 5

Tabla cruzada. En contra o a favor de "transporte rosa"

	Hombre	Mujer	Total
A favor	15	46	61
En contra de	63	22	83
Total	78	68	144

N = Número de personas

En resumen, los hombres y las mujeres tienen opiniones diferentes sobre el transporte exclusivo para éstas. En particular, el transporte rosa es una representación física de la desigualdad de género en espacios públicos en el Distrito Federal. Aquéllos siguen viendo al transporte público como un lugar peligroso en general. Indican que las quejas de las mujeres son signos de debilidad y de su incapacidad para enfrentarse con las dificultades “naturales” que acompaña la movilidad urbana. Los hombres, en mayor proporción, tendieron a culpar a las mujeres, o hablar de temas que no tenían nada que ver con la discriminación de género. En particular, mencionaron que los taxis rosas son un chiste y no protegen a las mujeres por las siguientes razones: a) las mujeres pueden ser peligrosas también (18%); b) las mujeres son débiles (20%); o c) el transporte rosa no tiene nada que ver con los hombres y las mujeres, sino que es un ejemplo de un gobierno corrupto que está tratando de ganar votos de las mujeres y los gays (29%).

Por otro lado, las mujeres ven que la violencia se ha concentrado en su contra por ser femeninas, y por lo tanto es un asunto de desigualdad de género. En general, creen que hasta que puedan usar los espacios públicos igual que el hombre, la ciudad debería proporcionarles un sistema de tránsito separado, que les permita viajar sin miedo y sin peligro. De hecho, 77% de las mujeres concluye que el transporte rosa no debería existir si hay igualdad entre los sexos.

El resto de este artículo explora cómo el transporte rosa afecta la percepción de la gente sobre la desigualdad de la mujer. En

particular, cómo el transporte rosa afecta la división entre lo público y lo privado al cambiar la cultura del espacio del transporte público.

LA CAMPAÑA ROSA Y CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA LEGAL

El transporte exclusivo para mujeres fue implementado en 2002. Sin embargo, los administradores del programa comenzaron a percibir que no tenía un efecto positivo sobre la imagen de la mujer, y por ende en producir un cambio en la desigualdad sufrida por las ciudadanas. En 2009, en asociación con el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, INMUJERES hizo un estudio sobre la violencia en el transporte público en la ciudad de México, y descubrió que

a lo largo de su vida, 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de alguna forma de violencia sexual. Además, descubrió que en el último año [2008] 8 de cada 10 mujeres sufrieron este tipo de violencia. De ellas, 43.8% reporta haber padecido 4 o más situaciones violentas, y el 10% 7 o más (*ibidem*: 13).

En respuesta a las cifras que demuestran violencia en una forma extrema, INMUJERES desarrolló una campaña que señala al transporte público de la ciudad de México como un lugar que despoja a las mujeres de sus derechos cotidianamente y las desmoviliza. En esta campaña exigieron que los programas de

transporte para mujeres fueran reforzados, argumentando que algunos vagones del Metro y camiones reservados para ellas no iban a cambiar la cultura, profundamente enraizada, que sostiene la violencia contra su género.

Como parte de su estrategia para promover la movilidad de las mujeres en el DF, INMUJERES concentró su campaña en dos sistemas: el judicial y el transporte. INMUJERES comenzó con el color de los colectivos de la línea Atenea, pintándolos de rosa brillante y convirtiéndolos en una campaña pública en favor de los derechos de la mujer. Además de implementar flotas de camiones y taxis rosas, creó un programa llamado "Viajemos Seguras", el cual estableció módulos de vigilancia en estaciones del sistema del Metro, ayudando a las mujeres a reportar cualquier forma de acoso. Asimismo, se colocaron carteles y anuncios en todos los medios de transporte público del DF para denunciar la violencia contra la mujer. Estos anuncios transmiten el mensaje de que "Es nuestro derecho viajar sin miedo" e incluyen un número telefónico gratuito, habilitado las 24 horas, para reportar cualquier tipo de acoso. Así, "Viajemos Seguras" actúa como una institución feminista dentro del sistema de transporte, supervisando todos los asuntos relacionados con las mujeres y la movilidad urbana en el DF.

