



Universidad de la República
Facultad de Psicología
TRABAJO FINAL DE GRADO
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**La Violencia Basado Género en empresas trasporte público en Montevideo:
Un enfoque desde la Cultura Organizacional y Cultura general**

Estudiante: Esteban David De Mello Ipuche
CI:5.248.892-1

Tutora: Adriana Rovira

Revisora: Alicia Migliaro

Índice

Resumen.....	2
Introducción.....	3
Problema y pregunta de investigación.....	4
Objetivos generales y específicos.....	4
Fundamentación y antecedentes.....	5
<i>Estado del arte.....</i>	<i>5</i>
Marco Teórico.....	12
<i>Cultura organizacional.....</i>	<i>12</i>
<i>Acoso y cultura.....</i>	<i>15</i>
<i>Acosos Sexual callejero.....</i>	<i>17</i>
<i>Cuerpos.....</i>	<i>19</i>
Metodología.....	23
Método.....	24
Técnicas.....	26
Cronograma de ejecución.....	29
Consideraciones éticas.....	30
Resultados esperados y plan de difusión	30
Bibliografía.....	32

Resumen

El presente proyecto de investigación tiene como objetivo conocer y analizar sobre la Violencia Basada en Género (VBG) que sufren las mujeres usuarias del transporte público en la Ciudad de Montevideo. Las empresas de transporte público tienen una plantilla de trabajadores con una sobrerrepresentación masculina, lo que puede propiciar una cultura organizacional con lógicas patriarcales de funcionamiento. Si bien existe un programa para dar seguimiento al tema de quejas y denuncias de usuarias y marco normativo por parte de la Intendencia de Montevideo (IM), las conductas de VBG en el transporte público por parte de los trabajadores siguen presentándose. Muchas investigaciones que refieren al acoso sexual y violencia que viven las mujeres en el transporte público, refieren a una cultura organizacional que naturaliza y justifica estas conductas, y que va a marcar una jerarquía entre los cuerpos en función de su sexo/género. La pregunta de este proyecto busca indagar en cómo se entiende y atiende el fenómeno de la VBG por parte de las empresas de transporte público en Montevideo, analizando la política de prevención y atención en el tema. Es una investigación cualitativa de Estudio de caso, con múltiples técnicas de recolección de información: entrevistas semiestructuradas a informantes clave de las empresas de transporte público, análisis de fuentes secundarias de información como protocolos, acciones de sensibilización, tratamiento de las denuncias que permitan conocer la política organizacional en el tema, también se plantea realizar una observación participante para comprender el fenómeno en su contexto y entrevistas a trabajadores/as de las empresas de transporte encargadas de diseñar la política, así como a quienes tienen responsabilidades a nivel general.

Palabras clave: Transporte público-cultura organizacional-Violencia basada en Género

Introducción

El presente proyecto de investigación pretende conocer y analizar las situaciones de violencia basada en género (VBG) en las empresas de Transporte en Montevideo, de sus trabajadores hacia mujeres usuarias del servicio. Por ese motivo se buscará conocer cómo las personas encargadas de gestionar el transporte público en Montevideo, comprenden el fenómeno de VBG, a partir de los mecanismos de prevención e intervención que emplean ante estas situaciones, cuando son perpetrados por sus funcionarios hacia mujeres usuarias del servicio. Dado que si partimos de la forma en cómo se actúa y concibe el problema en la organización, nos podremos aproximar a la comprensión de un aspecto de la Cultura Organizacional de este sector. Ya que como se conceptualiza más adelante, se puede comprender la cultura a partir de sus valores y prácticas de los sujetos que las llevan a cabo, y se tratará de argumentar más adelante que la VBG puede estar influenciada de alguna manera por a la CO y cultura en general, que es patriarcal y machista. Dado que según las fuentes consultadas es un fenómeno que ocurre frecuentemente en este espacio, está naturalizado y que ocurre en distintas partes del mundo, sin importar si son países desarrollados o no; y a su vez configura distintas maneras en que los hombres y las mujeres utilizan este servicio, siendo estas últimas las que se encuentra con mayores dificultades a la hora de transitarlo.

