

UNIDAD XOCHIMILCO
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

¡CADA QUIEN A SU VAGÓN;
UN ESTUDIO DE GÉNERO A PARTIR DE LA VOZ DE LAS MASCULINIDADES.

TRABAJO TERMINAL
QUE PARA OBTENER EL GRADO
DE: LICENCIADOS EN PSICOLOGÍA
PRESENTAN:

MORENO ESPEJEL LUCERO GUADALUPE

DE LA CRUZ MARTINEZ KAREN JOCABED

FLORES LARA IVONNE

ROJAS GARCIA ANDREA

ASESORES:
CLAUDIA MÓNICA SALAZAR VILLAVA

LECTORES:
RAÚL EDUARDO CABRERA AMADOR

Índice

Agradecimientos	2
Llegando a la introducción	3
Relevancia del problema	3
Transbordo en la estrategia metodológica	10
Observación participante	12
Entrevista	13
Etnografía virtual	15
Primera estación, biopolítica	16
Espacio y seguridad	16
Vagón exclusivo	19
¿Quiénes están permitidos en el vagón exclusivo?	21
¿Cuándo es considerado acoso y cuando no?	27
El acoso a la inversa	30
Siguiente estación, choques de género	34
Caballerosidad y malinterpretación	34
Víctimas y victimarios	38
Mujeres violentas	44
Última estación	47
Que ningún tema quede a bordo de la unidad	48
Bibliografía	51
Anexos	55
Transcripción	55
Entrevista 1	55
Transcripción de la entrevista 2	59

Agradecimientos

La elaboración de esta investigación no hubiera sido posible sin el apoyo y la confianza que nuestras familias depositaron en nosotras, gracias a nuestros padres y hermanos por el apoyo incondicional que fue indispensable para la realización de este trabajo. Gracias por cada palabra de ánimo y por cada detalle que favoreció nuestro desempeño académico y gracias a Dios, quien es el motivador principal.

A nuestros amigos, sin quienes la vida universitaria hubiera perdido su encanto, que nos ayudaron a aclarar nuestras ideas y aliviar el estrés con risas, comida y buena compañía.

A nuestros profesores, que en su afán de demostrar nuestro potencial (y complicarnos la vida), confrontaron lo que creíamos saber para entender lo esencial de la profesión que elegimos: el otro. Llevaremos sus lecciones y compromiso con nosotras.

Pero sobre todo a las integrantes de este equipo, cuyo compromiso y esfuerzo quedó plasmado en el presente proyecto, gracias por la experiencia de su compañerismo y sobre todo, su amistad.

¡Gracias!

Llegando a la introducción

En el presente trabajo exploraremos las implicaciones del vagón exclusivo del metro de la Ciudad de México desde la experiencia de los usuarios varones, cuestionando el proyecto que implementa la política pública y sus efectos en las relaciones entre los usuarios, poniendo especial énfasis en cómo el género, determinado por condiciones sociales, históricas y culturales, atraviesa la vida social en el metro.

Empezaremos exponiendo el recorrido que nos ha guiado a la presente investigación: iniciando con la concepción de la idea para convertirla en un proyecto de investigación, pasando por el camino recorrido durante el trabajo de campo y las vicisitudes que significó la incursión en el metro, así como las estrategias utilizadas para configurar una escena, no completa ni total, pero sí más clara acerca del universo de significaciones que representa el metro.

Continuaremos planteando dos capítulos que engloban los mayores cuestionamientos surgidos desde el trabajo de campo; en primer lugar, donde reflexionamos acerca del origen de la política pública, el capítulo titulado “capítulo 1” que servirá para contextualizar y contraponer lo que dice la política pública y lo que nuestro trabajo de campo arrojó, así como cuestionarla desde conceptos como la biopolítica con implicaciones de género, raciales, o de edad.

Posteriormente, en el capítulo llamado “Capítulo 2” trabajaremos la perspectiva de los usuarios respecto al género, donde intentaremos interrogar las reflexiones y experiencias que decidieron compartir con nosotras desde una mirada crítica, así las tensiones generadas por la política pública de separación de vagones en cuanto a sus relaciones con el género opuesto.

Por último, hablaremos de los temas que surgieron a través de nuestro recorrido, pero que por falta de tiempo y material, no podríamos trabajar en esta investigación, no por eso menos interesantes y confortables a la hora de pensar el espacio público y su relación con el género.

Relevancia del problema

Desde su construcción a finales de los años 60, en menos de una década se convirtió en la “columna vertebral” del sistema de transporte dentro y fuera de la CDMX, Distrito Federal (DF) en ese entonces (González & Navarro, 1990). El sistema colectivo metro tuvo como una de sus funciones sustanciales el ser un sistema de transporte de la fuerza de trabajo del Área Metropolitana de la Ciudad de México, conectando las principales zonas industriales y de habitación obrera con el resto del Área (Navarro, 1998), por lo que, al igual que casi todo lo que

nos rodea en estos tiempos modernos, es inevitable no ver al sistema de transporte metro dentro de estos modos de reproducción capitalista, que viene incluido dentro de las características de la actual Ciudad neoliberal.

Diariamente, miles de trabajadores, estudiantes, consumidores y turistas utilizan el metro, el bajo costo y el vasto recorrido que cubre con sus 195 estaciones interconectadas por un total de 12 Líneas, lo convierten en el transporte ideal para mover la fuerza de trabajo de sus lugares de descanso al monolito del capitalismo representado por la ciudad más grande de América del Norte, “principal núcleo urbano, social, político, académico, económico, turístico, artístico, empresarial y cultural de la nación mexicana, y ha sido escenario de numerosos acontecimientos importantes en la vida e historia de la nación” (Sposob, 2017).

La línea 9, o café, del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-M) conecta un total de 12 estaciones distribuidas a lo largo de 13 kilómetros; fue inaugurada entre agosto de 1987 y agosto de 1988 (Metro CDMX, 2023) y rápidamente se volvió una de las más transitadas líneas de metro. Actualmente, con 9 transbordos a otras líneas, sigue siendo de las más transitadas, sobre todo Pantitlán y Tacubaya (Metro CDMX, 2023), las estaciones punta de la línea.

Diariamente, miles de usuarios del transporte público “pasan viajando un promedio de tiempo de 66 minutos, 67% pasan más de 2 horas en él” (Forbes, 2016), por lo que su papel en la vida cotidiana de la población popular mexicana, específicamente en la zona metropolitana, lo convierte en un escenario idóneo para la “expresión de subjetividades, la formación de relaciones de participación, de cooperación, de poder y de conflicto social” (Ramírez, 2017). Desde esta perspectiva, nos parece relevante estudiar el metro como un reproductor de prácticas sociales y una representación del sistema patriarcal.

Como usuarias diarias del transporte público, gran parte de nuestra experiencia está determinada, de entre muchos otros factores, por el género, nuestro posicionamiento como mujeres en la vía pública implica el acceso a toda una vida social sesgada por estereotipos de género, los cuales si bien se han cuestionado y combatido desde a la lucha feminista, no han desaparecido, por el contrario, la violencia hacia las mujeres actualmente resulta en cifras alarmantes y en aumento cada año, cada mes, cada día.

En 2021, a nivel nacional, del total de mujeres de 15 años y más, 70.1 % han experimentado al menos un incidente de violencia, que puede ser psicológica, económica,

patrimonial, física, sexual o discriminación en al menos un ámbito y ejercida por cualquier persona agresora a lo largo de su vida.

La violencia psicológica es la que presenta mayor prevalencia (51.6 %), seguida de la violencia sexual (49.7 %), la violencia física (34.7 %) y la violencia económica, patrimonial y/o discriminación (27.4 %).

Mientras que, de octubre 2020 a octubre 2021, 42.8 % de las de mujeres de 15 años y más experimentaron algún tipo de violencia, la violencia psicológica es la que presenta mayor prevalencia (29.4 %), seguida de la violencia sexual (23.3 %), la violencia económica, patrimonial y/o discriminación (16.2 %) y la violencia física (10.2 %). INEGI. Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH). Ediciones 2016 y 2021.

Es porque hacemos del conocimiento al lector que la postura ética que como investigadoras atraviesa este trabajo de investigación; como factor principal está el hecho de que somos mujeres en un trabajo que concierne al género, en un país con altos índices de violencia de género, en donde hay entre 300 y 350 agresiones sexuales contra mujeres en el metro todos los días, las cuales suman más de 126 mil por año, pero solo se registran 300 anualmente (Del campo, 2019). Desde este contexto estamos posicionadas y ese lugar determina nuestra reacción a las respuestas y actitudes tanto de hombres como de mujeres, entendiendo también que la experiencia directa es cuestionable, pues nunca podremos transformarnos en hombres y vivir el viaje en el metro tal, por lo que todos estos factores nos ayudan a ubicarnos y determinar los alcances de nuestro trabajo.

El transporte público ocupa un lugar central en la vida cotidiana de la población y en el que, debido a lo descuidado que es en las periferias, genera problemáticas como el tiempo de espera y la saturación excesiva de los medios de transporte, los cuales a su vez, afectan la relación con el otro, causando incivilidad, impidiendo actos solidarios y quizá, la no desvinculación de prácticas machistas dentro de este. Aunado a esta situación, nos interesa la implicación de la existencia de un espacio exclusivo para mujeres, pero no para los hombres ¿Qué significa la creación de un espacio exclusivo de mujeres? ¿Contribuye a generar nuevos modos de relación de género o a mantener el orden del sistema patriarcal?

Los mecanismos biopolíticos que se implementan a través de políticas públicas son un intento de separar cuerpos: hombres de mujeres y mujeres de hombres, pero ¿a qué responde esta separación?

Nuestra implicación como usuarias de diferentes medios de transporte nos hizo cuestionar el fin de este control, de reflexionar si las medidas que se están implementando dentro del transporte público cumplen con las exigencias que le dieron origen, cómo han evolucionado las sanciones y métodos de ejecución y si esta experiencia ha impactado en la vida social de los usuarios varones.

Para poder vislumbrar las vivencias de los hombres y sus actitudes, comportamientos y sentires en relación con el género femenino a partir de las políticas públicas de división de género, nuestra herramienta será la experiencia de los hombres respecto al vagón exclusivo para mujeres en el metro, política implementada desde la década de 1970 cuando "debido a la gran cantidad de personas que lo usaban, las mujeres se empezaron a quejar y protestar por la incomodidad de viajar tan apretadas" (Metro CDMX, 2023). Nuestra incursión en el metro nos hizo entender la dinámica como usuarias, nos abrió el panorama para muchas otras situaciones presentes en el campo que no habríamos contemplado antes de nuestra propia experiencia y del encuentro con el otro.

Al hablar de experiencia debemos la obra de Margarita Baz "Tiempo y temporalidades: los confines de la experiencia", donde menciona que la experiencia se configura en dos planos diferentes, pero que a su vez van unidos. Hablando propiamente, lo singular y lo colectivo en relación con la experiencia, ya que, viéndola de manera personal o ajena, nos permite comprender una de las partes de lo que está o estuvo aconteciendo en la sociedad. Cuando el sujeto comienza a recordar una vivencia, una serie de significados aparecen y estos le dan un sentido e incluso un orden cronológico de lo acontecido.

La experiencia humana está conformada por tiempos y temporalidades; la convergencia de realidades materiales y simbólicas múltiples en la configuración de la vida de los sujetos supone ritmos, contornos, emergencias y periodicidades heterogéneas, que no pueden describirse recurriendo a la visión lineal y progresiva del tiempo (Baz, 1998).

De esta manera, lo colectivo, sobre todo en un espacio compartido con cientos de personas diariamente, cobra mayor importancia al ser un conjunto de experiencias que permiten entender la subjetivación y cómo esta impacta a la sociedad que muchas veces configura o les da sentido a ciertos fenómenos sociales y que éstos con el pasar del tiempo pueden irse modificando, dejando huellas en la historia y en la cultura.

"La dimensión de lo colectivo, por su parte, es lo que da forma y sentido a la experiencia personal, ya que no hay humanidad fuera de las redes transindividuales que nos hace sujetos. Lo simbólico es ese registro de la regulación por el lenguaje, fúndante de la subjetividad y de la radical exterioridad del *sí mismo*". (Baz, 1998)

A través de la experiencia de los usuarios es que esperamos entender esos sentidos que le otorgan a diferentes prácticas sociales, que si bien, el metro es un espacio transitorio y parece que no hay posibilidad de interacción más allá de empujones y roces, hay un mundo de significaciones que se viven ahí dentro.

La hegemonía de la teoría feminista a la hora de abordar las problemáticas en el transporte público orienta los estudios a la violencia recibida por las mujeres desde los hombres, en donde principalmente se habla de ellos como los victimarios. Cabe señalar que de ninguna manera negamos o desestimamos las agresiones que miles de mujeres viven diariamente, ni pretendemos silenciar las voces que se han alzado en busca de mejorar las condiciones en las que viajan rutinariamente, pero consideramos que las voces de los usuarios del metro nos pueden dar otra perspectiva sobre cómo pensar el género en la esfera pública.

No pretendemos plantear soluciones o medidas en contra de la violencia de género, ni mucho menos desestimar la violencia de la que las mujeres son víctimas no solo en la vía pública, sino en sus hogares, trabajos o relaciones personales, pero sí creemos que ver el otro lado de la moneda, la perspectiva de la otra mitad de la población puede ayudar a entender la fragmentación e intolerancia al actual cambio de paradigma respecto al género. Tal vez entender ambas perspectivas nos lleven a soluciones que garanticen el paso libre y seguro de todos los individuos en la vía pública, tal vez suena muy utópico, pero si no aspiramos eso, entonces, ¿a qué aspiramos?

Tomando en cuenta la dicotomía de roles de género que valida la política pública de separación en el metro, decidimos que este trabajo tampoco abarcara cuestionamientos acerca del lugar de la transexualidad y la diversidad del género, ya que en la práctica no se ha llevado a cabo ninguna medida para su reconocimiento. Si bien es un tema que nos intriga por el hecho de que refleja la resistencia de las instituciones para admitir los cambios sociales en materia de género, no contamos con el trabajo de campo, el bagaje teórico ni él para explorar el tema. Así mismo nos disponemos a escribir desde un "nosotras", que si bien unifica nuestras voces, no borra nuestra inscripción como mujeres.

Pretendemos situarnos en las discusiones sobre el género que actualmente se están pensando, especialmente bajo lo que habla Rita Segato:

Pero el feminismo ha tenido en los últimos tiempos un momento de esplendor, porque las mujeres, en su pluralidad de voces, en sus diferencias entre sí, son un movimiento poderoso que ha llegado con gran estrépito a tomar el espacio público. Ahí las mujeres mostraron cuántas somos, cómo estamos juntas y el afecto que corre por las arterias de este movimiento; y eso ha asustado a nuestros antagonistas de proyecto histórico (Rendon, 2019).

Nuestra reflexión gira alrededor de esta afirmación que hace la autora, ¿cómo se inscribe una biopolítica de separación obligatoria de género dentro de la lucha feminista? Reafirma, transforma ¿o qué efectos provoca? Esa es la pregunta sobre la que estaremos reflexionando por medio de la voz de las masculinidades acerca de cómo lo significan, que está provocando en ello y así entender mejor lo que pasa desde los dispositivos que crean estas políticas que, desde luego, poseen un carácter patriarcal; y tomando en cuenta lo que Marta Lamas (2013) nos advierte que hay que considerar que los “límites sociales establecidos por modelos basados en el género varían tanto histórica como culturalmente, y que también funcionan como componentes fundamentales de todo sistema social.”

Aurora Furlong (2006) nos menciona que la palabra género frecuente y equivocadamente es utilizada como sinónimo de sexo, pero para ella, el género más bien “alude al orden simbólico con que una cultura dada elabora la diferencia sexual” que responden a la binariedad sexual de los cuerpos y que sobre ellos se simboliza la diferencia, a través “de un conjunto de prácticas, ideas y discursos”.

La categoría género comprende procesos psíquicos y sociales mediante los cuales las personas nos convertimos en hombres y mujeres dentro de un esquema cultural que postula la complementariedad de los sexos y la normatividad de la heterosexualidad [...] (Aurora Furlong, 2006, pág., 21)

Para entender la diferencia Ana María Fernández (2009) nos dice que la “diferencias desiguales supone pensar que la construcción de una diferencia se produce dentro de dispositivos de poder: de género, de clase, de etnia, geopolíticos, etcétera.” Para Fernández le es indiferente determinar si la diferencia antecede a la desigualdad ni trata describirla, “sino de construir categorías que

puedan visibilizar y enunciar la producción-reproducción de los dispositivos biopolíticos que configuran, en un mismo movimiento, esa diferencia y esa desigualdad” (Fernández, 2009).

Estas formas de producción y reproducción de la diferencia y desigualdad respecto al género trabajan bajo “formas culturalmente apropiadas respecto al comportamiento de los hombres y las mujeres” (Lamas, 2013). Monique Witting (1992) al tocar el tema de la ideología de la diferencia sexual nos dice que opera a través de la censura, ocultando la oposición que existe en el plano social entre hombres y mujeres, utilizando como justificación la naturaleza: Masculino/femenino, macho/hembra, para disimular que las diferencias sociales se aplican al orden económico, político e ideológico.

En consecuencia, en el ámbito donde podemos ver reflejada esta diferencia es principalmente en el económico, “las economías capitalistas desarrollan formas características para postergar la gratificación, además de divisiones sexuales del trabajo tanto en el hogar como en los centros de trabajo” (Lamas, 2013). Witting (1992) compara la dominación a través de la ideología de género con el sistema de esclavos y amos (donde no existen esclavos sin amos, no existen mujeres sin hombres), para poner sobre la mesa las divisiones creadas a partir de la dominación del plano material y económico.

Entendemos el poder como una relación social de desigualdad, que se sustenta, fundamentalmente, entre quienes pueden ejercerlo en función de sus objetivos, así como disponer de bienes materiales que implican el control sobre otras/os, en función de sus propios intereses. Otra parte de esa relación está representada por las/os desposeídas/os que no tienen los medios económicos y se sujetan a decisiones de otras/os. (Aurora Furlong, 2006)

Siguiendo con la idea de Witting (1992), es el amo el que inscribe esas diferencias en el plano social es la forma y, por lo tanto, las avala culturalmente explicando y justificando las divisiones, y no es hasta que el esclavo se rebela y empiezan a luchar que interpreta las oposiciones sociales las presuntas diferencias naturales.

Porque no hay ningún sexo. Solo hay un sexo que es oprimido y otro que oprime. Es la opresión la que crea el sexo, y no al revés. Lo contrario vendría a decir que es el sexo lo que crea la opresión, o decir que la causa (el origen) de la opresión debe encontrarse en el sexo mismo, en una división natural de los sexos que preexistiría a (o que existiría fuera de) la sociedad (Witting, 1992).

Una parte fundamental de la estructura del género en nuestra sociedad que su labor no solo se basa en la delimitación de prácticas y roles aceptables para cada género, también se desarrolla a través de prácticas cotidianas (Soto, 2016), por ejemplo los desplazamientos que hacemos hacia nuestros trabajos, escuelas, etc., nos acerca a pensar las dimensiones socioculturales que implica esa movilidad (Soto, 2016). El espacio público está excepto presentar significaciones sociales, de las mayormente está dirigido a configurar la experiencia masculina y refleja la situación actual acerca de la repartición del poder y las relaciones de género (Soto, 2016).

Los estudiosos del género exploran la manera como las mujeres y los hombres asumen comportamientos y actitudes diferentes, para relacionarse con y en el espacio. Dichas diferencias varían histórica y culturalmente de acuerdo a la edad, la clase social, la religión, entre otras circunstancias. (Páramo, 2010)

Transbordo en la estrategia metodológica

El trabajo de campo es la parte más significativa del trabajo de investigación, pues desde los primeros acercamientos a los que también podemos llamar vagabundeo, nos enfrentamos a una serie de resistencias, giros inesperados y afectos, moviéndose por cada integrante en relación con el campo, que van impactando la investigación de diferentes maneras.

El campo no se refiere solamente a un espacio específico, una estructura o un grupo, sino a aquello que nos permita entender lo que queremos investigar, por lo tanto, hablamos de construir el campo, de buscar diferentes estrategias que permitan adentrarnos en ese lugar desconocido desde diferentes recursos, adaptándose a los retos que se puedan presentar y siendo flexibles como investigadoras para movernos a diferentes lugares con el fin de que el campo sea un espacio de reflexión, que nos permita pensar sobre lo que allí sucede.

El trabajo etnográfico nació a raíz de la colonización, como una estrategia europea para conocer las otras culturas; es por ello por lo que Boas afirmó que la observación directa del observador es el recurso central de la descripción etnográfica (Licona, 2015), pues para la etnografía clásica, las formas de conocer otras culturas eran por medio de la observación-descripción. No obstante, como todo, la etnografía se ha actualizado, y ahora, los etnógrafos no solo tienen interés en conocer otras culturas, sino, conocer la propia. Licona nos dice que la vida y cultura de la ciudad son más diversas, refinadas, complejas, pero los motivos fundamentales son en ambos casos los mismos (Licona, 2015), es decir, pese a que el campo se podría decir, no es completamente desconocido, al

contrario, es cercano, el motivo fundamental sigue siendo el de entender, o por lo menos pensar acerca de fenómenos sociales, pero a diferencia de la etnografía clásica, estos fenómenos ocurren día a día en los diferentes espacios en los que nos desenvolvemos.

Así pues, debido a que el fenómeno de nuestro interés es la experiencia de la separación de hombres y mujeres en los vagones en el metro de la Ciudad de México, nos volvemos lo que Licona llama un etnógrafo nativo, pues el campo es un lugar cotidiano para nosotras (quizá más para unas que otras), lo cual nos da ciertas ventajas, ya que hay mayor libertad de movimiento, posibilidad de acceso y mayor información, puesto que las personas entrevistadas son amigos, vecinos y compañeros (Licona, 2015), sin embargo, Licona también nos advierte: Al estar posicionado dentro de la misma estructura social pueden establecerse relaciones conflictivas, de distanciamiento o de proximidad dependiendo la condición social (Licona, 2015).