Además de incorporar el programa Viajemos Seguras al sistema de transporte, en el año 2010, en conmemoración del Bicentenario de la Independencia, los colectivos de la línea rosa formaron parte de una gran campaña. Con el nombre Atenea, en alusión a la diosa griega de la guerra, el valor y la independencia, los

camiones se pintaron de color rosa brillante, y cada uno tiene dibujada una figura histórica femenina diferente, en homenaje al papel jugado por éstas en el desarrollo político y económico de México. El transporte rosa ha sido uno de los principales medios utilizados para cambiar la percepción pública sobre el papel de las mujeres como personajes públicos importantes para el bienestar y el futuro de México, y no sólo como amas de casa.

Más allá de la feminización del espacio del transporte público, INMUJERES peleó además para fortalecer las leyes contra la discriminación y actualmente argumenta que la violencia hacia la mujer en el transporte es una forma de discriminación que les impide acceder a los recursos urbanos de la misma manera que los hombres. Las antiguas leyes, que garantizaban a todas las personas, iguales derechos de acceso a los recursos urbanos, fueron modificadas para criminalizar la violencia pública contra las mujeres. Antes de las enmiendas, el acoso sexual en el transporte público era considerado un delito no discriminatorio, como un robo carterista o una pelea pública. El éxito de INMUJERES en transformar al acoso sexual en el transporte público en acto criminal, procede de su capacidad de modificar la percepción de la violencia sexual como una forma de discriminación institucionalizada. En este sentido, la enmienda de las leyes es una manera de reconocer la desigualdad de género enraizada en el espacio del transporte público.

En suma, casi 20 leyes fueron enmendadas y las reformas fueron hechas públicas a lo largo del país para asegurar que tanto

¹¹ Ver un reporte por INMUJERES que hace una comparación entre las leyes: <http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CEwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.inmujeres.df.gob.mx%2Fwork%2Fsites%2Finmujeres>

hombres como mujeres comprendan que el acoso sexual en el transporte público es un delito.¹¹ Así, una mujer con minifalda, en la noche, no es culpable

por el acoso sexual que recibe, tanto como un hombre al que roban su celular por usarlo en público no es culpable por el robo. De hecho, se enfatiza que, como sucede en este caso, la mujer tiene el mismo derecho a obtener justicia y a que el ofensor sea castigado por su crimen.

Tabla 6

Casos atendidos en módulos en el Metro entre el 4 de enero y el 30 de septiembre en los años 2008-2010

	Total de casos atendidos en los módulos	Casos por abuso sexual	Casos por otras violencias	Consignaciones
2008	314	291	23	117
2009	311	273	32	124
2010	225	197	23	13*

*Se debe notar que estas cifras fueron obtenidas en el año 2010, por lo tanto es muy probable que las estadísticas del resto del año no fueran incluidas, y esto puede explicar la baja cifra reportada aquí.

Fuente: Viajemos Seguras. <http://www.google.com.mx/url?sa=t&rct=j&q=programa%20viajemos%20seguras&source=web&cd=4&ved=0CFYQFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.inmujeres.df.gob.mx%2Fwork%2Fsites%2Finmujeres%2Fresources%2FLocalContent%2F415%2F1%2FProgramaViajemosSeguras.pdf&ei=CRT3T9apFaOC2AXWuYHdBg&usq=AFQjCNhZEBvBp5VZAg-NxCYkIC5TZMOv7Q&cad=rja>

Mientras los crímenes contra mujeres parecen estar disminuyendo sólo ligeramente desde las nuevas reformas, el efecto verdadero de la “campana rosa de transporte” parece residir en la opinión pública. Como muestra la sección siguiente, INMUJERES está ayudando a crear una imagen de la mujer como personaje público y no únicamente de casa. Este cambio de percepción redefine el abuso sexual en el transporte público como un asunto de discriminación de género y no como uno de la vida normal de la ciudad que las mujeres deben aprender a prevenir.