Por ese motivo se tiene el objetivo de analizar y comprender las prácticas de intervención y tratamiento a las situaciones de VBG en el transporte público que llevan adelante las empresas que gestionan el transporte público en Montevideo. Ya que como se decía más arriba el grado de actuación sobre la misma va hablar de un aspecto de CO que es como se entiende y actúa sobre determinados problemas, y como la VBG en transporte público ya ha sido objeto de estudio en otras investigaciones y hay un nuevo protocolo que trata de abordar el fenómeno de la VBG en esta área, en el sistema de transporte en Montevideo, se encuentra relevante conocerlo a profundidad. De esa forma se utilizará el método de estudio de caso que permite conocer en profundidad determinado objeto en este caso el protocolo que no ayudará a comprender las prácticas que se llevan adelante ante estas situaciones, en el sistema de transporte público de la Intendencia de Montevideo.

Problema y pregunta de investigación

Se plantea como problema las situaciones de la VBG en el transporte público en la ciudad de Montevideo, de sus funcionarios hacía mujeres usuarias del servicio, por lo cual la pregunta es:

¿Cómo se comprende el fenómeno de la VBG en el transporte público por parte de las empresas que gestionan el transporte público en Montevideo a partir de sus mecanismos de prevención y atención cuando son perpetrados por sus trabajadores?

Objetivos generales y específicos

Objetivo general

Analizar y comprender las prácticas de intervención y tratamiento a las situaciones de VBG en el transporte público que llevan adelante las empresas que gestionan el transporte público en Montevideo.

Objetivos específicos

Identificar cómo entienden el problema de la VBG en el transporte público los actores y actrices en las empresas de transporte público.

Identificar si hay respuestas de atención a las situaciones de VBG en el transporte público por parte de las empresas de Montevideo.

Sistematizar y analizar las respuestas de atención y prevención de situaciones de VBG en el transporte público que llevan adelante las empresas en Montevideo.

Conocer y analizar los protocolos de intervención en las situaciones de VBG en el transporte público por parte de las empresas.

Indagar y analizar si existen y cómo funcionan las estrategias de derivación a otras instituciones.

Indagar y analizar cómo se dan las articulaciones con los servicios de atención en VBG de la Intendencia de Montevideo.

Preguntas específicas

¿Cómo los actores y actrices encargados de llevar a cabo la respuesta de prevención y atención conciben la VBG en el transporte público?

¿Cuáles son las prácticas que los actores y actrices instrumentan ante las situaciones VBG en el transporte público?

¿Cómo es el proceso de abordaje en el marco de los protocolos para prevenir e intervenir ante estas situaciones?

¿Cuáles son las estrategias que coordinan con las autoridades de la Intendencia de Montevideo?

¿Hay otras instituciones además de la IM que se articulan con las empresas de transporte público en la implementación de los protocolos?. En caso de ser afirmativo ¿Cuáles son? y ¿Cuál es su papel?

Fundamentación y antecedentes

Estado del arte

A continuación se presentarán diversos antecedentes tanto del campo internacional como nacional relacionado con el problema de investigación.

En el presente trabajo se abordara el acoso sexual en el transporte público en la ciudad de Montevideo, hacia mujeres por parte de los conductores y/o todos aquellos prestadores de servicios provenientes del sector de transporte (ya sea choferes, guardas, o inspectores)

Se encuentra un problema relevante para investigar dado que ocurre en diversas partes del mundo, como sugiere la literatura existente, partimos de la idea que puede haber

una relación con la cultura organizacional y la cultura en general, que es patriarcal. Por eso se parte de la pregunta: ¿Cómo se comprende el fenómeno de la VBG en el transporte público por parte de las personas responsables de gestionar el transporte público en Montevideo a partir de sus mecanismos de prevención y atención cuando son perpetrados por sus trabajadores?. Dado que el grado actuación de la organización ante estas situaciones va hablar de la conciencia que se tiene sobre la violencia Basada en Género (VBG) de las organizaciones y la sociedad.

Cabe aclarar que la delimitación de la población en cuanto a los acosadores, se justifica por dos razones; la primera es que según un informe hecho en Montevideo el 2018 titulado “Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo”, se presenta un sistema que centraliza y sistematiza reclamos y denuncias dirigidos a la intendencia de Montevideo (IM), que es el Sistema Único de Reclamos (SUR) en el cual los autores identifican denuncias hechas sobre situaciones de VBG en espacios de competencia de la Intendencia de Montevideo, especialmente en medios de transporte público o lugares asociados (paradas, locales, etc.), en el cual se analizan 994 reclamos realizados a la IM durante los años 2016 y 2017 relativos al área del Transporte: *“Estos ingresos suelen hacer alusión a comportamientos de conductores, choferes o guardas de medios de transporte público, tanto ómnibus como taxi, para con las usuarias.”* (Johnson y Aguiar, 2018, p.28). En ellos también se narran situaciones por parte de las víctimas donde los conductores acosan a las usuarias, y también en las que conductores y guardas tienen cierta complacencia en llevar a cabo la situación de acoso. Otra razón es que también son los responsables de que las usuarias puedan llegar a su destino de manera segura.