De hecho, uno de los mayores retos al que nos enfrentamos fue ¿cómo aproximarnos a un campo que nos es familiar?, ¿cómo ver algo nuevo? Pues si bien, no tuvimos que padecer con cuestiones burocráticas para ingresar a alguna institución, no significa que el campo no tuviera sus propios retos, empezando precisamente, por la posición que tomamos ante los diferentes viajes, desde los que hacemos diariamente (y obligatoriamente) y los que hacemos como equipo de investigación en los cuales disponemos de toda la intención de observar, poniendo atención en nuestro alrededor, sin embargo, aun en esos viajes es preciso cuestionarnos cómo podemos dejar la sensación de cansancio y de sueño que asumimos en un viaje cotidiano, cómo bajar la velocidad al caminar por las escaleras, pasillos y andenes cuando estamos acostumbradas a correr sin voltear a ver quién está alrededor, abriéndonos paso entre la gente porque siempre hay prisa; cómo sobrellevar las emociones que provoca que al mismo tiempo todos los usuarios estén haciendo lo mismo y seguramente a nosotras también nos tocarán codazos, empujones o caras de desaprobación.

Lo maravilloso de este tipo de trabajos es que no debemos preocuparnos por todas esas sensaciones que como investigadoras presentamos, sino más bien, lo interesante es que hacer con ello. Rosaldo (1989) habla sobre hacer uso de los propios sentimientos como medio de conocimiento, sin embargo, esto conlleva un gran reto de cómo hacerlo sin caer en una mera narración de la experiencia propia. Es importante mencionar esto, pues son situaciones que hemos vivido y pensado desde la entrada al campo, no obstante, es un trabajo más complejo que se verá

finalizado más adelante, por ahora, presentaremos las herramientas metodológicas que utilizamos como parte del adentramiento y construcción del campo.

Observación participante

La observación siempre va a ser el primer paso de un tema de investigación, pues, ¿cómo conocer, descubrir o sentir curiosidad por algo, si no se observa primero? El segundo paso, es lo que se conoce como observación participante, a la cual se agrega parte de la presencia del investigador: “La presencia directa es, indudablemente, una valiosa ayuda para el conocimiento social porque evita algunas mediaciones -del incontrolado sentido común de terceros- ofreciendo a un observador crítico lo real en toda su complejidad” (Guber, 2001); Guber menciona que para que un trabajo de investigación genere conocimiento es necesaria la presencia del investigador, sin embargo, tampoco es suficiente el permanecer expectante solamente porque solo se limitaría a la descripción del fenómeno social, es necesario participar y entrar en ese juego entre la observación y la participación.

“El acto de participar cubre un amplio espectro que va desde “estar allí” como un testigo mudo de los hechos, hasta integrar una o varias actividades de distinta magnitud y con distintos grados de involucramiento” (Guber, 2001). Creemos que en un espacio como el metro de la Ciudad de México (especialmente la línea 9) caracterizado por el gran número de personas que viajan diariamente y las condiciones bajo las que lo hacen; es inevitable que aun con nuestra sola presencia, ya estemos involucradas. Especialmente cuando el metro es un espacio donde los cuerpos se agolpan, por lo que cada una de nosotras ocupamos un espacio importante, un espacio que afecta a todos con quienes compartimos el vagón o el andén.

El entrar al metro con esa disposición de observar, ya cambia la forma de relacionarnos con los otros, pues no estamos en la misma sintonía que generalmente compartimos, sin embargo, hay algo que sí, y es la urgencia de llegar, la prisa, especialmente en las mañanas cuando la mayoría vamos trotando para subir al tren, cuando los usuarios se unen para confrontar cualquier situación que esté impidiendo que avancemos. Al entrar cuatro mujeres juntas, que no comparten esa prisa, que identificamos el paso de los demás, y más atrevido aún, entramos al vagón mixto ocupando un tan codiciable asiento, cambiamos un poco la rutina, por lo que esa participación ya nos permite observar otras cosas, pero también cambia el escenario que se planeaba observar. Observar las conductas de los hombres en el vagón mixto ya no es tan “natural” puesto que nuestra

participación está provocando algo que puede hacer que entonces se empiezan a comportar de manera diferente.

Es por ello por lo que Guber (2001) habla sobre esa tensión que hay entre observar y participar, si será posible realizar estas dos acciones al mismo tiempo y qué tanto influye nuestra presencia en el campo. La “participación” pone el énfasis en la experiencia vivida por el investigador, apuntando su objetivo a “estar dentro” de la sociedad estudiada (Guber, 2001), la observación participante se refiere entonces a la necesidad de la presencia del investigador dentro del campo, que evidentemente va a afectar de alguna manera en él, y lo cual no podemos evitar (tampoco es el propósito).

Por lo tanto, no pretendemos dejar de lado o ignorar nuestras condiciones y lo que ello cause en el campo, al contrario, sabemos que entonces nos volvemos parte del objeto de investigación.

Gracias a esto, es que la observación participante es indispensable para nuestro trabajo de campo, especialmente cuando el metro puede ser un lugar tan cotidiano para nosotras, en el que ya tenemos una rutina individual y los límites de nuestra visión y escucha quizá ya programados, por lo que el proceso de descolocarnos del lugar de usuarias al que estamos acostumbradas y ahora poner atención con todos nuestros sentidos para descubrir algo nuevo.

Entrevista

Otra estrategia de trabajo de campo que nosotras utilizamos fue la entrevista. Se tomó como opción, en un principio, ya que era importante para nosotras comprender y escuchar las diferentes experiencias de los hombres, dentro del metro, pues sabíamos que la observación participante no iba a ser suficiente y podíamos caer en ciertos prejuicios, por lo que creímos que brindarles un espacio de escucha iba a ser fructífero, tanto, para ellos como para nosotras.

Pero la idea inicial era solamente hacer observación participante dentro del metro y las entrevistas se harían a conocidos que hayan utilizado el metro.

“La entrevista es una estrategia para hacer que la gente hable sobre lo que sabe, piensa y cree. Es una situación cara a cara donde se encuentran distintas reflexividades, pero también, donde se produce una nueva reflexividad” (Guber, 2001). Parte de hacer entrevistas se hizo con el propósito de conocer las experiencias de los hombres, pues nosotras como mujeres lo vivimos de manera

distinta, entonces este encuentro con el otro se hizo con la finalidad de producir nuevas reflexiones.

Conforme nos fuimos incorporando al campo, nos dimos cuenta de que era mejor hacer dos tipos de entrevistas, las cuales nos ayudarán a vincular nuestras reflexiones con lo que los usuarios del metro viven dentro de este transporte público. “El investigador hace de la entrevista un puente entre su reflexividad, la reflexividad de la interacción y de la población.” (Guber, 2001) Sus respuestas cada vez nos hacían cuestionarnos cuáles eran las problemáticas importantes para ellos y para nosotras.

Comenzamos con la entrevista etnográfica, que para Guber “sirve fundamentalmente para descubrir preguntas” (Guber, 2001) la cual se hizo con la intención de conocer las verdaderas problemáticas que se presentan en la experiencia del hombre al momento de subirse al metro. Esta entrevista constaba de una sola pregunta, ya que debido al tiempo y espacio, no era posible profundizar tanto en el tema, y solamente se la hicimos a usuarios varones, esto nos ayudó a cuestionarnos nuestro enfoque y así poder formular más preguntas que orienten nuestro trabajo de investigación, de tal manera que no caigamos en prejuicios y podamos estar más abiertas al otro y su subjetividad.

Al principio, no consideramos como entrevista lo que estábamos haciendo en el metro, ya que no lo hicimos de manera convencional, es decir, siguiendo pasos específicos que muchos manuales describen desde una epistemología positivista, pues no se siguieron las reglas escritas como contar con un lugar específico para eso, estimar un tiempo de mayor duración y demás reglas que puedan hacer que estas entrevistas no cumplan con lo que se considera en términos científicas una entrevista; sin embargo, Guber nos dice que “Se vale de nuevas formas de entrevista que le permitan descubrir las dimensiones de una categoría o noción.” (Guber, 2001). Y contrario a lo que creíamos, este tipo de entrevista nos permitió movernos de lugar y visualizar cosas que no estaban contempladas.

Guber comenta que existe una segunda etapa de las entrevistas, “en esta segunda etapa el investigador puede dedicarse a ampliar, profundizar y sistematizar el material obtenido, estableciendo los alcances de las categorías significativas” (Guber, 2001).

Debido al paro estudiantil, no nos fue posible hacer las entrevistas para ampliar y profundizar sobre ciertos temas, pero durante las vacaciones haremos las entrevistas para así poder

sistematizar mejor la información con la que contamos. Estas entrevistas tendrán una mayor duración y será en un espacio en donde los sujetos se sientan libres de poder expresarse. Estamos considerando entrevistar a hombres y mujeres para poder tener un panorama más completo.

También, estas entrevistas nos servirán para establecer las categorías de análisis, por el momento solo contamos con temas de relevancia que se tocarán en estas entrevistas para poder construir de manera más sólida nuestras categorías.

Etnografía virtual

Una de las incursiones en el campo más significativas, pero menos esperadas, tuvo que ver con la exploración del tema en el espacio virtual. Buscando trabajos relacionados o similares, nos llevaron al acercamiento de las redes sociales; donde las interacciones en cuanto hablamos del metro son casi tan abrumadoras como la misma experiencia del viaje, encontramos tantos discursos y contraposiciones que las mismas publicaciones se convierten en fuentes de experiencias.

La etnografía mantiene un interés especial por el estudio de "lo que la gente hace" con la tecnología y, una vez que interpretamos al ciberespacio como un lugar en el que se actúa, podemos empezar a estudiar exactamente qué se hace, por qué y en qué términos. Sin embargo, como ocurre con cualquier metodología, trasladar la etnografía a este contexto de trabajo conlleva el esfuerzo de reexaminar diversas implicaciones operativas (Hine, 2000, p. 33).

Nuestro campo virtual se construyó desde publicaciones de noticias del metro y las respuestas en los comentarios que generaron, donde constantemente se actualiza la información y podemos revisitar, incluso interacciones que ocurrieron antes de nuestra entrada al campo.

Los grupos de noticias pueden archivarse con facilidad y las discusiones pueden recuperarse desde el principio mucho después de haber comenzado. Esta posibilidad de volver en el tiempo a revisar eventos del pasado plantea oportunidades muy atractivas para el estudio etnográfico. (Hine, 2000, p. 35)

Es a través de los medios virtuales que pudimos acceder a otro plano de la experiencia, ya que el escribir un comentario da lugar a una reflexividad diferente por parte del sujeto, donde medita por un momento la noticia y juzga desde su propia experiencia. Los comentarios, las reacciones y las respuestas nos hablan de la contrariedad que también encontramos en el espacio físico.

Podemos conversar con las personas en cualquier momento de su vida diaria. Podemos observar qué hacen siguiéndolas digitalmente, o pedirles que nos inviten a participar en sus prácticas mediáticas sociales: escuchar puede implicar leer, o sentir y comunicar de otras formas. (Pink, 2016, p.19)

Nuestra intervención en el espacio digital, si bien se dio por razones de conveniencia, nos ilustró al conocer lo volátil que resultan los temas de género en el metro e internet.

Primera estación, biopolítica

- **Espacio y seguridad**

Cuando pensamos en el individuo de una manera simplista, es probable que lo pensemos como algo aislado que se opone a lo social, como dos términos dicotómicos que no tienen cabida en el mismo lugar; no obstante, no existe tal dicotomía, puesto que somos seres sociales en tanto que lo que somos no lo hemos hecho solos, desde que llegamos a este mundo e incluso desde antes, ya se están poniendo en marcha la aplicación de diferentes dispositivos, como lo llamaría Foucault, que van a determinar nuestra forma de ser y que se reafirman a lo largo de nuestra vida, pero, además, reproducimos. Siendo así: no hay sujeto sin sociedad, ni sociedad sin sujetos.

Hemos formado nuestras conductas, actitudes e incluso el propio cuerpo en torno a una heteronormatividad que se ha impuesto históricamente. Sin embargo, no es una formación que se haga desde la conciencia o voluntad propia, sino que se ha institucionalizado, por lo que Foucault llama sociedades de control, las cuales, a través de la biopolítica, “gestionan y regulan la vida de los sujetos en sociedad, como natalidad, mortalidad y la sexualidad” (Castro-Gómez, 2010). Es importante comenzar desde esta relación de individuo-sociedad para pensar y entender cómo lo que pasa en el ámbito público y legislativo, impacta en la vida social-individual de los sujetos, por lo tanto, es preciso hablar del espacio público.

El espacio público es esencial de estudiar gracias al papel que juega en las diferentes formas de organización social, las subjetividades que instaura en el sujeto, además de que como menciona Ramírez (2017):

En estos lugares se entrelazan trayectorias de vida, realidades locales y problemáticas globales; adquieren visibilidad formas heterogéneas de sociabilidad, de solidaridad, de

civilidad, de (in) justicia, de malestar, de desconfianza, de hostilidad, de violencia y de temor que revelan cómo se construye la ciudadanía en la experiencia cotidiana (p.39).

La construcción de la ciudadanía, y en efecto, del sujeto, es atravesada inevitablemente por lo que sucede en el espacio público, que no solo construye, sino que además reproduce, por lo tanto, para la psicología social es indispensable pensar en lo que sucede en ese espacio, para lo cual, el concepto de biopolítica de Foucault nos ayuda a entender y analizar el espacio público como un espacio para la replicación e imposición de mecanismos de regulación sobre la población que tiene que ver con la consolidación de una sociedad capitalista, cuyo propósito es vigilar y normar cuerpos (Foucault, 2002).

El espacio público es un espacio donde se legitima el poder, la dominación, así como la resistencia; el Estado, como figura de autoridad en tanto tiene la autoridad precisamente de ejercer poder en el espacio público, crea un discurso en cuanto al diseño urbano de acuerdo a pautas sobre quién usa, como se usa y a quien se le excluye de dicho espacio (Salinas y Alcantar, 2021). Sin embargo, es la misma sociedad la que regula el comportamiento de los sujetos en este espacio y al mismo tiempo se regula a sí misma, bajo mecanismos biopolíticos que han normado un tipo de conducta que está atravesada de acuerdo a condiciones propias del sujeto como género, raza o clase social, el deber ser que funciona de acuerdo a esta heteronormalidad reencarna en el sujeto mismo, pues está en permanente vigilancia. Oscar Newman propuso en la década de los 70's una arquitectura disciplinar que tenía como uno de sus propósitos, vigilar la conducta, para así identificar y excluir a grupos que infringieran con la normatividad (ladrones), algo muy parecido a la función de los hospitales psiquiátricos en la primera década del siglo XX, excluir poblaciones marginadas bajo una supuesta seguridad (cita); actualmente no dejamos de estar vigilados, la mayor parte del espacio público está llena de cámaras de "seguridad" que todo el tiempo observan nuestra conducta, calles, centros comerciales, transporte público e incluso en los espacios privados.

Quizá aquí sea pertinente hablar más acerca de seguridad, puesto que la implementación de separación de vagones, programa "Viajemos seguras" (la cual se detalla más adelante), lleva en el mismo nombre un sentido de seguridad. La seguridad, como la piensa Foucault en *Seguridad, territorio y población* (1978), surge como un intento de prevención por medio del biopoder, por lo que se convierte en un mecanismo para conocer la población y así poder controlarla; entre las

funciones de los dispositivos de seguridad está la de acondicionar un medio para prevenir a la población de un suceso en específico (Foucault, 1978). A través de la cotidianidad podemos observar múltiples ejemplos de mecanismos de seguridad, como las ya mencionadas cámaras de seguridad, que cumplen una función de vigilancia, pues la acción preventiva abarca también una cuestión de normalización; gracias a esto, entender con claridad lo que significa a nivel político la implementación de la separación de vagones resulta oportuno.

Esta política de separación de vagones, que obedece a esta biopolítica propia de la gubernamentalidad ante los comportamientos patriarcales, contribuye a generar nuevos modos de relación de género que no corresponde solamente a los trenes del metro, sino que por medio de este escenario es posible revelar cómo opera esta estrategia de distinción obligatoria de géneros en el espacio público que posibilita a pensar en otros modos de relacionarnos como sociedad en los que no necesitemos una separación forzosa para poder convivir.

De esta manera nos adentraremos en la política pública principalmente desde el orden bajo el cual operan los mecanismos de seguridad dentro del ámbito jurídico, ya que, de hecho, la propuesta y creación de este tipo de políticas o acciones, son bajo la misma estructura y fin, pues son mecanismos de seguridad. Estas diferentes políticas pueden parecer unas más drásticas que otras como en este caso, la separación obligatoria de hombres y mujeres para evitar, o por lo menos, minimizar que ocurran casos de acoso sexual dentro del transporte público y según Foucault, también se busca maximizar lo positivo, sin embargo, ¿respetar a las mujeres se está maximizando?, ¿esta política busca maximizar algo?, estas preguntas y algunas más las estaremos pensando con ayuda de las voces de los propios usuarios para así conocer qué está pasando con dicha política, por dónde pasa, qué efectos tiene y cómo inscribimos en estas nuevas formas de control, especialmente de sexualidad.

Hay que remarcar que la lógica de separación de vagones se rige desde una lógica heterosexual obligatoria, donde la visión del camino a seguir para hombres y mujeres está encaminada, principalmente, a la dominación a través de imposición de imaginarios para cada género.

[...] un pensamiento heterosexual, incapaz de no concebir el mundo desde una visión dual, moderna, colonial, que separa a hombres y mujeres imponiéndoles jerarquías y roles, en donde lo que prima es el principio masculino. A este pensamiento y a sus efectos de dominación se le ha denominado "heterosexualidad obligatoria (Garzón, 2010).

La heterosexualidad obligatoria instituida en el sistema político oprime la diferencia que no abarque la dicotomía de género y determina formas de relacionarse e identificarse que sobre todo impacta la vida de las mujeres (Garzón, 2010). Llevando este concepto a la lógica de los vagones exclusivos podemos analizar cómo se hace real a través de todo lo que comprende que exista tal separación; desde que los rasgos físicos masculinos o femeninos tienen que estar bien marcados en las personas para poder entrar en alguna de estas categorías, hasta que se dé por hecho que el acoso no puede existir en el vagón exclusivo puesto que solo hay lugar para la heterosexualidad.

Hoy día vemos que los límites sociales establecidos por modelos basados en el género varían tanto histórica como culturalmente, y que también funcionan como componentes fundamentales de todo sistema social. El hecho de vivir en un mundo compartido por dos sexos puede interpretarse en una variedad infinita de formas; estas interpretaciones y los modelos que crean operan tanto a nivel social como individual.

El concepto de heterosexualidad obligatoria, o heteronormatividad, lo concibe como un sistema político que tiene impacto en la vida de las mujeres, al amoldarlas en una forma dicotómica de existir, relacionarse y definirse.

Las instituciones que han controlado tradicionalmente a las mujeres -maternidad patriarcal, explotación económica, familia nuclear, heterosexualidad obligatoria- se están viendo fortalecidas por la legislación, por los mandatos religiosos, por las imágenes de los medios de comunicación y por los esfuerzos de la censura.

- **Vagón exclusivo**

Para poder entender mejor la repercusión de los vagones exclusivos en el metro visitamos los antecedentes y las necesidades que orillaron a la creación de la política pública de separación.

Desde la inauguración de la Línea 1 el 4 de septiembre de 1969, el metro transformó la vida de los habitantes del entonces DF, la ciudad estaba pasando por un periodo de modernización fruto del llamado “Milagro Mexicano” y junto a los avances tecnológicos llegaron cambios ideológicos, pronto la presencia de las mujeres en el ámbito público provocó que los lugares siempre pensados para la presencia de hombres se tuvieran que adaptar, o más bien, pensar en la presencia femenina. Así, para finales de 1970 y gracias a mujeres que se quejaban de la incomodidad del viajar en el metro, se les asignaron dos vagones exclusivos en cada metro de las Líneas 1 y 3, una medida

inusual y nunca antes aplicada (Metro CDMX, 2023). No fue hasta el año 2000 que se oficializó el establecimiento de los dos primeros vagones de cada tren para el uso exclusivo de mujeres y niños menores de 12 años en las Líneas 1, 3, 7, 8, 9 y A (Metro CDMX, 2023). Fue en el 2007 cuando el jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, con el programa “Acoso Cero”, que se asignó los primeros tres vagones para el uso exclusivo de mujeres, niños menores de 12 años y personas con capacidades diferentes (Metro CDMX, 2023). Desde entonces las señalizaciones de los vagones se volvieron más visibles y con el programa “Viajemos seguras”, implementado en 2008, la medida también aplicó en horas pico, es decir, de 6 a 10 a.m. y 5 a 10 p.m. (ka, 2019). Además de resaltar que fue una medida tan innovadora en su momento para la prevención de la violencia contra las mujeres, qué países como Japón replicaron la medida en 2005.

Es interesante considerar que esta política está vigente desde el año 2000 y, sin embargo, popularmente se entiende como una política relativamente reciente e incluso para nosotras es difícil creer que lleva más de 20 años funcionando; esto debido a que en sus inicios no se le dio suficiente publicidad, pues según las pocas imágenes disponibles en internet de hace poco más de diez años, podemos observar que solamente existía un pequeño letrero que indicaba que el área era exclusiva para mujeres y niños menores de 12 años, letrero que todavía no contaba con el ahora color rosa tan característico para señalar espacios exclusivos para mujeres, pues quizá sea porque en ese momento estaban considerando como parte de la población aceptable en estos vagones a las personas discapacitadas y a los ancianos en ciertas horas del día, algo que ha cambiado mucho puesto que recientemente el STC-Metro, ha dicho que no pueden entrar hombres de ninguna edad y por ningún tipo de condición, a pesar de que en un inicio habían sido incluidos.