EL TRANSPORTE ROSA Y LA IDENTIDAD DE LA MUJER

Carmen Serdán Alatríste es una de docenas de revolucionarias cuyo retrato adorna un costado de un autobús rosa de la línea Atenea. Al lado de su rostro hay una breve biografía sobre su papel en la Revolución Mexicana y su papel en la derrota de Porfirio Díaz. Justo sobre su retrato dice “Homenaje a las Mujeres del Bicentenario”: un recordatorio visual de la importancia de la mujer política y luchadora.

Dado que el transporte público, en el Distrito Federal, se considera un espacio masculino, las mujeres usan tácticas de supervivencia como esconder sus cuerpos y no reaccionar a la violencia y el acoso sexual. Por eso, el transporte rosa es la manifestación del movimiento de liberación de la mujer, su liberación de la invisibilidad. El transporte rosa ilumina a la mujer y su derecho a viajar sin violencia: “Pintamos los colectivos rosas para

dar más visibilidad a las mujeres,” dice Mercedes, una portavoz del INMUJERES.

En particular, la línea Atenea es un espacio hecho a partir de los valores del feminismo: representa a la mujer como revolucionaria y participante fundamental en el desarrollo del país. Mediante imágenes icónicas, los autobuses y taxis rosas y los módulos del programa “Viajemos Seguras”, el movimiento feminista restablece la imagen y el papel de la mujer urbana, literal y simbólicamente. Esta campaña a favor del derecho de la mujer a viajar segura fue implementada físicamente en los lugares de transporte público. Los camiones fueron pintados y renombrados para dar una representación visual del poder de la mujer; los taxis rosas fueron implementados para mostrar a la mujer como conductora y jefa de su propia forma de transporte público, y el Metro incorporó módulos en el programa “Viajemos Seguras” en el Transporte Público para tener un lugar seguro y visible para denunciar el acoso sexual. Además de dar a las mujeres un lugar para denunciar los abusos sexuales, los módulos y carteles actúan como una campaña para enseñar a todos que cualquier forma de violencia sexual es discriminación, desde las palabras o expresiones corporales ofensivas con fines sexuales hasta la exhibición de genitales. Además de animar a las mujeres a denunciar el abuso sexual, las publicidades de “Viajemos Seguras” enseñan los cambios de las leyes y que el acoso es un crimen tan perseguido como el robo.

La última transformación del transporte público fueron los taxis rosas, que dan a las mujeres la oportunidad de manejar y controlar

su propia forma de transporte público. En vez de simplemente darles taxis normales, el gobierno del Distrito Federal tomó la decisión de implementar los rosas para promover e instrumentar medidas orientadas a reconocer, fortalecer y ampliar los derechos y libertades de la gente con una perspectiva de género.

En resumen, el transporte rosa y sus mensajes actúan como una campaña adicional para fortalecer los objetivos de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y restablecer la imagen de la mujer como figura urbana, pública y como una persona clave en el desarrollo y bienestar de México. Todas las formas de la campaña para promover el derecho de la mujer a viajar sin miedo, al igual que el hombre, fueron implementadas directamente en los espacios de transporte público y con símbolos femeninos, como revolucionarias, con nombres como Atenea y el programa "Viajemos Seguras", y, lo más obvio, con el color rosa. Es a través de estos símbolos donde la campaña está cambiando la cultura del transporte público: de un espacio peligroso para las mujeres a un espacio para todos.

CONCLUSIÓN

Utilizar el transporte público exclusivo para mujeres para darles seguridad es una idea sumamente polémica. Los defensores de los derechos de las mujeres han sugerido que las tácticas de la segregación de género probablemente contribuirán a profundizar las líneas divisorias de género (Associated Press, 2009), señalando que la igualdad entre hombres y mujeres será

más difícil de lograr a largo plazo. A pesar de los riesgos, la administración en el Distrito Federal y los grupos feministas establecidos en el gobierno, como INMUJERES, creen que el transporte sólo para mujeres les proporciona un viaje seguro, y el potencial de hacer público el problema de la violencia y acoso hacia ellas. Además, éstas constituyen acciones de prevención, atención y procuración de justicia por violencia sexual en su contra.