La elección de la ciudad de Montevideo se basa en que en la misma se da la cuestión de la masividad, en la cual también facilita que se dé el anonimato del acosador, que es algo que caracteriza al perfil de estas personas en el 90% de los casos:

En más del 90% de los casos los agresores son personas desconocidas. Este hecho pone en evidencia cómo esta forma en la que se expresa la violencia basada en género posee características que la diferencian de otras formas, como la violencia de pareja, intrafamiliar, laboral, etc. El anonimato de los varones juega un rol central. (Johnson y Aguiar, 2018, p.30).

A su vez el acoso sexual callejero ocurre con mayor frecuencia en zonas metropolitanas que en pueblos: *“Con respecto a si el acoso es más frecuente en zonas rurales o urbanas, aquellas mujeres que viven en zonas metropolitanas reportan más acoso sexual que las que viven en lugares más pequeños, especialmente en pueblos (Bowman, 1993).”* (Zaruský, 2014, p.6)

También como se podrá ver más adelante es un tema importante ya que en los antecedentes internacionales y nacionales se registran que estas mismas situaciones ocurren frecuentemente en estos espacios y en diversos países sin importar el grado de desarrollo.

Antecedentes Internacionales

A nivel regional podemos tomar como antecedente a Rozas y Salazar (2015), en su documento “Violencia de género en el transporte público”: “Una regulación pendiente”, investigan el acoso sexual en cuatro ciudades de la región (Bogotá, Ciudad de México, Lima y Santiago). Su objetivo es formular algunas recomendaciones iniciales partiendo de estas experiencias e identificar prioridades para mejorar la regulación de este sector en los países de la región. Usan como metodología, una sistematización de información a partir de material secundario, usando distintas fuentes internet.

Rozas y Salazar (2015) entre las conclusiones, sacan la siguiente: *“en las cuatro ciudades, al menos seis de cada diez mujeres y en los casos más extremos, nueve de cada diez mujeres, han sufrido actos de abuso y/o acoso sexual en el espacio público, especialmente en el transporte público, instancias que se presenta este problema con mayor frecuencia”* (p.60).

Los autores sugieren que en este sector, dado la magnitud de los datos y la frecuencia que ocurre los diferentes tipos de agresión, es posible pensarlo como una conducta naturalizada en la cultura de los países Latinoamericanos, pero ya que en otras partes del planeta se dan problemas similares en países de otras culturas, en países desarrollados (como Japón o el Reino Unido) y otros no tanto como en Asia y en África, se lo puede entender como resabios patriarcales que subsisten a los mecanismos de articulación y organización social de las sociedades modernas globalizadas. (Rozas y Salazar, 2015, p.60)

A su vez, según ellos, si se les da pesos relativo a estos resabios patriarcales, en la construcción y reconstrucción del orden social, se puede llegar a la idea que la responsabilidad de evitar o mitigar el problema recae sobre la víctimas y, que el Estado no tiene papel en garantizar un desplazamiento seguro y libre de amenazas, en las redes de transporte público y infraestructura de acceso. En esas situaciones, se puede escuchar expresiones como: *“...son las víctimas las que debieran evitar las 'provocaciones', sean vestimentas 'inadecuadas', o circular en horarios poco aptos para las mujeres, o 'conductas' que en general puedan gatillar el abuso y/o acoso sexual”* (Rozas y Salazar, 2015, p.60).

En algunos casos, estas conductas están tan naturalizadas y legitimadas socialmente incluso por la misma víctima, la cual tiene poca conciencia de la “cosificación” del cuerpo femenino (o masculino, según el caso), que estas conductas ponen de relieve. Por este motivo el acoso y abuso sexual no se reconoce como “violencia de género”, ni por las mujeres que son las principales víctimas de las agresiones (menos todavía por los hombres), ambos, no toman en cuenta las consecuencias negativas de estas prácticas en su movilidad y derechos básicos (Rosas y Salazar, 2015, p.61).

En esta misma línea podemos tomar el siguiente antecedente de Ciudad de México en la cual Graglia (2013) en su artículo “Rosa, El nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres”. Su objetivo es identificar los efectos que tiene la división en el transporte público, al analizar cómo la campaña de transporte rosa de INMUJERES ha afectado la perspectiva pública sobre la mujer en el transporte público y los debates de género.