A lo largo de los años y de las actualizaciones de los programas, la formalidad y las sanciones que se establecieron también se volvieron cada vez más rigurosas, dado que en los primeros años era casi imperceptible la existencia de vagones exclusivos, los hombres ingresaban sin ningún impedimento, inclusive ante los reportes que comunicaban la presencia de hombres en estos vagones, la entonces coordinadora de comunicación del STC-Metro, respondió: “no es así como para tanto” (Grupo REFORMA, 2012), algo que ha cambiado muchísimo en los últimos años, puesto que actualmente ingresar al vagón exclusivo siendo hombre conlleva una falta administrativa que consiste en una multa o hasta un arresto, las sanciones y las autoridades se hicieron más estrictas; antes solo se colgaba un anuncio, conos de plástico y un pequeño cono rosa

marcando el límite de la circulación de los usuarios hombres, ahora la infracción puede abarcar el pago de 21 a 30 veces la Unidad de Cuenta o el arresto de 25 a 36 horas, pues ya está plasmada en la Ley de la Cultura Cívica de la CDMX (ka, 2019). ¿Por qué se ha afirmado de tal manera esta política? El propósito era aumentar la seguridad para las mujeres; sin embargo, el acoso la ha superado a tal punto de reafirmar la política con una campaña de separación entre hombres y mujeres que invade el espacio público por medio de nuevas barreras, letreros, imágenes y la presencia de la autoridad para impedir que entren los hombres, y supuestamente con ello, prevenir o evitar la inseguridad. Planeada como una política temporal que parece convertirse en una forma de convivencia permanente.

- **¿Quiénes están permitidos en el vagón exclusivo?**

Es ineludible criticar que esta política pública está limitada a pensar solamente en los dos géneros universalmente aceptados como norma, dejando fuera la diversidad de género, por lo tanto, nosotras tampoco lo abordaremos de la manera que nos hubiera gustado, ya que como mencionamos anteriormente, el enfoque de nuestro trabajo, es adentrarnos en esta experiencia desde esta dicotomía para así entender la relación que se da entre los usuarios.

¿Será acertado pensar solamente en hombres y mujeres?, pues si bien, oficialmente no está establecido como tal, puesto que los vagones no están nombrados “de hombres” sino mixtos, como lo menciona Joan W. Scott:

Los sistemas de género, sin importar su periodo histórico, son sistemas binarios que oponen el hombre a la mujer, lo masculino a lo femenino, y esto por lo general, no en un plan de igualdad, sino en un orden jerárquico (Lamas, 2013).

Por ello pareciera que está presente en todo momento esta polaridad entre los dos términos, hombre y mujer, es decir, si se habla de vagones exclusivos de mujer, casi por consecuencia los demás tendrían que ser vagones de hombres; al menos así lo entienden los y las usuarias del metro. Esta política también considera a los niños menores de 12 años parte de la población aceptada dentro de estos vagones, posiblemente debido a que son considerados carentes de presencia erótica. (No abordaremos el tema de los niños debido a que no fue relevante al momento de recabar información dentro del campo).

En el texto de *Dimensiones de la diferencia*, Marta Lamas comenta que “El género facilita un modo de decodificar el significado que las culturas otorgan a la diferencia de sexos y de comprender las complejas conexiones entre varias formas de interacción humana” (2022), esto nos hace preguntarnos cómo esta dicotomía interpela en la interacción que existe entre los diferentes usuarios del metro. A lo largo de la observación dentro del campo, y gracias a las entrevistas y videos que pudimos recolectar, pudimos darnos cuenta de que existen factores más allá de ser mujer u hombre, que permean la posibilidad de poder entrar al vagón exclusivo.

Los conceptos normativos que manifiestan las interpretaciones de los significados de los símbolos. Estos conceptos se expresan en doctrinas religiosas, educativas, científicas, legales y políticas, que afirman categóricamente y unívocamente el significado del varón y mujer, masculino y femenino (Lamas, 2022).

Esto nos llevó a preguntarnos ¿quién y por qué está permitido en el vagón exclusivo? Ya que, gracias al discurso de los entrevistados y la observación que hicimos, pudimos dar cuenta de que la realidad es distinta a lo que estipula la política pública.

“La semana pasada estaba viendo que ni los viejitos se pueden subir porque ahí si los linchan.”
(Entrevistado 22)

“Cuántas historias se han escuchado de un viejito que viene con su esposa o un hijo que viene con su mamá y no los dejan entrar y los agreden.” (Entrevistado 24)

Algunos de los entrevistados comentaron que han visto a hombres de la tercera edad o a niños que no se les permite acceder a dicho vagón a pesar de que el metro de la CDMX ya aclaró que los hombres de la tercera edad no pueden entrar a los vagones exclusivos, sin embargo, este dilema ha aumentado la discusión entre las mujeres sobre si un hombre de la tercera edad debería, o no, ingresar; lo cual no se ha quedado como una discusión aislada o tema de mujeres, sino que se han viralizado una gran cantidad de videos mostrando situaciones en las que esta confrontación florece. A continuación traeremos a colación algunos de ellos:

En marzo del año 2020 se grabó un video que lleva como título “Feminista baja a anciano del metro de la CDMX porque era un vagón exclusivo para mujeres” (2023) en el cual una chica le pide al señor que se baje del vagón, a lo cual cuatro mujeres aproximadamente de unos 40 años le

empiezan a gritar a la chica “si tanto te molesta, tú bájate”, las demás usuarias no dijeron nada. Eventualmente, la chica que parecía venir con él lo baja, pero él muestra cierta resistencia.

En otro vídeo, el cual lleva como título “Se asustaron porque viejito se subió en vagón del metro de mujeres” (2018), se muestra una discusión entre varias mujeres que iban en el vagón exclusivo debido a que un señor de la tercera edad había abordado estos vagones y se había sentado en el asiento reservado.

Al parecer, solo una mujer estaba en contra de que estuviera el señor en el vagón, por lo que las demás mujeres comenzaron a discutir con ella. Se puede ver como hay dos policías en la entrada, que al principio del video protegieron a la mujer de las demás pasajeras, que por un momento la querían echar del tren, pero la mayor parte de la discusión no intervinieron; Las mujeres defendían el derecho del hombre de estar ahí, argumentando que era un hombre de la tercera edad y que estaba en un lugar reservado, a lo largo del viaje insultaron a la chica diciéndole que no tenía educación, coreaban “que se baje” e incluso le pidieron a los policías que la bajaran. En un momento se escucha como una niña le pregunta a su mamá si se van a llevar al señor a la cárcel, a lo que ella responde “no mi amor, a la que se van a llevar es a la señora de allá porque quiere bajar al señor” (Informativo oriente, 2018).

Posteriormente, se ve como otra mujer se coloca junto a la que pedía que bajaran al señor y menciona el artículo 230 del reglamento de movilidad de la CDMX, donde dice que el vagón es exclusivo para mujeres y niños menores de 12 años, a lo que otra mujer le responde con el artículo 4 constitucional que dice que el hombre y la mujer son iguales ante la ley “el señor es igual que tú, que yo y que todos los que están es este lugar” (Informativo oriente, 2018). Es interesante cómo se usa la idea de igualdad para justificar la omisión de normas, en este caso, por parte de una mujer, pero que también ha sido muy utilizado por los hombres para justificar actos violentos hacia las mujeres normalizados por lo masculino; la igualdad está malentendida, sin embargo, estamos hablando de combatir la desigualdad con desigualdad ¿será posible pensar en que exista la posibilidad de equilibrio? Quizá lo pensaremos más adelante.

Rumbo al final del video se ve que uno de los policías habla con el hombre y él se levanta, a lo que todas las mujeres le dicen rápidamente que no, que se quede en su asiento, incluyendo el policía, que cuando el hombre vuelve a tomar su lugar, sube otro policía quien le pide al señor

que se pase al otro vagón, lo cual genera queja en la mayoría de las mujeres y no permiten que el señor baje y así finaliza el video.

“Yo dejaría entrar a personas mayores, con capacidades diferentes y niños. Pensaría que el vagón de las mujeres no es tan rudo como el de los hombres, que los cuidaría más” (Entrevistada 25)

Muchas mujeres permiten el acceso a los hombres de la tercera edad por cuestiones de “empatía” o cuestión de ayuda al otro, ya que podrían considerarlos como un sector vulnerable debido a su edad, “Los datos estadísticos de las condiciones de vida de los adultos mayores podrían apuntar necesariamente a suponer que no puede ser un sector poblacional menos que vulnerable” (Pérez, 2017). El discurso de las mujeres que aparecen en los videos está en defensa de estos hombres mayores, y la parte mayoritaria de las mujeres están fungiendo como protectoras para que el hombre pueda permanecer en ese “espacio seguro”, sin embargo, “lo importante no es estacionar en la categoría de vulnerables a la población adulta mayor, sino determinar bajo qué condiciones y ante qué circunstancias es vulnerable” (Pérez, 2017); el solo hecho de ser una persona de la tercera edad no asegura que este sea vulnerable, entendiendo como tal lo que “Kottow nos dice: “se es vulnerable ante la posibilidad de ser afectado por una acción que vulnera, una vez producida la vulneración, el afectado deja de ser vulnerable y se convierte en vulnerado o dañado”” (Pérez, 2017). La vulnerabilidad entonces depende de la presencia de un riesgo, y es ahí donde sucede esta discusión entre mujeres que colocan al hombre en riesgo, y la otra parte que lo supone como el riesgo; esto, debido a que existen muchos testimonios e incluso noticias que muestran a hombres mayores siendo agresores, como lo que pasó en Argentina, donde un hombre de 83 años eyaculo sobre el brazo de una joven mientras viajaban en el transporte público. Esto nos demuestra que la edad no define a los acosadores, pero que los adultos mayores también son vistos como personas carentes de erotismo. Entonces, dependerá de cómo el hombre sea percibido por las mujeres bajo sus propias experiencias, lo que interfiere al momento de tomar la decisión de si puede entrar al vagón o no.

Las culturas son básicamente sistemas de clasificación, y las producciones institucionales e intelectuales se construyen sobre estos sistemas clasificatorios. El análisis estructural consiste en distinguir los conjuntos básicos de oposiciones que subyacen a un fenómeno cultural complejo y en mostrar las formas en que ese fenómeno es, al mismo tiempo, una expresión de esas oposiciones y una reelaboración de ellas (Lamas, 2022).

Desde que se implementó esta política pública, han existido una infinidad de casos en donde nos cuestionamos ¿por qué ellos sí? Incluso entre mujeres llegan a castigarse por permitir o no a alguien en el vagón. Si bien, alguien “no permitido” puede subirse e incluso ser defendido, también puede pasar que sea atacado y retirado del vagón por la fuerza.

Este fenómeno complejo, creo que podría ser el porqué algunas mujeres están de acuerdo de que ingrese alguien que no debería, debido a lo establecido en la política pública, ¿podrían considerarse oposiciones o resistencia a la política pública? Creemos que es algo más complejo que eso, sobre todo porque no solo se cuestiona con hombres de la tercera edad, sino también con algunos hombres que sí son permitidos.

Otro video muy importante, que pudimos recuperar, es el de un extranjero de aproximadamente 30 años, que se subió al vagón exclusivo el 4 de junio del 2023.

Se puede ver que el vagón va muy saturado, por lo que todas van apretadas, incluyendo el hombre. La edad promedio de las mujeres que iban en el vagón parecía ser los 25 a 40 años, las cuales entre risas iban chiflando y diciendo “piropos” al hombre, frases como “La manoseada va gratis”, “va calado, va probado”, “mucha ropa”, le cantaban “Bandido” y lo grababan pidiendo que mandara saludos e incluso besos. El hombre se ve incómodo, incluso hizo un gesto de desaprobación cuando una usuaria, que según otras fuentes, era su amiga, le pone la pierna encima como jugando de que no lo iban a dejar bajar.

Esto generó mucho conflicto, ya que muchos hombres se quejaron de que por ser guapo él sí podía entrar:

Como era extranjero, obviamente él no sabía que no podía entrar ahí, pero era un vato alto, güero de ojo verde. Y las mujeres se aprovecharon y lo acosaron, hicieron comentarios hacia él y no le hicieron nada. Yo siento que es como una doble moral de decir tú no puedes entrar, pero él sí porque él sí me gusta (Entrevistado 24).

La cuestión principal de este caso en específico tiene que ver con el problema racial que reproducimos al vivir en un mundo dominado por el Eurocentrismo, pues desde la colonización en América Latina “surgió un patrón de poder organizado desde la idea de “raza”” (Quijano, 2017), por lo cual “Raza” ha sido, desde entonces, el criterio de clasificación social básica y universal de toda la población del planeta. Es decir, la forma básica de las relaciones de poder, su

colonialidad.” (Quijano, 2017). De esta manera es que esta forma de dominación universal establecida en el eurocentrismo, permea nuestra forma de pensar la vida, incluyendo la idea que tenemos sobre la belleza. Un hombre es considerado guapo cuando cumple con estas características descritas por el propio entrevistado: Alto, blanco y de ojos verdes; esa es la idea de la belleza que se nos ha inculcado no solo a las mujeres sino al mundo en general. ¿La belleza depende de esas pocas características? ¿El hecho de ser extranjero será motivo suficiente para ser aceptado entre la población femenina? Cabe recalcar que no es suficiente ser extranjero (nombre que se le da en el título del reportaje) sino que solo aplica cuando se forme parte de esta “raza” europea.

No obstante, el problema no termina en esto, sino que habría que pensar si la belleza es de carácter femenino, en tanto que la femineidad abarca todo lo bello y lo que está afuera corresponde entonces a lo masculino. Esto nos colocaría en otra reflexión, no solo de pensar en las características bajo las cuales alguien puede ser o no aceptado, sino en bajo que condiciones lo son. Aquí tenemos tres tipos de situaciones bajo las cuales estamos pensando; por un lado, la situación de los hombres de la tercera edad que están colocados bajo esta idea de vulnerabilidad e incluso de cuidado; por otro lado, el caso de este hombre “guapo” que no ingresa bajo esta misma idea de cuidado, pero al ser extranjero ¿estará vulnerable?; y por último, un caso no aislado de una mujer que no cumplía con el estereotipo fisiológico y de rasgos estéticos de femineidad que el género les atribuye a las mujeres, ya que tiene una apariencia atribuida a lo masculino, según la sociedad; rasgos que cabe recalcar, se califican desde el eurocentrismo.

Esto nos hace cuestionarnos si ¿las mujeres dentro de estos vagones pudieran ejercer algún poder con respecto a quién entra y quién no?, ¿bajo qué términos podrían considerarse expuestas o agredidas?, ¿bajo qué términos podrían considerarse ellas las acosadoras?

Otra experiencia que nos llamó mucho la atención y es la que abordaremos a continuación. Una comediante llamada Ana Julia, contó lo que le pasó en el vagón exclusivo, con otra mujer.

“Iba yo en el vagón de mujeres... y en eso una señora me toca insistentemente en el hombro y le digo ¿sí? –“Si te puedes recorrer por favor”. Volteo a ver el resto del vagón llenísimo, le digo –“¿para dónde me recorro señora?” –“Para el otro vagón, porque este es exclusivo de mujeres”... Tengo que explicarle a la señora porque ella no tiene la culpa de que yo parezca hombre. –“lo que

pasa es que soy mujer”. – “¿O sea que no eres hombre?”. –” No, señora, no soy hombre”. – “Lo que dicen ahora para entrar a este vagón.”

“La ley social refleja la lógica de género y construye los valores e ideas a partir de esa oposición binaria que tipifica arbitrariamente, excluyendo o incluyendo en su lógica simbólica ciertas conductas y sentimientos” (Lamas, 2022)

Para empezar, recordemos que la política pública sólo contempla la existencia de dos géneros, hombre y mujer. Los cuales también van atravesados por una serie de características a cumplir que se han establecido, no solo en el metro, sino en la sociedad. “En nuestras mentes y en nuestros cuerpos se nos hace corresponder, rasgo a rasgo, con la idea de naturaleza que ha sido establecida para nosotras.” (Wittig, 1992)

Esta chica, por no parecer la mujer que la sociedad dicta que debería de ser físicamente, es cuestionada por su género, incluso recibe un comentario un poco agresivo por parte de la señora. Entonces también es importante cuestionar cómo las mujeres se ven las unas a las otras y como la significación que cada una le da a la palabra “mujer” se expresa al momento de relacionarse entre sí.

“Lo que creemos que es una percepción directa y física, no es más que una construcción sofisticada y mítica, una «formación imaginaria» que reinterpreta rasgos físicos (en sí mismos tan neutrales como cualquier otro, pero marcados por el sistema social) por medio de la red de relaciones con que se los percibe.” (Wittig, 1992)

Esta reconstrucción del término “mujer” que se ha dado en los últimos años ha generado un choque generacional e ideológico entre las mujeres de diferentes edades, en donde se cuestiona la “veracidad” de su género y que se puede ver reflejado, a través del discurso, en estas interacciones tan pequeñas pero tan significativas, como la de esta chica. Por no vestir o lucir de manera femenina se considera hombre.

“Pero negarse a ser una mujer, sin embargo, no significa tener que ser un hombre” (Wittig, 1992)

Esta frase la recuperamos, ya que el término mujer, que viene dentro de esta cita, lo asociamos a la mujer heteropatriarcal aprobada por la sociedad, pero también porque nos hace pensar como esta dicotomía refleja la poca flexibilidad en temas de diversidad de género ¿qué pasaría si una mujer trans quisiera entrar al vagón? Lamentablemente, no pudimos recuperar información sobre algún

caso parecido, pero también podemos pensar que, tal vez, las mujeres no reaccionarían de la misma manera a que si un individuo identificado como hombre entra al vagón; sin embargo, podemos asegurar que habrán recibido comentarios hirientes o violentos hacia su persona, lo cual también refleja un rechazo a que puedan entrar al vagón.

“Delgado tiene clara conciencia de que “un acontecimiento es una relación entre algo que pasa y una pauta de significación que subyace” (Lamas, 2022). La política pública estableció que solo mujeres y niños menores de 12 años, pero ¿cuál es la significación que le dan las mujeres a esa norma?, puesto que incluso mujeres que "no lo parecen" son cuestionadas al momento de entrar; hay choques constantes entre el rol femenino y lo que sale de ese rol.

- **¿Cuándo es considerado acoso y cuando no?**

Dentro de este apartado abordamos las diferentes perspectivas bajo las cuales diferentes actos o comportamientos que ocurren dentro de los vagones mixtos del metro de la Ciudad de México, en este caso, hablamos de la línea 9, pueden considerarse como acoso o en su defecto, no considerarse como tal, aun sin importar lo que se ha dicho sobre el mismo. Por ello, es importante saber cómo se puede manifestar el acoso; Martínez (2019) menciona que:

“El acoso en espacios públicos es un fenómeno social que es concebido como una forma de violencia física, psicológica y sexual, así como de discriminación hacia la mujer; se manifiesta a través de una variedad de comportamientos verbales y no verbales que incluyen: miradas lascivas, piropos, silbidos, besos, bocinazos, jadeos, gestos obscenos, comentarios sexuales, fotografías, grabaciones, agarrones, manoseos, roces corporales, frotamientos, persecución, arrinconamiento, masturbación y exhibicionismo; esto puede tener como consecuencias una violación o culminar en la muerte de la víctima.” (pág. 1)

En el caso de nuestro último entrevistado nos hace mención de las actitudes que entiende por acoso y violencia de género, las cuales son muy afines con lo mencionado anteriormente “desde miradas lascivas, desde acercamientos incómodos con intenciones sexuales, tocamientos, palmadas. ¿Sí me explico?, este, pues roses, con connotaciones sexuales. Implicaría, pues, manifestaciones de la violencia de género, por no hablar también de silbidos, gritos [...] el hecho de hacer frases grotescas respecto de ciertas partes del cuerpo de las mujeres.”; el acoso, por lo tanto, está definido de acuerdo a comportamientos específicos que son conocidos por hombres y

mujeres, no obstante, todas estas definiciones lo hacen desde la idea de mujer-víctima, algo que se analizará más adelante de esta investigación, por ahora, nos dedicaremos a pensar en qué pasa cuando el acoso se produce en situaciones que están fuera de su definición. Cabe mencionar que la forma en que utilizaremos la palabra acoso durante esta investigación, es como la serie comportamientos que definen al acoso sexual, y no desde el recibimiento que estos puedan tener, pues esto lo analizaremos aquí.

El entrevistado 1 nos relata como “hay señoras que se suben y luego tienen problemas con los varones porque se sienten violentadas por cualquier o mínima cosita”, en esta situación no nos expresó cuáles son las cosas "mínimas" por las que las mujeres se sienten violentadas, sin embargo, minimiza el hecho de que se puedan dar situaciones de acoso cuando las mujeres suben al vagón mixto, por ello, como menciona Medina et. al (2016) “el ignorar el problema o ser condescendientes con el acoso sexual ha posibilitado que la sociedad considere a la manifestación de estas actitudes negativas como algo permisible” (pág. 62). Con lo mencionado anteriormente, se da pie a seguir reproduciendo el acoso, pues no se le da la importancia con la que se nombra desde la voz de las mujeres, al contrario, se habla de una exageración por parte de ellas cuando se menciona un acto de acoso en los espacios públicos.

Por otra parte, el entrevistado 2, nos habla desde lo que ha observado con respecto al acoso en el metro y hacia quién va dirigido: “yo siendo hombre sentía como se violentaba a la mujer, ¿no?, por ejemplo, había chicas que por ejemplo yo me imagino que iban a oficinas, y obviamente, pues usaban vestidos y así, y el ir con la clase trabajadora de repente empezaron a chiflar, [...] y tú sabías que iba una chica [...] guapa. [...] Las morrillas, que como que van en la pendeja, [...] de repente el señor se va a repegando de más y así.” Esto responde a lo dicho por Martínez: “el acoso en los espacios públicos propicia la interpretación que los varones hacen de la apariencia física de las mujeres.” (Martínez Cortazar, pág. 3, 2019). La cultura patriarcal y machista, junto con la sexualización que se le da al cuerpo de la mujer, funge un papel importante para el acoso que reciben y que los hombres al ver un cuerpo sexualizado reaccionen de tal forma.