Según las teorías de espacio y el feminismo, que debaten la desigualdad de género en términos del esencialismo *versus* construccionismo, y que explican que la opresión de la mujer está basada en la creencia de que las diferencias de género son normales e inmutables, este estudio concluye que el transporte rosa, no el transporte exclusivo para mujeres, puede tener un efecto positivo sobre la desigualdad urbana entre los sexos. El transporte segregado tiene la capacidad de fortalecer la ideología de que la violencia en contra de la mujer es normal, por lo que la única manera de protegerla es darle su propio lugar para que esté segura. El transporte rosa, por otro lado, no tiene la meta de proteger a la mujer, sino de cambiar la imagen de ésta y darle una oportunidad de demostrar su poder, capacidad y papel como ciudadana. Además de la estructura simbólica del programa "Viajemos Seguras" y el transporte rosa, por la fuerte reacción en respuesta a los taxis y colectivos rosas, se puede afirmar, con confianza, que la cultura que mantenía la ideología innata para explicar las diferencias entre los hombres y las mujeres está siendo destruida por el "Movimiento Rosa de Tránsito".

En resumen, la evidencia empírica del análisis de la desigualdad de género en el sistema público de tránsito del Distrito Federal revela que el transporte rosa es un momento icónico en la historia urbana, donde las mujeres están feminizando el espacio urbano, reconstruyendo la ciudad para sí mismas.

BIBLIOGRAFÍA

- Acker, Joan *Gendering Organization Theory. Gendering Organizational Analysis*. Thousand Oaks, CA, Sage, 1992.
- Bondi, Liz "Gender and the Reality of Cities: Embodied Identities, Social Relations and Performativities". Online Papers Archived by the Institute of Geography, School of Geosciences, University of Edinburgh, GEO-005, 2005.
- Castells, Manuel. *The City and the Grassroots: A Cross-cultural Theory of Urban Social Movements*. Berkeley & Los Angeles, University of California Press, 1983.
- Darwin, Charles. *The Descent of Man, and Selection in Relation to Sex*. (1st ed.). London, John Murray, 1871.
- Fallon, Melissa & LaRae Jome. "An Exploration of Gender-role Expectations and Conflict among Women Rugby Players", *Psychology of Women Quarterly*, vol. 31, 2007, pp. 311-321.
- Garibi, Marcela Cuen, Martha Fabiola Zermeño Núñez y Elizabeth Plácido Ríos. *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*. México, CONAPRED, 2010.
- Kemper, Theodore. *Testosterone and Social Structure*. New Brunswick, NJ, Rutgers University Press, 1990.

- Koskela, Hille, & Rachel Pain. "Revisiting Fear and Place: Women's Fear of Attack and the Built Environment", *Geoforum*, vol. 31, 2000, pp. 269-280.
- Lefebvre, Henri. *The Production of Space*. Oxford, Blackwell Publishers Inc. 1991.
- Olcott, Jocelyn. *Revolutionary Women in Postrevolutionary Mexico*. Durham, Duke University Press, 2006.
- Pain, Rachel. "Gender, Race, Age and Fear in the City", *Urban Studies*, vol. 38, 2001, pp. 899-913.
- Sapolsky, Robert. "The Trouble with Testosterone and Other Essays on the Biology of the Human Predicament". New York, NY, Touchstone, 1997.
- Soja Eduard. *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Malden, Massachusetts, Blackwell Publishers Inc., 1996.
- Wilson, Elizabeth. *The Sphinx in the City*. London, Virago, 1990.
- Valentine, G. "(Hetero)sexing Space: Lesbian Perceptions and Experiences of Everyday Spaces", *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 11, 1993, pp. 395-413.

FUENTES ELECTRÓNICAS

Associated Press (2009). "Mexico's Pink Taxis Cater to Fed-up Females", *MSNBC.COM*. 19 de octubre, 2009, consultado en www.msnbc.msn.com/id/33385984/ns/world_news-americas/t/mexicos-pink-taxis-cater-fed-up-females/#.TqAr7XJlLc