En cuanto a lo expuesto más arriba, explica que para comprender el comportamiento de las mujeres que ocultan su feminidad en autobuses, taxis y el Metro, debemos comprender, primero, la cultura del transporte público y, en segundo, cómo entiende lo público esa cultura. Según ella los lugares tienen una cultura masculina o femenina que dirige el comportamiento de los actores que usan cada espacio, el transporte público tiene una cultura masculina. Por lo tanto, los comportamientos machistas, siendo más preciso el abuso sexual dentro de este espacio, son “normales” en el sentido de que el espacio es peligroso en general y, dadas las diferencias en que se conceptualizan los géneros, lo es más para las mujeres. (Granglia, 2013, p.157)

También según ella, en el transporte público los altos niveles de abuso sexual indican que los espacios urbanos tienen una cultura masculina; nos muestra un porcentaje del promedio de denuncias hechas en el metro: “90% de las denuncias hechas en módulos de seguridad en el Metro son por violencia contra la mujer, y, por consecuencia, son ellas quienes toman la responsabilidad de cambiar su comportamiento de viaje para protegerse de estos crímenes.” (p.156)

La autora analiza las opiniones en torno a la segregación del transporte público, concluyendo que la misma, no genera los efectos esperados porque refuerza la creencia que las mujeres son vulnerables y necesitan que se les dé un vagón especial para ser protegidas, pero por otro lado, el transporte rosa de la línea Atenea¹ tiene un efecto positivo dado que refuerza la idea de la mujer urbana (Granglia, 2013).

¹ “En enero de 2008 se creó el Programa “Atenea”, el Servicio Exclusivo para Mujeres de la Red de Transporte de Pasajero, a través del cual se brinda un transporte seguro, cómodo y económico para usuarias”.(Granglia,2013, p.150)

En esta misma línea Butler (2017) plantea: que las mujeres están en una situación de vulnerabilidad, lo que no es lo mismo que decir que ellas son invariablemente vulnerables, entonces puede ser contraproducente tanto discursos que las culpabiliza por su situación, como también discursos que exigen que el Estado (no sacándole la responsabilidad en su papel para garantizar el sostén de la vida) se haga cargo para tratar de protegerlas, dado que ambas refuerzan su invulnerabilidad, vulnerando más a estas poblaciones. El desafío según ella: *“No es una solución moral que tiende a fijar a las poblaciones precarias como hiperresponsables o como necesitadas de cuidado, es más bien una solución política que busca animar y extender las exigencias democráticas radicales para el empoderamiento.”* (Butler, 2017, p.18)

Como sugiere Butler (2017), la idea es buscar soluciones políticas que empoderen a las mujeres, y siguiendo lo que plantea Graglia (2013) sobre la línea Atenea, esta última es un buen ejemplo de empoderamiento urbano, por parte de las mujeres, no por la segregación, sino por la idea de la mujer urbana.

Por otra parte Morales, Quiroz del Pozo y Ramírez (2016) en su artículo: “Acoso sexual en lugares públicos de Quito: retos para una “ciudad segura”, podemos tomar como antecedente el problema que tiene el programa “Ciudades Seguras” de Quito (Ecuador), que mediante una metodología cualitativa con técnica de entrevista semiestructurada, se entrevistó a dos mujeres que sufrieron acoso sexual en el transporte público, y una en el espacio público, sacaron la siguiente conclusión, que si bien cuentan con un marco legal en que ampararse y infraestructura (cabinas para denunciar) ante situaciones de acoso, el programa falla en la articulación entre las políticas nacionales, locales y operadores de justicia, se relata que hay una naturalización que autoridades, sociedad civil, incluso la víctima tiene del acoso sexual, en cuanto a identificarlo y sancionarlo (Morales et al.,2016).

Entonces antes que modificar las leyes tiene que haber una conciencia de todos los actores implicados, esta idea se puede apreciar en la siguiente cita: *“más que modificar el contenidos de las leyes, 'hay que incidir en sus mecanismos, en las instancias asociadas con su aplicación, y en la actividad y comportamiento de la gente respecto a ellas”* (García y Bedolla, 2002,9)” (Morales et al,2016, p. 33).

Para complementar Segato (2003) defiende la idea de que las leyes tienen eficacia simbólica, en el sentido que les permiten visibilidad y discutir costumbres sociales, que se desea cambiar, en otras palabras aspectos de la cultura.