Así mismo, una chica relata cómo vivió una situación de tocamientos por parte de una mujer de alrededor de 40 años en los vagones exclusivos de la línea 9 del metro:

F: [...]la línea está a reventar como siempre, entonces íbamos todas aplastadas y generalmente siempre sientes que alguien te llega a tocar porque, pues estamos aplastadas, entonces x, sentía como una mano *risa* rozándome el trasero y como con el frenon se

sentía más ¿no?, pero, pues x, se supone que estamos en el vagón de mujeres entonces no hay de qué preocuparse ¿no? [...] Y ya de repente esta señora, la voltea a ver y me voltea a ver porque sabe que me está rozando con su mano y nada más se me queda viendo, sentí como si sonriera o no sé si era mi imaginación porque traía cubrebocas, [...] así como si estuviera loca, como si me estuviera acosando... hasta te saca de onda porque una señora no te ve así, [...] y pues yo la vi bien feo y le valió gorro y no quito su mano aunque yo me movía y trate de poner mi mochila ahí, pero, pues no funcionó, y ya en eso que siento como levanta la mano *risita* o sea la tenía pegada a mi muslito izquierdo, y pues la alza hasta llegar a mi trasero y me paso toda la mano por ahí *risa* y me saque mucho de onda porque se sintió clarísimamente que me quiso tocar [...]

Con respecto a este caso, la chica decía no sentir el tocamiento con la intención de serlo dadas las circunstancias del vagón al estar muy saturado y al encontrarse en la parte exclusiva de mujeres, la cual te puede brindar cierta “seguridad” al sentir que nada malo podría suceder al estar rodeada de puras mujeres. Sin embargo, el tocamiento del cual fue víctima fue completamente consciente por parte de la otra mujer. Por ello, es necesario mencionar lo que dice Segato (2003) “en cuanto uso y abuso del cuerpo del otro no es una práctica exclusiva de los hombres, ni son siempre las mujeres quienes la padecen” (pág.,23). Dando lugar a que el acoso no solo puede surgir de hombres a mujeres, también este puede darse de mujeres a mujeres, o de hombres a hombres, y aunque estas prácticas no son muy usuales o por lo menos, no son muy nombradas, no deja de ser un acto de acoso. Recordemos que la finalidad de la política pública de la división de vagones es prevenir el acoso, sin embargo, es un acoso de un hombre hacia una mujer, ni siquiera es considerada alguna otra posibilidad, ya que según Connell: “Una persona no masculina se comportará de forma distinta: será pacífica en vez de violenta, conciliadora en vez de dominante, no podrá patear un balón de fútbol, no le interesarán las conquistas sexuales, etcétera.” (Connell, 2007), en lo que queremos poner especial atención es en la última característica mencionada. Una persona no masculina, es decir, femenina, no tiene interés sexual; esa suposición de lo femenino es bajo la cual situaciones como la de esta chica, son tomadas con gracia y con poca relevancia e incluso los o las mismas víctimas no lo reciben como un acto de acoso. Bajo esta misma idea reflexionaremos en los siguientes testimonios.

- **El acoso a la inversa**

El acoso en pocas ocasiones puede ser esperado por parte de la mujer, un acoso a la inversa, pocas veces hemos escuchado hablar de ello, ya sea porque se da en menor medida o porque decide no hablarse. Nuestro entrevistado 3 nos contó de una situación que vivió con respecto a esto:

“Una vez me tocaron mis pompis, era una señora grande, como de uno 60 años, pero si fue un apretón, o sea no fue un roce. Y al principio me dio risa, pero, pues ya después dije hójole como que esto no está chido. Cómo que te empiezas a imaginar, que te puede pasar o que te puede decir y pues... Pues no te puede hacer nada una señora tan grande, a pesar de que no está chido. Porque, pues, usualmente te dicen que no te puede hacer otra cosa, que, pues, se le antojó y ya. Y pues la verdad casi no pasa a los hombres, que una mujer los acose, y pues también piensas que no te puede hacer nada.”

Este chico nos compartió su experiencia muy similar a la de la chica pasada, podemos ver algunas coincidencias en su forma de ver a su acosadora, al principio les pareció desconcertante y hasta les dio risa, ya que es algo fuera de lo común, no obstante, al final asimilan que lo que estaba sucediendo no estaba bien; esta situación es más difícil de procesar como un acoso y en muchas ocasiones no se reconoce o nombra como tal, no importando los efectos en la víctima, pues no cumple con el ingrediente principal, el hombre como agresor.

Asimismo, el entrevistado 4 menciona que:

“Quizás de 10 hombres, uno sufrirá acoso sexual, ¿no?, a lo mejor, pues no sé, digo, incluso es mucho más difícil que mujeres acosen sexualmente a hombres. No digo que no pase simple y llanamente, que es mucho más difícil. En cambio, las mujeres sí son mucho más proclives a sufrir ese tipo de agresiones dada la sexualización que existe en, pues, la subjetividad o en la psique masculina.”

Lo que se menciona en los casos de los entrevistados 3 y 4 también responde a la percepción de la mujer como incapaz de causar daño o miedo como el que puede causar un hombre en la mujer, “todavía hoy circulan “explicaciones” sobre la inferioridad de las mujeres porque el cerebro femenino es de menor tamaño del masculino o porque su constitución física es proporcionalmente más débil que la de los hombres” (Lamas, 2013), el hombre entonces se considera capaz de protegerse asimismo ante cualquier situación, esto generado por los roles de género que ha

marcado la sociedad patriarcal para hombres y mujeres, influyendo en cómo se percibe a las víctimas y a los victimarios de acoso.

Para culminar las entrevistas ahondamos en el caso particular que circuló por redes sociales de un extranjero que se metió en los vagones exclusivos de mujeres, aquí las opiniones que nos dieron nuestros entrevistados fueron desde “cómo era extranjero, obviamente él no sabía que no podía entrar ahí, pero era un vato alto, güero de ojo verde. Y las mujeres se aprovecharon y lo acosaron, hicieron comentarios hacia él y no le hicieron nada.” Nuestro entrevistado menciona que al ser un tipo atractivo ante los ojos de las mujeres que viajaban en ese momento en el vagón del metro, no tuvo inconveniente alguno para ingresar, refiriéndose a las situaciones donde las mujeres “sacan” a hombres del vagón exclusivo, sin embargo, el precio fue vivir un momento muy incómodo, pues en este caso no se necesita ser un experto para notar su cara de incomodidad ante la situación que estaba pasando, aunque las mujeres que estaban en el vagón lo tomaban de una manera divertida para ellas y para la gente que lo veía en redes sociales. Lo que de nuevo nos trae a la forma en la que canalizamos nuestras sensaciones ante el acoso dependiendo del contexto, ¿por qué cuando el acoso no es desde los antagónicos hombre-mujer (siendo el hombre el agresor) parece algo “divertido”?, la línea entre broma y acoso ¿depende de su emisario o de los hechos?, al final eso lo decidirá el propio sujeto según su afectación.

Acerca de las diferentes manifestaciones del acoso, hay algunas que igualmente están definidas por el discurso de género, por ejemplo: “piropear solo se justifica si se hace frente a una mujer, solamente es válido que provenga de un hombre.” (Medina et. al, pág. 77, 2016) Dependiendo del género del que proviene el acto de acoso, se le adjudica un significado diferente, puede ser “tolerado”, o ni siquiera nombrado, pero ¿qué implica que un acto pueda significarse de diferentes maneras? Si bien, hablando del acoso, podríamos dar una afirmación estableciendo que tales actos no deberían de justificarse de acuerdo al género y que todos suponen el mismo riesgo, sin embargo, nos limitaría a pensar en las dinámicas que nos hacen ser sujetos, pues hay que recordar que “la cualidad de lo subjetivo aparece en el "discurso" del sujeto que registra en un nivel simbólico su historia personal, sus imaginarios y significados, organizados dentro de un orden social-cultural e histórico.” (Jaidar, 2003). La singularidad es producto de estos factores de los cuales nadie queda fuera, puesto que somos sujetos sociales, es así que lo que tratamos de hacer no es calificar, sino pensar en estas significaciones acerca del acoso sexual para entender las relaciones de género.

No obstante, el entrevistado 4 trae a colación que:

“en ese suceso el chavo o el señor lo que hubiese sido no se veía intimidado ni se veía con miedo a lo que le fueran a hacer las mujeres, porque creo que en el fondo ahí las participantes como él sabían que no iba a pasar a mayores, sin embargo, cuando sucede a la inversa, nadie tiene la certeza de hasta dónde puede llegar la situación hasta donde sea capaz un hombre de agredir a una mujer” (Entrevistado 4).

De esta manera, el acoso sexual se da de diferentes maneras, y puede experimentar tanto mujeres como hombres, aunque es innegable que los casos en los que la mujer es la víctima son mayores, no quiere decir que los hombres no sean propensos a experimentarlo; sin embargo, este gran tema tiene que ver más bien con la carga sociocultural e histórica que se le ha dado al término de acoso.

Tendemos a generalizar que la violencia (no solo sexual) es ejercida desde los hombres y como mujeres, entonces somos colocadas como víctimas. No obstante, podemos afirmar que estamos tan institucionalizados en esta idea que podemos ver situaciones donde sucede lo contrario (violencia de cualquier índole de mujeres a hombres) y no nos alarmamos de la misma manera, tendiendo a desprestigiar las vivencias de los hombres como víctimas de acoso sexual, aunque sea algo cuestionable y riesgoso intentar colocarnos en el papel de juez y decidir que es acoso y que no lo es, creyendo conocer nosotros más de la propia experiencia de quien la vivió y calificarla. Pero aun así, eso nos habla de como por género hemos interiorizado ciertas acciones de diferentes maneras, en las que, por un lado, podríamos pensar un acto, por un lado, como halago, y por otro, como acoso.

Siguiente estación, choques de género

- **Caballerosidad y malinterpretación**

Rita Segato (2003), en su texto *Las estructuras elementales de la violencia*, habla de la separación del nivel simbólico de los discursos y representaciones patriarcales (la ideología de género vigente en una determinada sociedad), y el nivel práctico, los cuales resultan en el ejercicio de diferentes niveles de control, donde los actores significan la experiencia de la ideología de género según su lugar en la jerarquía patriarcal. Pero, a pesar de este control, siguen existiendo fugas del encuadre que la heterosexualidad hegemónica ejerce: tránsitos, circulaciones y ambivalencias ante las formas de vivenciar el género que lo confrontan y escapan. Para mantener el control patriarcal sobre esas ambivalencias se hace de la censura como herramienta para significarlos, disciplinándolos y organizándolos por categorías para ocupar un lugar en el régimen simbólico patriarcal. “El discurso cultural sobre el género restringe, limita, encuadra las prácticas.” (Segato, 2003)

El mandato diferenciado de género implica ese tipo de disciplinamiento/deber ser que se imprime en el cuerpo. Para reflexionar sobre la densa problemática cultural de género en razón de la cual se da un tratamiento político distinto a los seres humanos en función de su sexuación, selecciono apenas algunas cuestiones candentes (trabajo sexual, gestación subrogada y aborto) sin abordar otras, igual de significativas e importantes con relación al cuerpo y la política. (Lamas, 2013, p. 485)

Por otro lado, Witting (1992) nos habla de como en los sistemas de dominación se crean divisiones que trabajan desde el plano abstracto y dan lugar a la diferencia, que en el caso del género aplica para las categorías masculino/femenino, macho/hembra, y sirven para disimular las diferencias sociales y justificarlas como diferencias naturales, pero siguiendo la lógica de Rita Segato, podríamos llamar a la abstracción de la diferencia como la censura, utilizada para cubrir los aparatos de dominación bajo la justificación de la diferencia natural. Los instrumentos de división se hacen de la censura para perpetuarse.

Con esto queremos decir que el control patriarcal oculta sus métodos de perturbación bajo un velo de censura, naturalizándolos en la cultura, volviéndolos difíciles de identificar y combatir para lograr la emancipación, que en el caso de la lucha en contra del patriarcado, busca la igualdad en

condiciones para todos los sujetos de una sociedad. Pero es a través del cuestionamiento de la naturaleza de la ideología de género que se han revelado gradualmente los mecanismos utilizados para mantener el control patriarcal.

Es desde los discursos de nuestros entrevistados que pudimos dar cuenta de uno de estos instrumentos: la caballerosidad, entendiendo a ésta como:

“los comportamientos apropiados que se deben esperar por parte de los hombres, [...] que connota patrones de comportamiento que se caracterizan por la cortesía o galantería hacia las mujeres.” (Bria et al. 2020).

Si bien estos comportamientos se siguen atribuyendo a los hombres por la socialización que han tenido y que se caracterizan por el trato diferencial hacia “las mujeres en términos y acciones de protección, amparo y provisión” (Altemeyer 2011, citado en. Bria et al., 2020). Así mismo, la caballerosidad ya no solamente es tomado como gesto de amabilidad, ya que algunas mujeres ya no aceptan este tipo de comportamiento. Por ejemplo, el entrevistado 13 menciona que “luego se presta a malas interpretaciones... Porque luego ya no puedes ser cortés como antes. ...aguanta, no te estoy haciendo nada, solamente es cortesía.”

De este modo, la caballerosidad pasa a ser una “malinterpretación” por parte de las mujeres, en la que ya no dejan que tengan estos gestos de “cortesía” . Sin embargo, estos comportamientos tienen origen en los micromachismos. Gasteiz (2008) lo define con precisión al decir que “son prácticas inconscientes y casi siempre imperceptibles, pero actúan por acumulación y tienden a perpetuar una distribución injusta de derechos y oportunidades entre mujeres y hombres” (p.41). Por tanto, podemos afirmar que constituyen estrategias de dominación masculina encubiertas bajo una cotidianidad jerárquica entre hombres y mujeres, estos son debido a que “la mayoría de los varones ya no ejercen un machismo puro y duro, ni siquiera son especialmente dominantes con las mujeres” (Bonino, 2004, p.1), debido a que los comportamientos machistas hoy son tratados de eliminarse, pero se siguen legitimando porque los micromachismos no tienen mala intención, sino que son actitudes y pensamientos incorporados en el hombre, como hábitos de acción frente a las mujeres, debido a la socialización de poder y control que la cultura tradicional asigna a las mujeres y los hombres (Jiménez, 2016, p.12).

Estos mecanismos por más inofensivos que sean ante muchos reproducen y perpetúan sutilmente el carácter de clase dominante de los hombres, al vulnerar la libertad, la autonomía y el adecuado

desarrollo en la vida social de las mujeres, situándose así en una posición favorable ante las mujeres.

Podemos traer a la discusión al Entrevistado 15: “si uno está sentado, le puede ceder el asiento, no soy ningún cabrón. Más que nada, evitar eso del acoso”. El no estar dispuesto a ceder el asiento conlleva la etiqueta de “ser un cabrón”, que refleja la falta de competencia al no cumplir con el rol de hombre y con las inscripciones del deber ser, empero es en la segunda parte de su respuesta donde encontramos una la fragmentación de control patriarcal.

Cuestionando la caballerosidad desde la lógica del acoso nos encontramos con lo que dice Marta Lamas: “hay una nueva narrativa social que utiliza el término “acoso” como rechazo a actitudes y prácticas machistas” (Lamas, 2022, p.635). Esto nos demuestra el movimiento que la sociedad está haciendo respecto al trato de las relaciones de género, y ese cambio de paradigma, que es donde nuestros entrevistados se encuentran, deja desconcertados a los hombres, pues ya no sabes que se espera de ellos.

A partir de aquí nos referiremos a la palabra acoso como un término atribuido desde la experiencia individual de cada mujer, y no definido por una serie de comportamientos como lo hicimos el apartado anterior, sino desde el significado que cada persona le otorga en su propia experiencia. Es por ello que Marta Lamas hace la crítica al uso de este concepto: “se han castigado transgresiones incluso cuando son amorosas, o son comentarios o son coqueteos” (Lamas, 2018). ¿Quién castiga esas transgresiones? ¿Quién califica estos comportamientos? No es un cuestionamiento fácil de responder y tampoco pretendemos hacerlo, pero es el mismo cuestionamiento que se encuentra en el discurso de los entrevistados, por ejemplo, el Entrevistado 2 nos dijo:

Quando le cedes el lugar a una dama, a una mujer, eh, algunas veces pensamos que va a tener una reacción contraproducente, si lleva escote, mmm... a lo mejor esta persona me quiere ver los senos, si lleva minifalda, a lo mejor esta persona me quiere ver las piernas, y nos da, bueno, a mí en lo personal me da un poco de eso riesgo, ver que las mujeres lo vayan a tomar a mal, y ¿qué haces? Pues hacerse el dormido ¿sí? Que no debes de hacerlo, pero lo haces ¿por qué? Por problemas que pueda ocasionar eso [...] (Entrevistado 2)

Este relato nos deja ver la confusión en la que están inscritos como hombres que por consecuencia, obedecen a un mandato masculino, un deber ser que determina la manera de relacionarse con el género femenino que tiene que ver con la binariedad que hemos estado

analizando y de la cual las mujeres queremos salir, sin embargo, los hombres al no estar en la misma posición, no entienden; “El pensamiento dominante se niega a analizarse a sí mismo para comprender aquello que lo pone en cuestión” (Wittig, 1992), por lo cual se reacciona de una manera defensiva

“...es con tantito que nosotros las esté... las... bueno con tocar, y nos puedan hacer una demanda o algo. Ustedes nos puedan acusar” (Entrevistado 7).

“Porque luego se presta a malas interpretaciones... Porque luego ya no puedes ser cortés como antes. ... Aguanta, no te estoy haciendo nada, solamente es cortesía.”(Entrevistado 13).

Ambos entrevistados nos respondieron defendiéndose ante nosotras, muy probablemente por el hecho de que somos mujeres y al hacer estas preguntas pudieron sentirse agraviados, no obstante, en esta defensa se refleja una falta de precisión por parte de ambos géneros. De nuevo hablamos de la binariedad; el deber ser del hombre, caballeroso y cortés, existiendo en un momento donde el feminismo ha buscado liberarse de todas esas formas de micromachismos convergen en un punto donde hay confusión. No hay claridad de lo que la mujer debe de esperar del hombre, si será amable o tendrá otras intenciones, y ahí es donde surge esta “malinterpretación”. Al ser una cuestión de feminismo el cual pone en cuestión estas prácticas machistas, propone entonces al hombre, renunciar, actitudes o comportamientos que nunca antes se habían cuestionado, es por ello que “La renuncia también supone abandonar los privilegios y los estilos de interacción masculinos cotidianos” (Connell, 2003).

Y aunque quizá son muy cuidadosos y parece que están respetando a las mujeres, no lo hacen por una genuina autorreflexión o empatía hacia las mujeres, sino porque por primera vez existen leyes que (supuestamente) protegen a las mujeres y ante esto, los hombres no quieren una denuncia, multa o en sus propias palabras: “Pues creo que está correcta, bueno para evitar, pues ciertos problemas, ciertas inconformidades,” (Entrevistado 3).

De esta manera es que los hombres están de acuerdo con esta implementación, pues es mucho más sencillo separar, que aprender a convivir. Tal parece que las mujeres son el problema de que no haya una buena relación entre los dos “porque si no, hasta los hombres tenemos problemas.” (Entrevistado 7)

Lo relevante de este apartado es cómo abordar esa confusión, como, siendo mujeres podemos aclarar esas situaciones, ¿desde dónde interpretamos un acto?, y ¿qué tanto tiene que ver la interpretación con lo real? Evitar estas interrogantes y solo separarnos es lo más sencillo “para que a lo mejor no se dé un... unos malentendidos,” (Entrevistado 12).

- **Víctimas y victimarios**

Sobre la sexualidad, hay un reciente concepto, que en algunos casos, se ha malentendido y quizá abusado, el acoso sexual; Marta Lamas (2018), dice que los dispositivos reguladores del acoso sexual, siguen siendo creados desde la ideología religiosa tradicional:

“Yo creo que esta doble moral supone que los requerimientos sexuales degradan la dignidad de la mujer. Esto responde a una idea tradicional de lo que deberían de ser las mujeres, seres humanos sin deseos sexuales; y produce reacciones adversas porque atenta contra el ideal cultural de castidad y recato de la feminidad” (Rendón, 2018).

Desde esta perspectiva, sobre el acoso sexual, se ratifican los supuestos deber ser del hombre y la mujer por medio del discurso sobre la feminidad y masculinidad que se ha mantenido presente en las relaciones que refieren a conductas sexuales, sin embargo, es así como se ha tendido a sobredimensionar toda conducta sexual en el ámbito público y reducirla a acoso, por lo que las mujeres lo viven desde el temor, precaución y alerta a que en cualquier momento pueden ser acosadas, mientras que los hombres, por otro lado, temen ahora ser acusados de acosadores ante algún roce con el sexo opuesto, puesto que a partir de este fenómeno el Estado se ha encargado de proponer y crear políticas con el propósito de reprimir toda conducta sexual en la mayor parte de los espacios en los que nos desenvolvemos diariamente, respondiendo a una petición de seguridad, pues, generalmente cuando se habla de acoso sexual se entiende casi indudablemente que es algo que los hombres hacen a las mujeres.

En *Historia de la sexualidad* (1976) Foucault habla de los dispositivos de sexualidad cuyo objeto es el cuerpo, en el cual hay una cuestión de reprimir las manifestaciones de la sexualidad mediante diferentes dispositivos, no obstante, esta cuestión de represión cambia a una más bien de producción: “Si la política del sexo no hace actuar en lo esencial la ley de la prohibición, sino todo un aparato técnico, si se trata más bien de la producción de la “sexualidad” que de la represión del sexo” (Foucault, 1976), así pues, los dispositivos biopolíticos que operan a través de la gubernamentalidad como el matrimonio, se han encargado de producir la sexualidad en torno a ello; es decir, aceptar la sexualidad pero solo en el ámbito familiar, lo privado. De esta manera es

que se critica la forma de significar las conductas sexuales en el espacio público, puesto que han sido nombradas como acoso, ya que como lo mencionamos en capítulos anteriores, el acoso sexual está definido en torno a acciones o comportamientos específicos y no tanto en los afectos que provoque en el otro. Por ello es pertinente remarcar nuestro interés en el estudio de esta política pública de separación, pues es la forma más práctica de evitar estas conductas sexuales en el espacio público, no obstante, lo hace desde un discurso de protección; que si bien, es cierto, indiscutiblemente, que las mujeres han sido víctimas de violencia sexual históricamente y el STC-Metro no ha sido la excepción, puesto que se estima que hay alrededor de 350 agresiones a la mujer al día, de las cuales solo se registran 300 anualmente (2020); este discurso de protección que dedica espacios específicos para resguardar a las víctimas, más allá de solo ser un espacio físico, afirma los roles de género y con ello sigue reproduciendo el significado de ser femenino y ser masculino que los coloca en una binariedad de víctima y victimario.

La interpretación de víctima y victimario se hace a partir de los roles de género que a su vez, tienen sus bases en la biología, lo que es “natural” que determina la manera de comportarse según la diferencia sexual, por ello “Brownmiller afirma que: “por determinación anatómica, es decir, la inescapable estructura de sus órganos genitales, el hombre era un depredador por naturaleza y la mujer su presa por naturaleza” (Kaufman, 1987). Todas las normas establecidas en la constitución de la masculinidad tienen su sustento en esto que nos dice Kaufman acerca del discurso biológico que atribuye la superioridad física e intelectual del hombre por encima de la mujer gracias a un mayor tamaño anatómico del cerebro y del cuerpo. Como lo describe Brownmiller, el hombre es el depredador y la mujer la presa. Esta idea es muy ilustrativa en cuanto a la relación entre hombres y mujeres, sobre todo asociado con lo sexual, pero abarcando todos los ámbitos de la relación; por naturaleza el hombre es el victimario y la mujer la víctima y a partir de ello es que esta política se creó.

Desde el discurso de los entrevistados (hombres) estos vagones cumplen con el propósito principal de proteger a las mujeres, pues nunca mostraron inconformidad de su existencia, sino todo lo contrario. E4: “pues yo creo que está bien la verdad, porque las mujeres a veces corren mucho riesgo cuando van en los vagones mixtos” E16: “así las cuidas más de los acosos, de todo eso.”

Como se mencionó hace un momento, estamos determinados por lo que supuestamente nos dice la biología, por lo cual, se nos han atribuido diferentes instintos según la diferencia sexual; por un lado, a las mujeres se nos ha interiorizado el instinto maternal. Por otro lado, a los hombres se les

atribuye el instinto protector, una supuesta necesidad de proteger a la mujer reafirmando así, su fuerza y la debilidad de la mujer a tal punto que “la incapacidad de los hombres de proteger a “sus” mujeres y controlar su sexualidad y poderes procreativos se percibe como un síntoma crítico de debilidad” (Segato, 2003), se podría decir que está en riesgo una parte importante de su hombría, por lo cual la mayoría de los entrevistados - si no es que todos - coincidieron con la creación de dicha política. Sin embargo, pensamos en si esta opinión compartida será por una preocupación genuina de la integridad y bienestar de las mujeres, o corresponde a un intento de restauración de la masculinidad.

La última oleada de movimientos feministas que conlleva una crítica a la feminidad y el cuestionamiento de los roles de género, entre ellos, la resignificación de los actos que se han nombrado como caballerosidad; con ello, la mujer se busca desposicionar de ese lugar de debilidad y fragilidad que la sociedad le ha impuesto, esto se ha visto reflejado en lo que hemos mencionado hace un momento acerca de no aceptar tratos “caballerosos”, que desde nuestra propia experiencia como mujeres, podemos decir que son innecesarios. No obstante, desde la constitución de la masculinidad puede suponer una crisis al orden ya establecido entre hombres y mujeres que históricamente le ha funcionado muy bien al patriarcado.

La lucha de las mujeres por desapegarse de esas conductas va más allá de lo que se puede limitar a características de educación, al describirlas como “groseras”, “exageradas” o “payasas”, significa salir de la concepción de víctima, de necesitar protección por el único hecho de ser mujer. Las condiciones de violencia son propias del patriarcado y se reflejan por medio del control y transgresión del cuerpo de la mujer, por lo que, el cuerpo por sí solo no poseería el lugar de víctima si no se le asignara.

Es por ello que el Estado -genéticamente patriarcal- puede sentirse amenazado; porque se pone en riesgo la masculinidad y la forma de instaurarla es a través de crear maneras -biopolíticas, por supuesto- de reafirmación de la masculinidad, que en el caso específico del metro, lo hace desde la victimización de la mujer.

“yo siendo hombre sentía como se violentaba a la mujer”... “Las morrillas, que como que van en la pendeja, o sea como que... o no sé si su mismo estado de... si su miedo que se las está comiendo” (Entrevistado 23)

Estas palabras nos dan cuenta de un deber ser inculcado en las mujeres de permanecer siempre alertas y vivir con miedo, ya que nuestra condición es la de ser víctimas; incluso es muy interesante como el entrevistado usa la palabra “comiendo”, nos lleva a retomar a Kaufman sobre las mujeres como presas, devoradas por el hombre depredador. “La visión de la sexualidad femenina parece ser de victimización e impotencia” (Kaufman, 1987), si la mujer sale de esa victimización e impotencia, se le coloca nuevamente ante una situación en la que la convierta en víctima.

Como ya hemos dicho en repetidas ocasiones, pero que nos parece importante no olvidar, es que en ningún momento estamos negando la existencia del acoso y de la vulnerabilidad en la que nos encontramos cuando estamos en espacios como lo es el STC-Metro de la CDMX, sin embargo, nuestra intención es dar una mirada más amplia a lo que representa. Y si bien la separación de los vagones en su concepción más descriptiva fue para beneficio de las mujeres, también ha significado un beneficio para los hombres. “E7: la separación de vagones nos conviene mucho al género masculino”. Como lo vimos el apartado anterior, durante los trayectos en el metro los hombres -así como las mujeres- se relacionan con su género opuesto desde precaución, aunque por supuesto, no comparten el mismo riesgo; mientras las mujeres se cuidan de no sufrir tocamientos indeseados, los hombres se cuidan de no acercarse demasiado a las mujeres, pues ese encuentro es por el cual existe la división de vagones. Si bien, de manera simbólica la mujer está colocada como la víctima, durante el trayecto de este transporte hay una serie de incidentes posibles que afectan más inmediatamente la experiencia de los usuarios: la logística, saturación, fallas técnicas, robo, estafas, etcétera. Y es desde estos momentos que el hombre también puede colocarse como víctima y la mujer como victimario.

Es por ello el interés de nosotras al analizar esta política y la experiencia propia de los usuarios, pues sus efectos nos son preocupantes, ¿se ha malentendido la política pública? Ya que desde la vivencia de los hombres estos vagones exclusivos son un privilegio para las mujeres, y de cierta manera nosotras si lo vivimos como tal, pues como mujeres que vivimos con riesgo de acoso día a día, es quizá, reconfortante tener un espacio donde no puedas correrlo, sin embargo, eso no debería ser lo ideal; estamos fuera de riesgo en esa zona, pero no porque realmente se haya atacado el problema del acoso con la política pública, sino porque tiene que haber una separación entre ambos géneros; y esta limitada visión que comparten los hombres acerca del uso del vagón exclusivo, genera discursos de revictimización hacia las mujeres.

“Pues por seguridad de ustedes, ¿no? Ya la mujer que decida irse del lado de los hombres, pues... ya es decisión de ustedes” (Entrevistado 20). Piensan que el vagón exclusivo es la seguridad que se necesita para evitar el acoso, pero ¿los hombres realmente se están replanteando lo que significa el acoso o será que su discurso es el reflejo del sistema patriarcal? Rita Segato nos dice:

La agresión sexual contra las mujeres es en realidad un arma política con la cual se profana el cuerpo femenino (...) La subordinación femenina es la primera subordinación de la historia. Algo que lo demuestra es la dimensión planetaria del mito de origen que habla de la mujer desobediente que tiene que ser castigada. Si fuera un orden natural no sería necesaria la narrativa (Del Solar, 2019).

La decisión de irnos en el vagón mixto no debería de recaer en el “si sufrimos de acoso, es bajo nuestra responsabilidad”, sin embargo, da cuenta de este mito en el que la mujer si se sale de su espacio correspondiente tiene que ser castigada, y por lo tanto, al hombre se le da ese poder de castigarla, es decir, se siente con el derecho y hasta con la obligación de agredirla, en primer lugar para reafirmar su lugar como dominante (propio del mandato de la masculinidad), y en segundo, para “corregir” a la mujer.

Este mandato de masculinidad ha naturalizado completamente la violencia en los hombres como forma de reafirmar constantemente su superioridad ante los demás por medio de la profanación al cuerpo femenino; y una de las manifestaciones más representativas son las sexuales. “E18: Los hombres traemos ya... nos han inculcado la naturaleza de morbosidad.”, es muy interesante como los mismos hombres tienen interiorizado un acto que tiene que ver con lo prohibido y al que se le atribuye una connotación sexual -como lo es morbosidad- como algo natural. Y al nombrarse como natural ¿podrá el sujeto ser, sin él? “E10: andan los hombres de morbosos y te das cuenta como son los hombres”. A través de las palabras de los entrevistados damos cuenta de lo que “este mandato, planteado por la sociedad, rige en el horizonte mental del hombre sexualmente agresivo por la presencia de interlocutores en las sombras”(Segato, 2003), son un reflejo del mandato de masculinidad y cómo funciona en un contexto tan cotidiano como lo es el metro. Mencionan que saben como son los hombres, pero no dicen nada, nunca hablan de que hagan algo para defender a las mujeres, y tampoco que su forma de actuar sean incorrecta, solo hablan de sus propios códigos entre ellos que nos colocan a las mujeres nuevamente como las que salimos de nuestro espacio y por lo tanto somos las únicas responsables de lo que nos pueda suceder. Pero, ¿qué pasa cuando sucede una anomalía en el sistema?

Regresemos al caso del extranjero, del cual se habló en el apartado de ¿Quiénes están permitidos en el vagón exclusivo?, en donde el hombre está siendo víctima de acoso por parte de varias mujeres. Aquí, dentro del vagón exclusivo, se está quebrando el mito de la mujer como víctima, ya que la mujer está siendo la victimaria y el hombre la víctima. Pero lo más interesante es que sucede en el vagón en donde se garantiza una seguridad libre de acoso. Esto nos demuestra que el vagón exclusivo no es la solución para erradicarlo.

Pero otro punto a recalcar es que se ha generalizado este tipo de violencia al hombre, en el texto de Kaufman, nos describe ciertas características sobre la masculinidad.

Mientras que muchas características asociadas con la masculinidad son rasgos humanos valiosos, como por ejemplo la fuerza, la audacia, el valor, la racionalidad, el intelecto y el deseo sexual, la distorsión de estos rasgos en la norma masculina y la exclusión de otros (asociados con femineidad) son opresivos y destructivos (Kaufman,1987).

Como lo dice la cita, el deseo sexual se ha ido distorsionando con respecto al concepto que se crea en torno al hombre y su sexualidad, generalizando a un hombre violento y que objetiviza a la mujer, y a pesar de que los hombres heteropatriarcales cumplen estas características, también hay hombre que no las cumplen y que también pueden ser objetivados por parte de las mujeres. Generalizar el tema de mujer como víctima y hombre como victimario se vuelve destructivo para los vínculos que se pueden generar entre ambos géneros debido a cómo significan ese encuentro que se ve atravesado por estas creencias. Esto tampoco permite que se pueda vislumbrar el acoso que puede recibir el hombre, ya que la mujer no se considera de riesgo.

La sexualidad masculina se definía en términos de agresión, cosificación, dominación y opresión. La conclusión ineludible de tal análisis era que, de alguna manera, la sexualidad masculina debía ser moderada, controlada y contenida. El recurso de este análisis lo constituía un enfoque de la sexualidad de la mujer que tendía a presentar a las mujeres como víctimas y objetos o presentaba su sexualidad como delicada, tierna y libre de conflictos (Kaufman, 1989).

En el video podemos observar como las mujeres le gritan al hombre y lo “piropean”y a pesar de que él se notaba incómodo, no cesaron con sus comentarios.

Claramente, la tasa de acoso hacia la mujer es por mucho más elevada que la de los hombres, pero es de gran pertinencia seguir pensando en las posibilidades de convivencia que permitan una

relación más cercana al respeto.

Limitar la sexualidad a dos posibles caminos que conciernen a los dos géneros normalizados, no es suficiente para erradicarla, pues, ¿qué hacen estas políticas reguladoras de sexualidad? Como decía Foucault: *el cuerpo vivo es el objeto central de toda política* (Preciado, 2020); lo que se hacen estas recientes implementaciones, es un intento de separar cuerpos, hombres de mujeres y mujeres de hombres, controlar la sexualidad en espacios públicos; sin mencionar que desde esta limitada visión del acoso sexual, la lucha es mujeres contra hombres (en tanto a la propaganda colocada por el gobierno de la CDMX), por lo tanto, la solución más sencilla es la separación, algo que es inútil, puesto que no se puede clasificar la violencia y el acoso a un género y darle el papel de víctima, al otro; recalcando que solo se toman en cuenta dos géneros. El machismo no tiene género, se reproduce tanto en hombres como en mujeres y no “atacan” necesariamente al sexo opuesto; es por ello que surge la crítica al transporte público, sus políticas de separación de espacio para las mujeres, y la sobredimensión de lo que se nombra acoso desde la visión de los hombres que suponen acerca de su relación con las mujeres.

“O sea, no es que sea una guerra contra nosotras; es una guerra mediante nuestros cuerpos, porque es en el cuerpo de la mujer que se expresa el poderío de esos dueños.” (Rendon, 2019) Hemos malentendido el patriarcado y con ello viene el error de ver la relación de hombres y mujeres como contrarios, opuestos; si bien, es cierto que sobre las mujeres se manifiesta esta violencia, también nos impide ver a una mujer como victimaria o a un hombre como víctima.

- **Mujeres violentas**

Ya hemos planteado como la construcción del género en la política pública de separación de vagones determina y categoriza los cuerpos de los usuarios, perpetuado la simbolización del género y, por lo tanto, las características históricas, sociales y culturales asignados a cada uno, y es desde el trabajo de campo, que pudimos observar cómo la violación de las consignas establecidas al género deja marcas en la vida social del metro.

La mención por parte de los entrevistados de las agresiones físicas entre usuarias de metro en el propio vagón exclusivo nos hizo cuestionarnos ¿Por qué los usuarios consideran relevante en su experiencia presenciar la violencia entre las mismas mujeres? ¿Qué significa para la vida social del metro la violación de los parámetros del género establecidos por la política pública? ¿Podemos determinar los factores involucrados en la simbolización de las agresiones entre mujeres en el vagón exclusivo para ellas?

En la actualidad, aún es muy común que algunos hombres minimicen o desacrediten la expresión de la ira por parte de las mujeres. Por lo general, suelen calificarlas como histéricas cuando manifiestan su frustración respecto a determinadas situaciones que se presentan en la vida cotidiana¹. Por ejemplo, es usual escuchar este término en medio del tráfico o en una aglomeración en el transporte público, cuando los momentos estresantes asedian tanto a hombres como a mujeres. Sin embargo, mientras a los primeros, culturalmente, se les permite hacer patentes sus sentimientos relacionados con la violencia —como la ira, el enojo, la valentía, etc.—, a las segundas se les tiene proscrito, pues tal como lo dice Kauffman (1989) “es también posible que los hombres, por razones hormonales, sean biológicamente más agresivos y más propensos a la violencia que las mujeres” (Kauffman, 1989).

Por el contrario, cuando se trata de sentimientos vinculados con la feminidad, como la tristeza, el amor, el cariño, la paciencia, entre otros, son las mujeres las que tienen la total validación cultural para hacerlos explícitos. No así con los varones que, cuando llegan a manifestarlos, son sancionados por sus pares, quienes les quitan su aprobación y les sustraen parte de su ‘hombría’ (Segato, 2019).

Si bien este calificativo es usado con bastante frecuencia, tiene raíces históricas. De acuerdo con Fernández (1993), en los orígenes del psicoanálisis incluso se establecía una “equivalencia” entre la histeria y las mujeres. Esta podía entenderse como un padecimiento exclusivo de aquellas o como uno de sus atributos intrínsecos.

El término proviene de la palabra griega ‘útero’ o ‘hystera’ y, en la antigüedad, filósofos como Platón o Hipócrates la consideraban como una enfermedad que se manifestaba en el desplazamiento del útero por el interior del cuerpo femenino (Martín, 2020, en línea). Desde entonces, inextricablemente se ha asociado con una afección privativa de las mujeres. Tiempo más tarde, Freud la adjudicaría a una “experiencia reprimida por el inconsciente” (Martín, 2020, en línea).

Otro caso que muestra el carácter patológico que se le daba a este concepto lo encontramos en la primera mitad del siglo XIX, un periodo de tiempo en el que los médicos diagnosticaban con histeria a las mujeres que padecían “desfallecimientos, retención de líquidos, pesadez abdominal,

¹ Y no se diga si el malestar se presenta durante una protesta política, como ha acontecido en diferentes marchas feministas de nuestro país.

espasmos musculares, respiración entrecortada, insomnio, pérdida del apetito, nerviosismo, irritabilidad y agresividad” (Martín, 2020, en línea).

Dicho lo anterior, es posible entrar en materia. En cuatro de las entrevistas realizadas es posible observar una percepción masculina que remite el comportamiento agresivo a la otredad, representada por las mujeres; es decir, implícitamente lo identifican como un fenómeno que sólo tiene lugar entre ellas. Sin hacerlo consciente, ellos se autodescriben como seres racionales, capaces de controlar sus emociones, tal y como lo dictan los roles tradicionales de género (Lamas, 1999), que dotan a los hombres de la razón, un atributo invariablemente superior y encomiable; en tanto, a las mujeres se les deja la emoción, cualidad siempre inferior y desdeñable. Una cita como la siguiente da cuenta de esto:

“Yo he visto muchos pleitos entre ustedes. Sí, entre mujeres, y pleitos fuertes [...]. Entran [a los vagones del Metro], quieren ganarse el asiento [...], una se sube encima de la otra [...], la jala de las greñas y lo sé, lo he visto (entrevista 17).

“Yo he escuchado que se pelean [...], no sé qué tanto relajo traen, por eso no se van todas para allá [al vagón exclusivo]” (entrevista 21).

Particularmente en esta entrevista se hace evidente cómo los hombres se desentienden de los sucesos de las mujeres. En concreto, se enajenan de la violencia porque la atribuyen a la histeria femenina. Es interesante ver cómo los comportamientos agresivos de las mujeres también suelen ser asociados con una vida sexual insatisfecha; de modo que, para que regresen al estado afable, sumiso, abnegado y dócil que se les ha asignado históricamente dentro del régimen de dominación patriarcal (Bourdieu, 2000), es necesario satisfacerlas sexualmente.

De ahí se deriva una buena parte del acoso sexual que presenciamos sistemáticamente en el espacio público. En estas agresiones se entrecruzan, por una parte, los impulsos sexuales masculinos, los cuales en muchas ocasiones se presentan como incontrolables, producto de una socialización hípersexualizada a la que se les somete desde la infancia, y, por otra, una especie de síndrome del superhéroe, focalizado en “salvar” a las mujeres de escenarios que son percibidos como adversos, aunque dicha percepción carezca de fundamento.

En otro punto, observamos comentarios que denotan cómo los hombres conciben el comportamiento femenino como un espectáculo, una de las expresiones de la reificación o

cosificación de las mujeres, a las que se visualiza como mero objeto del disfrute masculino. A continuación, reproducimos las palabras textuales de nuestros informantes que ilustran esta reflexión:

“Es divertido verlas cómo gritan y pelean, pero... nada más” (entrevista 8).

Finalmente, tenemos la victimización, el descargo de culpa de los hombres y la imputación a las mujeres por desahogar su ‘equivoca’ furia sobre ellos. Un lavado de manos que los sitúa en una posición ventajosa, de superioridad moral, que les permite juzgar el comportamiento ajeno, del otro moralmente inferior y que, por tanto, merece ser corregido. Enseguida, presentamos las frases que explican lo mencionado en estas líneas:

"Las mujeres luego vienen estresadas y se desquitan con nosotros, los hombres" (entrevistado 22).

Marta Lamas (2019) nos habla del disciplinamiento al que es sometido el cuerpo de la mujer: “Pudor, timidez y constreñimientos subjetivos limitan el uso del cuerpo femenino, que es valorado culturalmente por su sumisión, pasividad e inmovilidad.” Cuando una mujer sale del modelo que se ha creado para ella, violando los parámetros de la simbolización social del género, produce efectos en las mentes de todos los demás seres normados que se reflejan en el rechazo, malestar o incertidumbre que presencia la anomalía.

La agresión que explícitamente mencionan los usuarios no solo rompe el canon de pudor y timidez determinada a lo femenino al decir que se gritan, sino que las agresiones generalmente se producen en el ámbito físico, donde “las mujeres tienden a no usar su cuerpo al máximo de sus capacidades” (Lamas, 2019), sobrepasando totalmente las cualidades determinadas a lo femenino, produciendo reacciones ante la anomalía, en este caso la incertidumbre.

- **Última estación**

La realización de la presente investigación supuso un gran reto para nosotras. Primeramente por pensar en concebir un tema que nos mantuviera interesadas todo nuestro último año de la licenciatura a pesar de los intereses individuales de cada participante del equipo.

La idea con la cual fue concebido este trabajo de investigación ahora se encuentra muy alejada de lo que en este escrito les presentamos, nuestras suposiciones acerca de lo que significaría este trabajo se han ido transformando hasta el último momento de esta escritura y estamos seguras que

seguiremos pensando en ello aún después de dar por finalizada esta investigación; no sin antes reflexionar como este trabajo nos interpeló y las muchas cosas que no nos parecieron relevantes de abordar en este momento, pero que tampoco queremos dejar en el aire. Por lo tanto, haremos una reflexión rápida acerca de algunos temas que creemos importantes, pero por diferentes razones no abordamos antes.

- **Que ningún tema quede a bordo de la unidad.**

El primero fue el de las malas condiciones en las que se encuentra el metro. Algunos usuarios que entrevistamos nos comentaron que las malas condiciones en las que se encuentra el metro son un factor importante para que los usuarios vayan estresados, también la mala gestión para que puedan subir al metro en horas pico genera más conflicto, comentaron que fuera del tema de género, esta mala gestión genera roces entre ellos, ya que la saturación es la clave para que se generen conflictos.

Yo creo que no es tanto la división de vagones, yo creo que no hay una buena logística ni distribución, porque yo creo que este problema ya es a nivel general, no es de separar vagones, yo creo que el problema va más allá, porque el problema es la masa, ese es el problema, no la separación. (Entrevistado 6)

A nosotras nos pareció importante mencionarlo, ya que creemos que sí es una problemática a estudiar, las condiciones en las que se encuentra el metro y el porqué últimamente se han generado tantos accidentes, sobre todo porque es el transporte público más utilizado en la CDMX. Los usuarios corren mucho riesgo debido a la falta de mantenimiento a los metros o túneles de diferentes líneas, actualmente existen grandes problemas de seguridad dentro de este transporte y que el Estado hace caso omiso a estas quejas, demandas y hechos que son palpables cada día, poniendo en riesgo incluso la vida de los usuarios que necesariamente tienen que tomar este transporte. Debido al terrible accidente que ocurrió el pasado 3 de mayo del 2021 en la línea 12 (Capital 21, 2021) la línea del metro construida más recientemente), hay un trauma social que estos recientes días se ha activado debido a las condiciones en las que se encuentra la línea 9 que va de la estación Pantitlán a Tacubaya, pues la estructura por la que pasan los trenes se ve muy insegura y descuidada, e incluso han colocado soportes en las uniones de las estructuras que conforman el carril, lo cual, sumando los recientes pequeños incendios y choques entre trenes han despertado el disgusto social, específicamente hacia el gobierno de la Ciudad de México, sin

embargo, esto no ha disminuido la cantidad de personas que viajan en el metro, ¿por qué? Porque no hay otra alternativa.

No pudimos abarcar más allá, ya que se desviaba de nuestro tema por completo, lo que iba un vinculado de alguna forma era la saturación debido a que se genera un choque de cuerpos, en consecuencia, estos problemas entre los usuarios. Sin embargo, estaríamos estudiando algo que nos alejaría del objetivo principal y es por eso que no fue parte de nuestros diferentes apartados, pero sí creemos relevante que para seguir pensando la forma en la que se relacionan las condiciones espaciales a relaciones específicas.

Otro tema importante, que pudimos notar en nuestra observación participante, fue el de señoras que se suben al vagón mixto. Según nuestra observación, hay un patrón entre las mujeres que se suben solas al vagón mixto: usualmente son mayores de alrededor de 40 años de edad. Se nos hizo relevante debido a que nos gustaría saber ¿por qué? Y aunque nuestra primera hipótesis fue que tal vez las mujeres conforme van creciendo, pueden percibirse carentes de presencia erótica o que el acoso es solo para mujeres jóvenes, no teníamos fundamento teórico ni el material de campo suficiente para poder elaborarlo, pero creemos que podría ser una buena línea de investigación, puesto que los hombres remarcaban esta pregunta “Yo no entiendo porque teniendo su vagón exclusivo se suben a los mixtos, o sea, ¿Qué buscan ahí?” (Entrevistado 23).

Por último, uno de los temas que nos gustaría investigar más a fondo, pero las condiciones de la política pública no nos lo permitió. Es el tema de la diversidad de género, ¿sucede con todos los demás usuarios que no se identifican como hombre o mujer? O que sí se identifiquen como tal, pero no con el rol asignado por la sociedad heteropatriarcal, ¿por qué no se les considera? A pesar de que sí es un tema que se desarrolló de manera superficial en algunos apartados de la investigación, creemos de suma importancia el desarrollo de este tema en otra investigación, ya que también son usuarios del metro y se les está invisibilizando por medio de este binarismo que existe en la política de los vagones exclusivos.

Dicho esto, queremos recuperar lo que nos deja pensando este recorrido por todas estas tensiones entre hombres y mujeres y de qué manera nos atravesaron, ya que lo primero de lo que nos dimos cuenta en nuestra entrada al campo, es que aunque fuéramos con toda la disposición de escuchar al otro y pretender mantener ser esa voz ante ustedes, no estamos muy seguras de haberlo logrado, pues el encuentro con este discurso desde la masculinidad nos interpeló de una manera que

honestamente, no esperábamos. Su discurso fue desde la defensa y nuestra respuesta fue en ese sentido, de resistencia. Pese a estos altibajos en el trabajo de campo, la investigación fue bastante enriquecedora, ya que nos confrontó primeramente a nosotras en reconocer que el sujeto nunca es completamente individual, es decir, estos hombres no respondieron desde la individualidad, sino que siguen un discurso ya establecido socialmente sobre los roles de género.

A Partir de ello, es que consideramos la política de separación de vagones ratifica estos roles de género, lo cual, significa un impedimento para un verdadero impacto para la protección de las mujeres. A pesar de que al principio planteamos que nuestra intención no era dar soluciones, creemos que es necesaria una transformación en la estructura binaria de hombre-mujer en la gestión de políticas, espacios, etcétera. Ya que, como lo hemos trabajado en este trabajo, estos binomios: víctima/victimarios, fuerte/débil, sujeto/objeto; están establecidos en esta política y cuando pasa algo que no le corresponde, ¿qué se hace con ello?

Que la diferencia biológica, cualquiera que esta sea (anatómica, bioquímica, etcétera) se interprete culturalmente como una diferencia sustantiva que marcará el destino de las personas con una moral diferenciada es el problema político que subyace a toda la discusión académica sobre las diferencias entre hombres y mujeres (Lamas, 2013).

La gestión de espacios basada en la diferencia sexual sea la que marque las formas de biopolítica son precisamente la base de la perpetuidad de conflictos entre hombres y mujeres. Limita y reduce a la sociedad en dos grupos, encasillando y forzando a los sujetos a formas de violencia, como lo vimos a lo largo de este trabajo:

El racismo, el sexismo y heterosexismo institucionalizados en nuestras sociedades son actos de violencia socialmente regulados. Nuestras ciudades son en sí una violación, no solo de la naturaleza, sino de la comunidad humana y de las relaciones humanas con la naturaleza (Kauffman, 1989).

Estas formas de violencia conlleva estructuras de poder diferenciales y por ende, asimétricas, relaciones que por medio de cada uno de estos casos, vemos reflejadas en el metro, pues recordemos que estos problemas de género no solamente se trata de hombres y mujeres.

Es importante reconocer que el patriarcado es un sistema de dominación histórico y que lo que mejor sabe hacer es dominar y que gracias al mandato de masculinidad, los hombres no pueden

considerar a las mujeres como pares, no se colocan en la misma posición y por consiguiente no puede existir empatía con sus condiciones, no dan cuenta de las desigualdades que padecen y mucho menos de las violencias que ejercen sobre ellas, violencias que se han normalizado desde la construcción social de la diferencia sexual.

Bibliografía

Baz, Margarita (1998), "Tiempo y temporalidades: los confines de la experiencia" en Anuario de investigación 1998, Departamento de Educación y Comunicación, UAM-X, México.

Bourdieu, P. (2000). La dominación masculina. Anagrama.

Bonino, L. (2004). Los micromachismos. Revista de los Cibeles N.2, Ayuntamiento de Madrid.

Butler, J y Lourties, M. (1998). Actos performativos y constitución del género: un ensayo sobre fenomenología y teoría feminista.

Bria, P., Gómez, T, Etchezahar, E, y Ungaretti, J. (2020). La caballerosidad como mediador entre el autoritarismo y los roles de género. Psicología, Conocimiento y Sociedad, 10(3), 34-47. Epub 01 de diciembre de 2020. <https://doi.org/10.26864/pcs.v10.n3.3>

Castro-Gómez, S (2010). Historia de la gubernamentalidad I. Siglo del hombre editores. Universidad de Santo Tomas. Colombia.

Capital 21, (2021). Cae estructura y tren de Línea 12 del Metro CDMX, entre estaciones Olivos y Tezonco. Capital 21 Web.

Connell, R. (2003). Masculinidades. Universidad Autónoma de Mexico.

Del Solar, A. (2019). Rita Segato en Chile: politicidad de las mujeres y desafíos del movimiento feminista. Heinrich Böll Stiftung Santiago de Chile. <https://cl.boell.org/es/2019/06/17/rita-segato-en-chile-politicidad-de-las-mujeres-y-desafios-del-movimiento-feminista>

Fernández, A., (1993). La mujer de la ilusión. Paidós.

Fernández, A., (2009). Las diferencias desigualadas: multiplicidades, invenciones políticas y transdisciplina. Nómadas (Col), (30), 22-23.

- Foucault, M. (2002). *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*. Siglo XXI editores.
- Foucault, M., (2006). *Seguridad, territorio, población*. Fondo de Cultura Económica.
- Forbes (2016). Mexicanos pierden hora y media al día en el transporte público. <https://www.forbes.com.mx/mexicanos-pierden-hora-media-al-dia-transporte-publico/#:~:text=Un%20mexicano%20tarde%20aproximadamente%2088,estudio%20de%20la%20aplicaci%C3%B3n%20Moovit>.
- Furlong, A., (2006). *Género, poder y desigualdad*. Benemérita Universidad de Puebla, Facultad de Economía.
- Garzón, M., (2011), *¿A qué juega Barbie? Heterosexualidad obligatoria y agencia cultural*. Calle 14: revista de investigación en el campo del arte, vol.5, núm.6, 2011, pp.46-54.
- Gasteiz, V. (2008). *Los hombres, la igualdad y las nuevas masculinidades*. EMAKUNDE-Instituto Vasco de la Mujer.
- Guber, R. (2001). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*, México, Siglo XXI. “3.
- Glosario de Género, Instituto Nacional de las Mujeres. Disponible en: http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/100904.pdf
- González, O. & Navarro B. (1990). *El metro de la ciudad de México. Desarrollo y perspectivas - RU-Económicas*. Unam.mx. http://ru.iiec.unam.mx/2027/1/num49-articulo2_Gonzalez-Navarro.pdf
- Grupo REFORMA. (2012) *Invaden hombres vagones de mujeres y les vale*. <https://www.youtube.com/watch?v=ZsEaUHWJ3MQ>
- Hine, C. (2000). *Etnografía virtual* (1.^a ed., pp. 25–54). California, USA: Editorial UOC. California, USA: Editorial UOC.
- INEGI. (2021). *Violencia contra las mujeres en México*. Ediciones 2016 y 2021. <https://www.inegi.org.mx/tablerosestadisticos/vcmm/>
- Jaidar, I. (2003) *Convergencias en el campo de la subjetividad*. Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Xochimilco.

- Jiménez, M. (2016) *Micromachismos: La violencia oculta*. Universidad de Jaén.
- Kaufman, M. (1989). *Hombres placer, poder y cambio*. Ediciones Populares Feministas Colección Teoría.
- ka, R. (2019, March 8). ¿Desde cuándo existen los vagones exclusivos para mujeres en el Metro? Chilango; Chilango.
<https://www.chilango.com/noticias/vagones-exclusivos-para-mujeres-en-el-metro/>
- Lamas, M. (1999). Usos, dificultades y posibilidades de la categoría género. *Papeles de población*, 5 (21), pp. 147-178. <https://www.redalyc.org/pdf/112/11202105.pdf>.
- Lamas, M. (2013). *El género La construcción cultural de la diferencia sexual*. Universidad Nacional Autónoma de México Coordinación de Humanidades, Programa Universitario de Estudios de Género, UNAM.
- Lamas, M. (2022). *Dimensiones de la diferencia. Género y política: antología esencial*. CLACSO.
- Licona, E. (2015). *La etnografía de los “otros” cercanos: la implicación antropológica en las metrópolis*. Graffylia, BUAP; año 13, núm. 20.
- Martín, P. (2020, 20 de enero). *La histeria femenina y el invento del vibrador*. Centro de bienestar integral. <https://www.centrodamar.com/la-histeria-femenina/>.
- Martínez, J.,(2019). *Percepción hacia el acoso en los espacios públicos en la CDMX. Un comparativo entre mujeres jóvenes y adultas*. Memorias del XXI concurso Lasallista de investigación , desarrollo e innovación.
- Medina, G. y Zapana, A. (2016). *Reparaciones sociales de las mujeres jóvenes sobre el acoso sexual callejero en la Ciudad de Puno*. Punto Cero, año 21 - n.º 33 diciembre de 2016. pp. 61-84. Universidad Católica Boliviana “San Pablo” Cochabamba.
- Metro CDMX. (2023). *Metro CDMX*. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/>
- Metro CDMX. (2023). *Línea 9*. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/la-red/linea-9>
- Metro CDMX. (2023). *Separación de hombres y mujeres*. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres/>

Navarro, B. (1988). El traslado masivo de la fuerza de trabajo.

Paramo, P., Burbano, A. (2010). Género y especialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano. . *Universitas Psychologica*, 10(1), 61-70.

Pérez, Ó. O. (2017). Vulnerabilidad y vejez: implicaciones y orientaciones epistémicas del concepto de vulnerabilidad. *Intersticios Sociales*, 13, 34. <https://doi.org/10.55555/is.13.112>

Pink, S. (2016). La etnografía en un mundo digital en *Etnografía digital: principios y práctica*. Madrid, España. Morata.

Quijano, A., Mignolo, W., Vázquez, R., Maldonado, H., Castañola, M., González, M., Fernando Barrios, F., Galeano, I y Rufer, M. (2017) *Decolonialidad y Psicoanálisis*. Ediciones Navarra.

Ramirez, K. (2017) La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales: Facultad de Arquitectura, p.39. <http://ru.iis.sociales.unam.mx/jspui/handle/IIS/5326>.

Rendón, P. (2019) *Guerra contra la sociedad se realiza en el cuerpo de las mujeres: Laura Segato*. IBERO.
<https://ibero.mx/prensa/guerra-contra-la-sociedad-se-realiza-en-el-cuerpo-de-las-mujeres-laura-segato>

Rosaldo, R. (1989). *Cultura y verdad. Nueva propuesta de análisis social, “Subjetividad en el análisis social”*. CONACULTA, México.

Salinas, A., Alcantar, E. (2021) Reflexiones sobre el espacio público desde los mecanismos disciplinarios y de regulación enunciados por Foucault. *Arte, Individuo y Sociedad*, 34(2), pp. 817-834.

Segato, R., (2003). *Las estructuras elementales de la violencia. Ensayos sobre género entre la antropología, el psicoanálisis y los derechos humanos*. Universidad Nacional de Quilmes.

Segato, R., (2019, noviembre) *Pedagogías de la crueldad*. *Revista de la Universidad de México*, pp. 27-31.
<https://www.revistadelauniversidad.mx/download/050fdfa1-d125-4b4b-afb8-b15279b6f615?filena me=pedagogias-de-la-crueldad>.

Soto, P. (2016) Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México. Departamento de Sociología, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, México.

Sposob, G. (2017, julio 25). Ciudad de México: cultura, población, clima y características. Enciclopedia Humanidades; Enciclopedia Humanidades.
<https://humanidades.com/ciudad-de-mexico/>

Se asustaron porque viejito se subió en #vagón del metro de #mujeres (VIDEO) | #VIDEO | “¡Qué se baje! ¡Qué se baje!”; “abuelito” desata pelea entre mujeres en el Metro. Las pasajeras no estuvieron de acuerdo en el actuar de la... | By Informativo Oriente Capital | Facebook. (2018). Facebook.com.
https://www.facebook.com/InformativoOrienteCapital/videos/519598472295867/?extid=WA-UNK-UNK-UNK-AN_GK0T-GK1C&mibextid=2Rb1fB&ref=sharing

VIDEO: Mujeres acosan a extranjero en el metro de la CDMX. A través de Tiktok, se ha viralizado un video en donde se aprecia a usuarias del metro de... | By Meridiano.mx | Facebook. (2023). Facebook.com.
https://www.facebook.com/meridiano.mx/videos/221855020612953/?extid=WA-UNK-UNK-UNK-AN_GK0T-GK1C&mibextid=2Rb1fB&ref=sharing

VIDEO: Feminista baja a anciano del metro de la CDMX porque era un vagón exclusivo para mujeres... | By Jose | Facebook. (2023). Facebook.com.
<https://www.facebook.com/borregocallejero/videos/10220733945449676/?sfnsn=scwspwa&mibextid=2Rb1fB>

Witting, M., (1992). El pensamiento heterosexual y otros ensayos. Beacon Press.

Anexos

Transcripción

Entrevista 1

L: De grabar nada más sus respuestas en audio

Entrevistado 1: ¿De la división del metro?

L: Aja, de la división de género en el metro

E 1: Pues está bien ¿no? Para que vayan más cómodas las mujeres (no se distingue)

L: Gracias

Entrevistado 2

L: Hola, buenas tardes, ¿no lo interrumpimos?

E 2: No

L: Ah, bueno, verá... ¿Qué es lo que piensa acerca de la división del metro... la división de género en el metro?

E2: Eh, falta de educación por parte de los usuarios

K: ¿de algún género en específico?

E2: de los dos. La problemática de la Ciudad de México, bueno, la problemática en sí de todos en el sistema de transporte es falta de educación, ah, y no es porque vayan a la universidad o a la primaria, no, es por falta de humanismo, ¿sí? Por falta de relaciones, puedes ir enfrente y lo mismo pasa con las mujeres cuando abren las puertas, puedes ir atrás y lo mismo pasa con los varones, puedes ir en medio y lo mismo pasa con los dos géneros ¿sí?, o sea, es falta de educación, o sea aun cuando tú pongas líneas o reglas, ah, no se va a poder hacer nada si nosotros no empezamos por uno mismo. Le puedo echar la culpa a los líderes sindicales del metro, pero no es cierto, todo empieza por uno mismo ¿sí?, entonces ¿qué es lo que pienso yo? Pues falta de educación simplemente

K: ¿entonces cree que podría ser innecesaria la división?

E2: Sí, siempre y cuando nosotros pongamos de nuestra parte ¿sí?, eh... ahorita está muy politizado de... uno como hombre cuando se sienta en los lugares reservados se hace el dormido, ajá... ¿Por qué? Cuando le cedas el lugar a una dama, a una mujer, eh, algunas veces pensamos que va a tener una reacción contraproducente, si lleva escote, mmm... a lo mejor esta persona me quiere ver los senos, si lleva minifalda, a lo mejor esta persona me quiere ver las piernas, y nos da, bueno, a mí en lo personal me da un poco de eso riesgo, ver que las mujeres lo vayan a tomar a mal, y ¿qué haces? Pues hacerse el dormido ¿sí? Que no debes de hacerlo, pero lo haces ¿por qué? Por problemas que pueda ocasionar eso, y no solamente. A lo mejor ustedes se han subido al metro y han visto que un hombre está colgado y una mujer llega y como que se respalda, y un hombre está así, y la mujer ya le está, entonces esas obstrucciones, y no entendemos esa parte ¿no? Hasta que nos sucede, aja, entonces es eso, falta de educación, y por los dos lados, eh, no solo del hombre, de los dos lados.

L: muchísimas gracias

E2: no, al contrario, cuídense mucho.

Entrevistado 3

L: la pregunta es ¿qué piensas por la división por géneros en el metro?

E3: Pues creo que está correcta, bueno para evitar, pues ciertos problemas, ciertas inconformidades, y no necesariamente llegar a unas instancias, porque veo que los letreros son muy claros ¿no? Si te pasas la zona o entras en la zona que no te corresponde, pues hay sanciones y creo que se ha mantenido muy bien respetando cada quien su espacio ¿no? Y poder vivir como sociedad

L. muchísimas gracias

E3: si no de nada

Entrevistado 4

L: la pregunta es ¿qué piensa por la división por géneros en el metro?

E4: pues yo creo que está bien la verdad, porque las mujeres a veces corren mucho riesgo cuando van en los vagones mixtos y es bueno para la sociedad que haya una división ustedes en especial

L: va, muchas gracias.

Entrevistado 5-6

L: la pregunta es ¿cómo viven la división de vagones... la separación de vagones en el metro?

K: ustedes como hombres

E5: como hombres... pues ¿cómo la vives tú? (preguntando a su compañero)

E6: mira, yo casi no uso metro, la verdad, actualmente yo me encuentro desempleado, vine a hacer un trámite a Ciudad de México, y he venido tres ocasiones, he usado esta línea, y yo creo que no es tanto la división de vagones, yo creo que no hay una buena logística ni distribución, porque yo creo que este problema ya es a nivel general, no es de separar vagones, yo creo que el problema va más allá, porque el problema es la masa, ese es el problema, no la separación. Yo digo que es la masa y como masa, eh, no hay una buena logística, aparte yo creo que es por más conocido por todos que, eh, los parches que tiene esta línea por dentro y por fuera, entonces justamente acabo de ver que días atrás, cuatro días atrás, imágenes de la línea amarilla, específicamente en La Raza donde está literal, parece un canal, o sea, inundado total, entonces yo creo que, yo... los problemas en el transporte colectivo metro es no tanto la división de la segregación de vagones. Sería eso. Bueno... yo no puedo decir de que... este... si en horas pico es muy... bueno, ya casi en todo horario es hora pico, es... muy difícil poder transbordarse, más si hay una... Cualquier cosita ¿no?, de que se detenga el metro, o cualquier accidente o algo ya se hace el caos. De hecho ya hasta... ya no veo... bueno, si na' más de las mujeres la división, podría decirse, pero

al final de cuentas también hay mujeres que no necesariamente... no pueden transbordarse en esa área porque viene o con hijos más grandes o con sus parejas

E5: Hay un punto que me parece muy importante que vi en la mañana, en el transborde de la línea morada para acá eh... hay partes donde van segmentando, o dosificando mejor dicho, a la gente eh.. Y se hace... eh... una masa como de este ancho ¿de cuántos metros serán? ¿6, 7 metros? Como por 20, de pura gente. En medio de la masa había un señor de la tercera edad en silla de ruedas, yo me percate, y venía entre la masa, entonces inclusive hay malla de policías en la mañana para que la gente no rebase esos bordes, hay valla de policías. Ellos lo vieron y no hicieron nada hasta que prácticamente yo... aparte de sugerencia, fue casi una orden, del dije "oye ¿no estás viendo toda la multitud que hay, y el señor viene en silla de ruedas y aparte es una persona de la tercera edad? No gente de pasarlo, y este... hasta que casi, casi ordenado y obligado se vieron en la necesidad de mover al señor. Por eso te digo, no es tanto la segregación de vagones, sino la... logística en la distribución al momento de la circulación de la gente, más en horas pico.

L: muchísimas gracias a los dos, que tengan buen día.

Entrevistado 7

E: La pregunta es ¿Cómo vive usted la división, la separación por género en el metro?

E7: pues está muy bien ¿no? Porque es para una seguridad de las mujeres, y bueno, es mi punto de ver que están bien en eso, porque si no hasta los hombres tenemos problemas.

E: ¿Qué clase de problemas?

E7: es con tantito que nosotros las esté... las... bueno con tocar, y nos puedan hacer una demanda o algo. Ustedes nos puedan acusar como... Entonces esa es mi vista, sí.

E: ¿entonces, también podría decirse que la separación de vagones también los protege a ustedes de malas interpretaciones?

E7: sí, sí, sí, la separación de vagones nos conviene mucho al género masculino, porque nos quita que nos llegan a hacer un... problema, sí.

Entrevistado 8-9(mujer)

E: ¿Cómo viven ustedes la separación por género en el metro?

E8-9: ¿Cómo...?

E: sí, la separación de vagones, que es para mujeres y el mixto.

E8: pus... normal.

E9(mujer): ahh... pues... cuando yo voy sola, la verdad es que si me gusta ir donde nada más van mujeres y cuando vengo con él, pues me adapto a lo que es. Pero para mí sí es más cómodo viajar en donde hay más, ósea puras mujeres.

E8: también normal, ya estoy acostumbrado a viajar de este lado. Es divertido verlas como gritan y pelean pero... nada más.

E: Muchas gracias a los dos.

Entrevistado 10-11

E: ¿Cómo viven ustedes la separación por género de los vagones de metro?

E10: respóndela tu

E11: a ver cómo cómo, de nuevo

E: ¿Cómo viven ustedes la separación por género en los vagones del metro?

E11: A que hay mujeres y hombres ¿no?

E: ajá, exacto

E11: a pues... yo digo que está bien ¿no? para mí.

E10: Pus que no sé, bueno es que depende de la persona también ¿no? porque hay veces que va la... una chava nada más andan los hombres de morbosos y te das cuenta como son los hombres ¿no? Y de ahí está bien que esté separado porque así ya no... no las ves o así. Por más que la persona la mujer ¿no? No sé cómo explicarlo... para que tenga más seguridad se podría decir.

E: ósea, pero por ejemplo para ustedes significa algo que existan esos vagones o es lo mismo

E10: pa' mí es lo mismo, por eso te digo, depende del pensamiento de la persona también.

E: vale, muchísimas gracias a los dos.

Entrevistado 12

E: La pregunta es ¿Cómo vives tú la separación de vagones?

E12: ¿la separación de vagón?

E: aja

E12: ¿ósea de que unos salen por acá y otros por acá?

E: no, de que hay mujeres y niños

E12: ahh... ¿No? Pus si te digo que está muy bien, digo, dejando a un lado de que... la fue así con mucho acoso aquí, la verdad si estuvo bien que lo hayan separado, pero para las mujeres... pues para que no pase a mayores, para que a lo mejor no se dé un... unos malentendidos; así pues, también vayan seguras, y a lo mejor no tiene ese miedo de viajar en metro.

Transcripción de la entrevista 2

Entrevistado 13 y 14

A: ¿A ustedes cómo les afecta el vagón exclusivo para las mujeres?

E13: Pues no, ninguna afectación.

A: ¿no?

E13: Cómodo, ah

E14: No, nos afecta, bueno en lo personal, a mí no.

A: ¿Por qué es más cómodo para ustedes?

E13: Porque luego se presta a malas interpretaciones, cuando vas en otros vagones, no toda la gente piensa que vas en buena onda. Entonces, por eso.

I: ¿Entonces sienten que hay una mala interpretación, bueno, a veces, por parte de las mujeres?

E13: Sí, porque luego ya no puedes ser cortés como antes. Entonces podría ser, sin que malinterpreten la cortesía con otra cosa. Y me ha pasado, no solamente en el metro, luego bajo de la combi y quiero darle la mano y hasta la... (hace un gesto como si quitara la mano) aguanta, no te estoy haciendo nada, solamente es cortesía. Siento que es eso.

A e I: Muchas gracias.

Entrevistado 15

A: ¿A ustedes cómo les afecta el vagón exclusivo para las mujeres?

E15: No, bueno más que nada, a mí no me importa si una mujer entra al vagón de los hombres, pues ahora sí que si uno está sentado, le puede ceder el asiento, no soy ningún cabrón. Más que nada, evitar eso del acoso, que ya la agarraron, todo eso.

A e I: Muchas gracias.

Entrevistado 16

A: ¿A ustedes cómo les afecta el vagón exclusivo para las mujeres?

E16: No

A: ¿Por qué?

E16: Bueno sin problema, me puedo ir en cualquier vagón, no tengo que ir a fuerzas en el de las mujeres y al contrario, así las cuidas más de los acosos de todo eso.

A e I: Muchas gracias.

Entrevistado 17

A: ¿A ustedes cómo les afecta el vagón exclusivo para las mujeres?

E17: No, no me afecta, no, en nada.

A: ¿Está de acuerdo?

E17: Sí, y es más, deberían de poner más. Creo que nada más hay dos o tres, ¿no?

A e I: Sí, dos o tres

E17: Yo diría que si pusieran cuatro sería hasta mejor, porque así ya no... yo he visto muchos pleitos entre ustedes. Sí, entre mujeres, y pleitos fuertes y porque entran, y luego quieren ganarse el asiento, y una se sube encima de la otra, y la jala de las greñas y lo sé, lo he visto. Entonces para eso, yo, en mi opinión, pues poner otro dos, ya habría más holgura y sería mejor para ellas, porque, pues acá si hay más hombres, pero creo que ya no, ya hasta hay más mujeres que hombres, entonces, yo para mí, sería mejor eso, en mi opinión, ¿no?. Pero quien manda, manda.

Entrevista 18

A: ¿A ustedes cómo les afecta el vagón exclusivo para las mujeres?

E18: No, es seguridad. Porque han atentado contra mi esposa y contra mi madre, así que es más seguro que vayan mujeres con mujeres.

A: Y ¿qué opinas entonces de los vagones mixtos?

E18: México es una sociedad que no respeta, estamos muy alejados del respeto hacia mujeres y hacia hombres y no vamos a respetar. Los hombres traemos ya... nos han inculcado la naturaleza de morbosidad.

A e I: Muchas gracias.

Entrevista 19

A: ¿A ustedes cómo les afecta el vagón exclusivo para las mujeres?

E19: Pues todo depende del panorama de cómo vea la gente. Porque por ejemplo, para mí está bien que haya tanto de mujeres, como de hombres, no mixtos. Porque al final de cuentas no sabemos la gente que se sube al metro, hay mucha gente que es mañosa con las mujeres, al menos para mí, eso está mal, digo, al final de cuentas, somos hombres, somos mujeres, tengo madre, tengo hermanas y a mí no me gustaría que les hicieran lo que luego a las mujeres les hacen, en los vagones. Para mí eso sí está mal. Si hubiera posibilidad de hombres, mujeres, separados, perfecto, para mí mejor.

A e I: Entiendo, pues muchas gracias.

Entrevista 20

A: ¿A ustedes cómo les afecta el vagón exclusivo para las mujeres?

E20: No me afecta, al contrario, es mejor para ustedes, yo creo.

A: ¿Por qué piensa eso?

E20: Pues por seguridad de ustedes, ¿no? Ya la mujer que decida irse del lado de los hombres, pues... ya es decisión de ustedes ¿no? Pero para mí, no tengo ningún problema en que las mujeres vayan en sus vagones y los hombres del otro lado. Está bien, te digo, para seguridad de ustedes.

A e I: Muchas gracias.

Entrevista 21

A: ¿A ustedes cómo les afecta el vagón exclusivo para las mujeres?

E21: Pues la verdad a mí no me afecta, lo único es que de todas maneras las mujeres están donde quieran, tienen su lugar especial y van a donde ellas quieren y gustan.

I: Y ¿qué opina usted acerca de eso?

E21: Pues, la verdad que no es parejo, si hicieron vagones para mujeres, pues que se vayan por allá. Pero yo he escuchado que se pelean, que no sé qué tanto relajo traen, por eso no se van todas para allá. Pero si es incómodo, si hay un lugar para ellas. Si tú vas a donde está su lugar, no, pues te llevan preso, casi, casi. En serio, está penado.

K: ¿Cree entonces que debería de haber un lugar específico para hombres?

E21: No, para hombres no. No, pues es empezar a dividir, si ya nos dividimos con las mujeres y no entienden, ¿no? ¿Luego entran acá gritando acá con los hombres y me dan ganas de decirle, oye porque no te vas con las mujeres? ¿Por qué está aquí? Pero uno callado, pues no, es meterse en conflicto.

A e I: Muchas gracias.

Karen

K- ¿Qué opinas de los vagones mixtos?

E22- Que no deberían de existir, ¿por qué? por seguridad de todos los pasajeros sí debería de haber una división exacta, porque hay señoras que se suben y luego tienen problemas con los varones porque se sienten violentadas por cualquier o mínima cosita, entonces no deberían de

existir los vagones mixtos, yo siento que si dividir los vagones, que si hubiera más de mujeres pero que si fueran las autoridades muy estrictas en ese sentido.

K- ¿En qué sentido?

E22- En qué así como no dejan entrar al de mujeres, que no dejaran entrar al exclusivo para hombres.

K- Mencionaste la seguridad, ¿Tú te sientes seguro en el vagón mixto?

E22- Pues si... bueno yo en lo personal trato de evitar lo menos posible el contacto o un roce con las damitas, ¿no? Y pues, esa es mi opinión que si deberían de ser más estrictas las autoridades porque las mujeres como que no respetan los vagones de los hombres, por ejemplo, hay si hay vagones que son exclusivos para hombres y también van mujeres ahí, entonces no se porque mujeres ahí, si se sientan más seguras o porque quieran ganar un lugar no?, Que los hombres les cedan un lugar, pero en ese sentido también hay vagones exclusivos para hombres que las mujeres los abordan y luego se crean conflictos, entonces ahí si deberían de ser más respetuosas.

K- ¿A qué te refieres con vagones exclusivos para hombres?

E22- Bueno desde mi opinión, como yo lo veo, es que si hay vagones exclusivos de mujeres, si les dan un espacio especial para ellas, pues los demás deberían de ser para hombres. Yo no entiendo porque teniendo su vagón exclusivo se suben a los mixtos, o sea, ¿Que buscan ahí? Por eso sí debería de haber exclusivos para hombres también, porque cuando las mujeres se suben al mixto nadie les dice nada pero incomodan a los que están adentro, porque tenemos que cuidarnos para que no haya problemas, pero sii un hombre se quiere subir al de mujeres ahí si hay un problemon, la semana pasada estaba viendo que ni los viejitos se pueden subir porque casi los lican. Entonces si piden respeto pero también que respeten, que respeten su espacio, porque yo no entiendo porque señoras que viajan solas, se suben al vagón mixto.

Lucero

L- ¿Cuándo fue cuando más usaste el metro?

E23- Ah, cuando trabajaba en Naucalpan. Ahí fue cuando me sentí pobre

L- ¿por usar el metro?

E23- Si

L- ¿por qué?

E23- No mames, está bien culero wey. Bueno me he sentido muy culero usar el metro. Ahí mi clase, es decir, yo saliendo de la escuela y... que tenías que levantarte a trabajar, e imagínate

trasladarte desde Milpalta hasta Naucalpan. Es decir, desde Milpalta tenía que agarrar el primer camión que salía a las 4 de la mañana, llegar a las 6 de la mañana al metro, y agarrar la línea que va desde taxqueña hasta cuatro caminos. Yo por lo general agarraba en contraflujo, o no la agarraba tan llena a esa hora, porque mucha gente todavía no iba a trabajar. Pero era prácticamente, pues echarme toda la línea, era 40-50 minutos, o sea donde ves a toda la clase trabajadora... este, ves todo ¿no? Lo que pasa. Gente... pues que en realidad tiene la necesidad de salir a trabajar por uno cuantos pesos. Y llegar a cuatro caminos y encontrar a toda la masa de gente que se viene incorporando al estado, y que ya llevan, o sea yo pensaba en ese momento "esa gente ya también lleva lo mismo que yo en el transporte" ¿no?, ya lleva una o dos horas para que hayan llegado aquí y aventarse para llegar a la ciudad.

L- Sí, ibas... todos entraban a la ciudad y tú salías.

E23- Ajá. Entonces yo iba ahí, en ese momento, ibas con la clase trabajadora de la Ciudad de México. ehh... y posteriormente yo salía a la 1:00 de la tarde más o menos, y te enfrentabas igualmente con la clase estudiantil, entonces era diferente mundo el salir, agarrar a esa hora el metro. ¿Eso era lo que me preguntabas?

L- Sí. ¿Cuánto duraba tu recorrido?

E23- Como 40-50 minutos, si no se paraba el metro.

L- ¿Y por qué dices que te sentiste pobre?

E23- Por qué es eso ¿no?, o sea al fin y al cabo hoy es el medio de transporte de la gente trabajadora, de la que no gana más de 2 salarios mínimos, y si te das cuenta en la Ciudad de México hoy hay muy pocas personas que ganan 2 salarios mínimos. O sea es esa ¿no? Y que tú te estás incorporando y que es muy difícil que tú salgas de ese modo de vida ¿no? más porque estás desperdiciando tu vida en el transporte público, o sea yo me hacía 50-40 minutos, pero de ahí todavía a la casa me hacía otras 2 horas.

L- y por ejemplo ¿que si es en ese tiempo? Leías, yo qué sé, escuchabas música.

E23- cuando agarraba el gap siempre he leído, pero por ejemplo en el mañana era ir durmiendo, era dormirte desde que agarraba el vagón hasta llegar casi a mi destino, era cuando despertabas.

L- ¿pero si agarrabas asiento?

E23- sí, en la mañana no tenía problema, ya el regreso era más complicado, pero sí porque como me iba a de terminal a terminal por lo general siempre agarraba asiento. ¿Qué era el más feo? Por ejemplo encontrarme, bajarme en cuatro caminos y encontrar, y yo por ejemplo, yo siendo hombre sentía como se violentaba a la mujer ¿no? Por ejemplo, había chicas que por ejemplo yo me

imagino que iban a oficinas, y obviamente, pues usaban vestidos y así, y el ir con la clase trabajadora de repente empezaron a chiflar, la gente empezaba a chillar y tú sabías que iba una chica que iba, pues no sé... no sé... guapa, yo creo ¿no?

L- ¿y tú por ejemplo sentiste que te molestaran en el metro en el sentido de que alguien te acosará?

E23- ahh... no, que yo hubiera visto así acosos sí, sí vi, mucha gente que abusa ¿no? Me tocaba más por ejemplo de que la morrilla, que como que van en la pendeja, o sea como que... o no sé si su mismo estado de... si su miedo que se las está comiendo, es la canción de la maldita ¿no? La del gran circo, de que se las está comiendo la ciudad, o sea ahí es que en realidad sí te come la ciudad si no te pones vergas, y entonces ves muchas cosas que de repente el señor se va a repegando de más y así. Entonces si veías eso ¿no? Y había, a veces las mismas personas le decían a la chica, o les daban el asiento, creo que yo en alguna vez sí le di el asiento a alguien, pero no fue en el metro fue en el RTP.

L- ¿justo por eso?

E23- sí, sí, igual muy bien vestida y le iban acosando muy cabrón. Hoy, pero obviamente el que le iba acosando ya estaba como... o sea se sube mucha gente que va drogada ¿no? Y bueno con tener, porque es la que más ves. ¿Qué me haya pasado otra cosa? Mm... peleas, eso está culero, las peleas, cuando se pelean porque va bien lleno no? Eso me ha pasado mucho en el metro, hoy ya cuando agarré el metro... bueno esa línea es la que más, la mayor distancia que he recorrido es desde metro Tasqueña hasta cuatro caminos.

L- ¿y posteriormente cuáles otras líneas utilizas con frecuencia?

E23- siempre he utilizado mucho el azul, que era la Tasqueña, ehh... ya posteriormente la más que he ocupado es la línea dorada, qué es una freses a comparación de otras líneas, o sea es una gran diferencia ¿no?, que no haya ambulante, ehh... hay una gran diferencia. No sé si sea mi concepción, pero hay mucha gente que se va a la línea de Mixcoac, y esa línea de Mixcoac por lo general es gente que trabaja como en la Roma, no sé si me entiendes, en eso como en las oficinas, entonces la gente es como más este... este es otro nivel social lo que se ve ahí en esa línea, a comparación de la línea 2 que es más clase trabajadora.

L- se mueve en la ciudad, y por ejemplo ¿qué pasa va en esa línea?

E23- ¿en la línea 12?

L- Ajá

E23- ahh... va muy llena, y siempre sentí inseguridad en esa línea.

L- ¿en qué sentido?

E23- ehh... Por ejemplo en la altura ¿no? La altura de... o sea yo por ejemplo hay una... hay una estación que se llama periférico oriente, ahí siempre sentí inseguridad. Al principio cuando empezó la línea se escuchaban que estaba mal hecha ¿no? Porque... pues escuchaba como los trenes como que se salían.

L- ahh... se escuchaban los mismos trenes no se escuchaban de rumores.

E23- no se escuchaban de... hoy o sea tú eres usuario y te percatabas de que algo no andaba bien en esa línea, pero tú... ahora con mi amigo que falleció, le decíamos siempre ¿no? Que "si wey, pero nos persignamos y son 10 minutos y chingue a su madre", era así de "prefiero perder 10 minutos y arriesgar mi vida hacerte 1 hora por debajo de la avenida en el micro". Y esa siempre fue nuestra frase "chingue su madre, 10 minutos y nos vamos" y llegamos a Tláhuac. Eso sí era rapidez ¿no? Por ejemplo yo llegaba no sé a metro Tláhuac 6:45 y llegaba 6:55 a metro, calle 11. Entonces decías "no mame, 15 minutos" e igual de regreso, que salía del trabajo a las 7 y agarraba el metro 7:05, 20 para las 8 estaba en Tláhuac, antes de las 8:00 a veces ya estaba en san Gregorio, rapidez del metro, ¿y qué vivía ahí? He vivido que en las mañanas va supersaturando, hh y.... O sea me pasaba de que alguna vez en las mañanas agarraba y me sentaba, porque igual agarraba el lugar, pero para la bajada ya era imposible porque era un mar de gente, era un mar de gente y tú sentías como en cada estación el vagón hacía esto (mueve mano en oscilación), hoy o sea el mismo mar de gente entraba y la gente no bajaba si no se seguía sumando, sumando, sumando, y ya 3 estaciones era de que prácticamente no se podían cerrar las puertas, el sonido de "no se pueden cerrar las puertas", gente no se bajaba tampoco, hasta que la misma gente decía "ya bájate si no, no vamos a avanzar" y prácticamente los empujaban o había incluso violencia ¿no?, y había violencia porque, pues ya era un... ¿Y a mí que me ha pasado ahí? Pues nada más que una vez no me dejaban bajar y me tuve que aventar así de "chinga tu madre ya déjenme pasar", y una vez, solamente una vez no me pude bajar y me tuve que bajar en la siguiente.

L- tuviste que regresarte

E23- Sí, pasarme el andén, y regresarme sobre la misma línea, pero afortunadamente el regreso es contraflujo entonces no había tanta gente.

L- Una de las cosas que estamos viendo es que hay un vagón mixto y un vagón de mujeres ¿tú qué opinas de eso?

E23- quién es él respeta, lo que yo he visto es que no se respeta, y luego entre las mismas mujeres son más violentas, de hecho nosotros estamos de repente" ah no manches ahí están las mujeres", y

siempre, me ha tocado ver que entre las mismas usuarias son más violentas entre ellas mismas que una mixta ¿no? Luego a veces me ha tocado ver la fortuna de que los mismos hombres, luneta toda la banda chida ¿no? O sea yo sé que hay algunos culeros, pero la neta yo sí te puedo decir que si son pocos, o hay gente que si alguien ve que se están pasando güey le dicen, si me ha tocado los señores que les dicen "no, pásate para acá" o "mejor siéntate", o sea entre ellos mismos como que tratan. O sea en ese tipo si me ha tocado gente qué he dicho "no, mejor pasé de para acá y ya es chido" o porque ve que se está queriendo pasar de lanza ¿no?

Y entre las mujeres no, o sea se avienta, se dicen, se generan más violencia entre ellas. ¿Qué otra cosa me ha pasado?

L- ¿Y por ejemplo, tú lo consideras necesario?

E23- No lo considero necesario. Yo no lo consideraría necesario un tuit. Pero sé que es... No, yo creo que sí. Sí, sí, sí. Es que no sé, no soy mujer, no sé, no, no sé cómo decirte esa parte. Por ejemplo, yo a mi hija no me uno me sentiría confiado de que fuera en. O sea, que viajar así, no o sea como lo que yo he visto que viajara... No sé, no, si creo que sí hay como si hay mucha inseguridad en el metro. Hacia las mujeres sí, y creo, si la hay. Bueno, no es inseguridad, es machismo. Si hay mucha o no machismo, como mucho acoso. No lo sé. Mucho pedo sexual, no sé si me entiende. Eso no lo sé. Sí, ella respondió bien la.

L- ¿Has viajado con tu hija en el metro?

E23- Sí, en la línea 12.

L-12,

E23- Ajá, sí, en las 12 y en las. La línea más culera también que me ha tocado abordar. Que me he sentido, no, güey. La que es Santa Anita. Hacia la bondojito es cuando dices esta madre si es el monstruo de ciudad que es ¿no? Porque pasas por abajo de una colina que se llama el San Felipe de Jesús. O sea, ves gente ahí, neta en los vagones de congreso de la Unión y eso gente que va drogado, ¿no? Yo creo que ha sido de las líneas más inseguras que me ha tocado a mi forma de ver es la línea que va de Santa Anita, no sé hasta dónde corres. Y se le pasa por la bondojito, canal del norte y todos esos. Línea muy fresca, la línea del lado de la línea verde después de Hidalgo la CU también puro estudiante si se ve. ¿Te das cuenta lo que son por el estudiante?

L- Diferente la población.

E23- Sí, sí, cada línea tiene su población. Eso sí, lo he visto muy marcado.

L- ¿Y por ejemplo, en este aspecto de que hay un vagón exclusivo para mujeres, considerarías que tendría que haber también un vagón exclusivo para hombre?

E23- No, no, no, eso sí no. Pero por ejemplo, si he escuchado casos donde. No sé si alguna vez escuchaste los casos de que hay chicas que, según o sea como una estafa de que les te sacan dinero y sí, sí, si escuché escuchado caso.

L- ¿Cómo?

E26- ¿don Martín no?

E- más sí, sí, de hecho. Que el señor le dijeron, le dijo una chica que...

E26- Una chica lo acusó, pero esto fue en una micro.

E23- ¿Qué más le digo? Casos donde dicen que este. Ah, que si no les das un dinero, pues te acusan de que las acusadas o que le hicistes tocamientos ¿No? También siento que eso está culero. Pero no siento que debería de haber uno más de puros hombres, no de por sí, ya hay vagones que tú vas, tú trabajas, tú ves en horas laborales y tú hay horas marcadas donde solamente van casi puros hombres.

L- Entonces, por ejemplo. Lo que más te da miedo del metro es... ¿Qué podrías decir?

E-23 El metro, sí, sufrir un accidente. O sea, no, no un accidente del metro, sino un terremoto. Eso sí, me da miedo. Terremotos arriba, un accidente natural. Fíjate que actualmente yo creo que a partir de lo que pasó de la línea 12 a la mejor ya me daba un poco de miedo un accidente mecánico, pero antes no, no, ni siquiera la ni siquiera lo concebía que pudiera fallar. No actualmente, si ha fallado, pero no lo sé, no lo sé. Antes no me pasaba por mi mente.

L- O sea...

E23- Pero me pasaba por mi mente que pudiera haber un terremoto o quedar atrapado por un apagón vez, ajá. Eso también.

L- O sea, cuando dices de la altura de... de ¿Del metro, te refieres más al vértigo?

E23- Sí, a que, por ejemplo, yo pensaba de qué pasaría si nos agarra un accidente, un... un terremoto, aquí no un chingo de gente. Obviamente, esta cosa se va a caer. ¿Qué pasaría? ¿Cuál era la probabilidad de que sobrevivieras? ¿Eso? Era como mis preguntas.

L- ¿Y respecto a las personas, o sea, no te da miedo estar ahí en ese mar de... bueno?

E23- No me da miedo, más bien me estresa. Ver tanta gente. No como cómo le decía cómo la gente, por ejemplo, en los subterráneos, era, como siempre, accionante como esa cosa se transporta tanta gente, o sea, se traga a la gente, esta cabrón.

L- ¿Por ejemplo, a ver, cuéntame la peor experiencia que te acuerdas en el metro? Que digas así eso.

E23- Puta, a ver... Pues yo creo que el sentirme. Pues el tener que ir a trabajar güey, o sea esa parte el de tener que ganarme la vida y ocupar ese medio de transporte, ¿no? Y el estar tan lejos, un trabajo. Yo creo qué. No sé si se pueda catalogar como la peor experiencia. Pero yo creo que sí, güey es como. Eso es como lo más culero no que me ha tocado. No sé. Qué otra experiencia que te refieras al. Alguna pelea, no, por qué no me espanto.

L- ¿Estás involucrado en alguna pelea?

E23- No. En la línea 2 era bien interesante porque no mames, se te suben a vender desde una pinche lamparita un balón, o sea, decías, ah, no mames, o que no te dejarán dormir ¿No? Esos tengo que... O de que ya se subía el músico o del güey que se aventaron a los vidrios Pues sí, son en sí un faquir.

L- ¿Se aventaba los vidrios?

E23- Que llevan sus trapos, lo aviente, los ponen y los aventaba así en el piso y él sé... sé ahí sé... se esté se acostaba. Yo creo que es lo que me ha tocado, ver en el metro. Pero malas experiencias, no. Pues la gente no, que no te deje bajar. Nada más, yo creo. Afortunadamente, no me han tocado muy malas experiencias.

L- Entonces yo creo que es todo.

Andrea

A-¿Qué opinas sobre que haya una división de vagones?

E24- Pues yo pienso que está bien, al final no se tiene la seguridad necesaria en el metro, no solamente para las mujeres, sino para todos. Si creo que es una buena medida.

A- ¿Alguna vez has sentido que has recibido algún tipo de violencia por parte de una mujer en el transporte público?

E- Una vez me tocaron mis pompis, era una señora grande, como de uno 60 años, pero si fue un apretón, o sea no fue un roce.

Y al principio me dio risa, pero, pues ya después dije hijole como que esto no está chido.

Cómo que te empiezas a imaginar que te puede pasar o que te puede decir y pues... Pues no te puede hacer nada una señora tan grande, a pesar de que no está chido.

Porque, pues usualmente te dicen que no te puede hacer otra cosa, que, pues se le antojó y ya.

Y pues la verdad casi no pasa a los hombres, que una mujer los acose y pues también piensas que no te puede hacer nada.

¿Entonces tú crees que es relevante?

Sí, sí es relevante, pero no le toman la importancia porque no pasa seguido.

Decías que cuando ibas en el camión e ibas durmiendo, había mujeres que te despertaban para que les dieras el lugar. ¿Qué opinas de eso?

Pues yo creo que pensaban que te venías haciendo el dormido para no darles el lugar, pero te obligan.

Obviamente, si ves a una señora mayor o a una mujer embarazada le das el lugar y lo haces con gusto, tampoco a uno le va a pasar nada si te vas parado.

Pero que te obliguen a quitarte y que te despierten, son cosas muy diferentes.

Y que sientes cuando te obligan?

A mí sí me molesta, porque a demás eras señoras que no lo necesitaban. Porque no lo piden por favor, te dicen, quítate porque me voy a sentar.

¿Qué opinas del extranjero que se metió al vagón de mujeres?

Ah, es un tema difícil, que a muchos no les gusta escuchar.

Cómo era extranjero, obviamente él no sabía que no podía entrar ahí, pero era un vato alto, güero de ojo verde.

Y las mujeres se aprovecharon y lo acosaron, hicieron comentarios hacia él y no le hicieron nada.

Yo siento que es como una doble moral de decir tú no puedes entrar, pero él sí porque él sí me gusta.

Siento que aprovecharon su falta de conocimiento para si acosarlo. También, cuántas historias se han escuchado de un viejito que viene con su esposa o un hijo que viene con su mamá y no los dejan entrar y los agreden.

Y otra cosa, pides que no te acosen o pides un vagón exclusivo para que ya no vives eso, pero ellas sí lo hicieron y no estoy diciendo que todas las mujeres son así.

Pero, pues si piden respeto también que ellas lo den, que le sean fiel a sus ideales.

Si una mujer se mete a un vagón lleno de hombres y ellos hacen lo que ellas hicieron, ahí si no se vería bien, levantaría la voz.

Y si se quiere eliminar el acoso, es para ambos lados.

Ivonne

I-¿Cuál ha sido tu experiencia con la división de vagones?

E25- Pues desde que tengo memoria y era pequeño se implementaron, pero ya. ¿Qué tiene, qué te gusta? Pues sí, ya un buen rato. Y pues me he acostumbrado. O sea, me he acostumbrado sin mayor problema a. La división de vagones.

I-O sea, ¿para ti no representa nada esta división de vagones?

E25- Pues no, digo este, simple y llanamente, uno trata de respetar los lugares mixtos. En donde puede ir uno y pues en donde no puede ir, pues uno respeta porque, pues entiende. La razón por la cual se hizo la separación, no. A partir de qué. Pues los problemas de acoso. Empezaron a causar cada vez más estragos o más bien a partir de que las mujeres comenzaron a alzar cada vez más la voz en torno a sus múltiples experiencias de violencia que padecían en la vía pública, entre ellas, entonces en el metro. Dado ese problema. Se intentó hacer una medida que, pues de algún modo previniera o evitara que las mujeres no pasen experiencias desagradables. Y así fue como nacen los vagones exclusivos, de modo que, pues a mí no me genera ningún inconveniente, porque, pues yo entiendo la razón de ser de la separación e incluso, pues celebro que, pues sí que sirva de algo.

I-¿Y por ejemplo, o sea, tú en los vagones mixtos, o sea, tú te sientes seguro como hombre?

E25- Y francamente, si digo en los vagones mixtos y casi en todos los lugares en donde uno camina o en donde uno se sitúa en el espacio público. Sobre todo sí estamos hablando de acoso sexual, pues prácticamente todos los lugares. Siendo hombre, pues no uno o un hombre, pero sexual, pues uno puede caminar con mucha más tranquilidad porque, pues da por sentado que nadie va a venir a atacarme, no. O nadie va a venir atacarme nada más porque soy hombre, a eso me refiero. ¿O sea, en ese sentido, pues en los vagones mixtos me siento igual que como que como cuando camino por una cualquier otra calle, cosa, pues que no sucede así, no? En el caso de las mujeres, yo, pues gozo de ese privilegio, aunque no debería hacerlo. No debería ser un privilegio, sino que todo mundo, todas y todos debemos irnos igual de seguros al transitar o al estar en cualquier espacio. ¿Pero entonces realmente no es así?

I- Entonces, o sea. ¿Crees que los hombres no tienen ese tipo de experiencias, o sea, de acosos a como si las tienen las mujeres?

E25- Yo creo que sí las tienen, pero en una mucho menor medida. Quizá no sé si haya datos al respecto, pero. ¿Pues qué te gusta? Quizás de 10 hombres, uno sufrirá acoso sexual, no, a lo mejor, pues no sé, digo, incluso es mucho más difícil que mujeres acosen sexualmente a 2 hombres. No digo que no pase simple y llanamente que es mucho más difícil. En cambio las mujeres. Sí son. Pues mucho más proclives a sufrir ese tipo de agresiones dada la sexualizan que existe en, pues la subjetividad o en la psique masculina. ¿Producto de un largo proceso de socialización, no?

Entonces, pues sí, no, no niego que el problema sea. Con los hombres. Pero si se dan una medida mínima o por lo menos en comparación a como lo sufren las mujeres.

I-Ok. ¿Por ejemplo, o sea, para ti, qué sería la violencia de género, por ejemplo, en el transporte público específicamente en el metro?

E25- Entonces digamos que en el metro tomaría ciertas formas específicas. ¿Creo que conocidas por la mayoría, no? Desde, pues miradas lascivas desde acercamientos incómodos. Con intenciones sexuales, tocamientos, palmadas. Sí me explico este, pues roses, con pues, connotaciones sexuales. Implicaría, pues, manifestaciones de la violencia de género, por no hablar también de silbidos, Gritos. Este o hasta. Directamente, bueno, pues no sé para mí, pues. Yo los he conceptualizado como insultos, no, el hecho de hacer frases grotescas. Respecto de ciertas partes del cuerpo de las mujeres. Pues también entra. Como una manifestación más de la violencia de género. En el transporte. Público o en el metro, más precisamente.

I-¿Tú crees que, por ejemplo, estas cosas que me mencionas, o sea es específico de del género masculino hacia el femenino o crees que también podrían suceder a la inversa?

E25- Pues digo. Es sumamente difícil generalizar, pero en su gran mayoría yo creo que sí. Son de hombres hacia mujeres. Creo yo que. Las mujeres no, o sea, la socialización de las mujeres. No les ha interiorizado la cosificación de los hombres ni las ni la hipertensión hipersensibilización de estos, de modo que no tienen ese esas pulsiones. Para agredirlos no. Para agredirlos, muchas veces sin concientizar que los están agrediendo como pasa con los hombres hacia las mujeres, no que piensan como que confunden. Una agresión, quizá con. Un intento. De parecer galante, o... O de cortejo. Está completamente, creo yo. Pues tergiversado lo que uno y otro concepto significa. Precisamente por la socialización distinta a la que son sometidos los hombres en comparación a la mujer.

I-OK, por ejemplo, Escuchaste o bueno, no sé si hayas visto la noticia que salió como hace algunos meses, en el que mencionaban un cómo un extranjero se había metido a los vagones. Que eran exclusivos para mujeres y las mujeres no lo dejaban salir. ¿O sea, qué opinión te da ese caso?

E25- Pues es que no es lo mismo, porque entonces sí, si sea que caso te refieres, pero por ejemplo, en ese suceso el chavo o el señor lo que hubiese sido no se veía intimidado ni se veía con miedo a lo que le fueran a hacer las mujeres, porque creo que en el fondo ahí las participantes como él sabían que no iba a pasar. A mayores, sin embargo, cuando sucede a la inversa, nadie tiene la certeza de hasta dónde puede llegar la situación hasta donde sea capaz un hombre de agredir a una mujer. Creo que en ese caso, pues creo que todo mundo, porque incluso había como ciertas

sonrisas que no querían darse a notar explícitamente, pero daban a entender que, pues era una especie de jugarreta, una especie de broma y a la inversa no sucede así. Creo que por la mente de las mujeres quizá pasará todo menos. Que es una broma. Creo que contrario a lo que sucedió en ese episodio, las mujeres sí se intimidan y si temen por su integridad física. Porque nunca saben a qué de qué es capaz de hacer un sujeto que las está siguiendo, que les está chiflando que las está tocando. Si me explico, entonces creo que es un contexto diferente. Porque como te digo, o sea, no o sea, no creo. Que o sea. Estoy casi seguro o más bien estoy seguro de qué. En ningún momento en ninguna. De las mujeres de ahí. Pensó en agredir. Tomar por la fuerza. Cena con los hombres. O sea, no, no, no lo. Creo yo que la socialización. De las mujeres no pasa por cosificar hiper sexualizar a los hombres, de modo que como objetos que. Como objetos que. Que digamos, son concebidos desde una situación, es sean solamente susceptibles de satisfacer los deseos sexuales de la contraparte, como así sucede cuando.

I-¿Entonces, por lo que tú mencionas estaríamos aquí hablando de la socialización, I-o sea, que se ha tenido?

E25- Sí, sí, por supuesto. Pues sí, de hecho, pues. Volvemos al caso que. Me decías hace un momento. Creo que ahí El Chavo en jamás se sintió. En riesgo dé. Capaz, ya no regreso o capaz y esto está las mayores. Sepa Dios que vaya a suceder conmigo. En todo momento, él sabía que en algún punto iba a tener que salir del vagón, iba a poder llegar a su destino tan tranquilamente como salió de su casa, no sé. Pero no sucede lo mismo con las mujeres, las mujeres sí se enfrentan a una situación así. Creo yo que. Pues lo último que tienen es tranquilidad y seguridad de que van. A salir con bien.

I-Entonces lo que tú dices es que este chico se sentía más seguro y una chica en ese caso no se hubiera sentido igual de segura que él

E25- Sí, exactamente y no nada más en los. Vagones mixtos en. En donde sea, en donde sea, que no. Haya cierta protección. Para mujeres, creo que sé. Se tienen y, se sienten inseguras en los hechos en las calles en la noche. En las avenidas en donde sea, no en donde sea, pueden encontrarlas. Potenciales agresores, porque. Hay una. Cultura patriarcal que. Los hombres, por lo tanto. Que son potenciales agresores porque finalmente, pues tú no conoces a las personas. Lo que de uno sí puede tener certeza es dé. Que la cultura. Patriarcal se ha extendido históricamente en las subjetividades. Pero hombres y mujeres. Por supuesto, pero de una manera diferente.

I-¿Cómo ves el hecho de que mujeres entren al vagón mixto?

E25- He visto que quizás con sus. Parejas se sientan un poquito más en confianza. ¿Que así entran solas, no? Eso puede ser una razón. La otra es, pues bueno, o sea, están. Conviviendo y pues. No consideran adecuado separarse y luego volverse a juntar. ¿Qué seguramente habrá personas que sí lo hagan? Quizá hay otras que no. Si llegasen a viajar solas, pues no tendría ningún sentido meterse a un vagón mixto cuando perfectamente. ¿Te puedes ir a donde te sientes más segura, no? Porque si en un vagón mixto no te sientes tan segura. ¿Pues estás en todo tu derecho de buscar un lugar más seguro para dónde viajar, no? Aunque eso no tendría que por qué ser así. No uno, uno. O sea, cualquier persona debería sentirse segura en donde sea, no en donde sea, en el lugar que sea. O sea, creo que. No, pues no, no tienen como, pues esa sensación de confianza y pues sí, o sea, recurren mejor a. A irse a los espacios, o sea, que ya se les asignaron. Pues, porque finalmente en un vagón mixto también corren el riesgo de que puedan ser acosadas más fácilmente. ¿Estás de acuerdo?

I- Sí, Claro.

E25- Entonces, quizás si se sienten más seguras en el vagón. Que fue creado para que las mujeres pudieran sentirse así. De ese modo, creo yo más segura. ¿Y si en los hechos funciona? Digo, habría que ver, no sé al, pues algún tipo de medición, si es que creo que, pues sería ínfima en dado caso de existir, pero el nivel de incidencia del acoso sexual en los vagones exclusivos. Finalmente, se crearon para disminuir. El acoso sexual al interior del transporte público, por lo menos del metro. ¿Entonces, pues Eh, no sé si funcione a plenitud o no, o qué tanto, qué tanta eficiencia? Pues finalmente. Me parece que, pues fueron creados para crear un espacio más seguro para las mujeres. No como ahora vemos los senderos seguros OA intentos. De diversos gobiernos para. Pues para ir erradicando un poco ese tipo de. Ese tipo de prácticas violentas. Y para pues crear entornos un poco más seguros para las mujeres, no para que se sientan más protegidas.

I-¿Y tú crees que han dado resultados?

E25- Pues prácticamente no. Ps. Ejemplos, los botones de pánico y hacen. Muchas veces quiera sirve. Sí, los senderos seguros, pues no, no tengo bien la certeza cómo funcionan. Los camiones exclusivos. Digo quizá de algo a habrán de servir. De ese tipo de acciones se llaman acciones afirmativas, no atendiendo. AA una población vulnerable, se crean condiciones para. Que pues pueda. Que puedan este. Desarrollarse de una manera mucho más adecuada, no, porque precisamente pues. No puede, o sea, las condiciones estructurales de la sociedad les impide existir de una manera libre de una manera igual, no en condiciones de igualdad respecto a otros grupos sociales. Por lo tanto se les da. Se le se les asignan. Ciertos espacios. Que solo pueden usufructuar

estos grupos vulnerables, por ejemplo, las personas con discapacidad, no. O las minorías étnicas en los gobiernos, por ejemplo, o en las cámaras de. De... en los Parlamentos, mejor dicho, se les asigna precisamente un número específicamente para esas personas para que puedan tener representación, ya que de otro modo no podrían tener representación. ¿Les estarían vetados esos espacios de poder si no fuera porque les son obligados? Entonces no sé si han servido de mucho o no. Quizá puede ser que sí. Yo quisiera creer que han servido de algo los vagones exclusivos, por lo menos este baja la incidencia del acoso en esos lugares respecto de los mixtos.

I- Con esto sería todo, te agradezco mucho tu tiempo mucho tu tiempo.

Andrea

A - ¿Qué opinas sobre que haya una división de vagones?

E24 -Pues yo pienso que está bien, al final no se tiene la seguridad necesaria en el metro, no solamente para las mujeres, sino para todos.

Si creo que es una buena medida.

A-¿Alguna vez has sentido que has recibido algún tipo de violencia por parte de una mujer en el transporte público?

E24- Una vez me tocaron mis pompis, era una señora grande, como de uno 60 años, pero si fue un apretón, o sea no fue un roce.

Y al principio me dio risa, pero, pues ya después dije hijole como que esto no está chido.

Cómo que te empiezas a imaginar que te puede pasar o que te puede decir y pues... Pues no te puede hacer nada una señora tan grande, a pesar de que no está chido.

Porque, pues usualmente te dicen que no te puede hacer otra cosa, que, pues se le antojó y ya.

Y pues la verdad casi no pasa a los hombres, que una mujer los acose y pues también piensas que no te puede hacer nada.

A- ¿Entonces tú crees que es relevante?

E24-Sí, si es relevante, pero no le toman la importancia porque no pasa seguido.

A-Decías que cuando ibas en el camión e ibas durmiendo, había mujeres que te despertaban para que les dieras el lugar. ¿Qué opinas de eso?

Pues yo creo que pensaban que te venías haciendo el dormido para no darles el lugar, pero te obligan.

Obviamente, si ves a una señora mayor o a una mujer embarazada le das el lugar y lo haces con gusto, tampoco a uno le va a pasar nada si te vas parado.

Pero que te obliguen a quitarte y que te despierten, son cosas muy diferentes.

A- Y que sientes cuando te obligan?

E24-A mí sí me molesta, porque a demás eras señoras que no lo necesitaban. Porque no lo piden por favor, te dicen, quítate porque me voy a sentar.

A-¿Qué opinas del extranjero que se metió al vagón de mujeres?

E24-Ah, es un tema difícil, que a muchos no les gusta escuchar.

Cómo era extranjero, obviamente él no sabía que no podía entrar ahí, pero era un vato alto, güero de ojo verde.

Y las mujeres se aprovecharon y lo acosaron, hicieron comentarios hacia él y no le hicieron nada.

Yo siento que es como una doble moral de decir tú no puedes entrar, pero él sí porque él sí me gusta.

Siento que aprovecharon su falta de conocimiento para, sí, acosarlo. También, cuántas historias se han escuchado de un viejito que viene con su esposa o un hijo que viene con su mamá y no los dejan entrar y los agreden.

Y otra cosa, pides que no te acosen o pides un vagón exclusivo para que ya no vives eso, pero ellas sí lo hicieron y no estoy diciendo que todas las mujeres son así.

Pero, pues si piden respeto también que ellas lo den, que le sean fiel a sus ideales.

Si una mujer se mete a un vagón lleno de hombres y ellos hacen lo que ellas hicieron, ahí si no se vería bien, levantaría la voz.

Y si se quiere eliminar el acoso, es para ambos lados.