Antecedentes nacionales

A nivel nacional tenemos como antecedentes, un diagnóstico nacional de Johnson y Aguiar (2018), titulado: “Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo”, en el cual menciona que en la ciudad de Montevideo, uno de los lugares privilegiados para el acoso, ocurre en el transporte público y que se han tomado acciones en esta área, como el arreglo de la infraestructura para evitar estas situaciones. Se relata que se ha tenido un diálogo con la Dirección de Transporte de la IM², en la cual se menciona que las estrategias para evitar esas situaciones, han sido colocar mamparas opacas de medio cuerpo en los últimos asientos, los cuales se encuentran más elevados que el resto, para evitar la exposición de las piernas de las mujeres. También comprar ómnibus con dos filas, de dos asientos a cada lado, para impedir la generación de una tercera fila de pasajeros de pie, ya que las mujeres ubicadas en la fila del medio están más expuestas a tocamientos y roces de su cuerpo. (p.87)

Se mencionan ejemplos internacionales de segregación del transporte en otros países, plantean que a largo plazo no solucionan el problema porque es una cuestión estructural, pero por otro lado es positivo, es una buena medida a corto plazo y de visibilización de la violencia que sufren las mujeres (Johnson y Aguiar, 2018).

También a mediados del 2021 se aprueba un protocolo de actuación ante situaciones de acoso sexual en el transporte público colectivo, en la IM. La cual se resuelve un compromiso por parte de la IM para erradicar la violencia de género y de generar vías de denuncias ante estas situaciones, entendida como problema público, en la siguiente cita se puede apreciar su composición y su alcance en esta área:

El protocolo es impulsado por la Intendencia de Montevideo (IM), en particular por el Departamento de Movilidad y la División Asesoría para la Igualdad de Género, en conjunto con actores integrantes del Consejo Consultivo de Transporte de Montevideo (empresas, sindicatos y usuarias/os).

Este documento rige para la actuación que debe cumplir la Intendencia de Montevideo y las empresas de transporte colectivo, ante la denuncia de un/a usuaria/o del transporte sobre una situación de acoso sexual en los ómnibus, paradas o terminales. (Intendencia de Montevideo, 2021, pp.1-2)

² Intendencia de Montevideo

En esta cita se puede apreciar la articulación entre las Instituciones para tomar acciones y los lugares donde se plantea emplear el protocolo. Podemos interpretar que hay una conciencia de este problema y que se intenta resolver a nivel local.

Este documento nos dará una guía en nuestro proyecto de investigación, porque nos permite identificar actores y actrices competentes para obtener datos de primera mano; en el Departamento de Movilidad, de la División Asesoría para la Igualdad de Género, empresas de transporte(trabajadores de recursos humanos) y algunos trabajadoras/es de los sindicatos que colaboran en el problema.

Otro antecedente nacional es el de Fonseca y Rostagnol (2018) en su investigación "acoso sexual en espacios no-intimos" en el cual desde el método etnográfico y técnica de observación participante en los espacios públicos y en especial el transporte público (líneas, 103 y 104), sacan la conclusión que el acoso en esta área, la práctica corporal adquiere mayor protagonismo, como miradas, roces, acercamientos o explayar las piernas para invadir mayor espacio en los asientos, consideran que el concepto más adecuado es de "acoso moral" formulado por Rita Segato (2003) el cual es una forma de violencia que se manifiesta a través de las costumbres, de ahí su efectividad dado que están naturalizadas en la cultura, por ejemplo a través de gestos o piropos, que no hay (o es escasa) la conciencia de estas conductas como la violencia física.

Tomando en cuenta estos antecedentes y ideas, se podría pensar que el acoso en este espacio, de alguna manera puede estar influenciado por factores culturales, tanto de la sociedad en general como de la cultura organizacional, dado que las estrategias que tiene que ver con arreglar la infraestructura y las leyes para identificar y punir estas conductas, no tiene el efecto esperado, todo parece apuntar, en cómo se desnaturaliza estas conductas arraigadas en las costumbres sociales y como hace la organización de transporte para sensibilizar a los actores implicados, de que son conductas no deseables y que atenta sobre el libre tránsito (en gran mayoría) de las mujeres, de ahí que el presente proyecto de investigación quiera indagar en los mecanismos de prevención y atención de la violencia, en el área del transporte público ante estas situaciones, porque la forma en que se actúe o no actúe, dará cuenta de su grado naturalización y con eso un rasgo de su cultura, que como se tratara de conceptualizar más adelante, en Smircich (1985) citados por Bordejo y Ferrari (2017), que es como entienden y actúan ante determinadas situaciones los integrantes de la organización, en este caso las personas a cargo de gestionar la organización.

Esto a su vez ayudará a dar insumos para pensar y emplear estrategias en estas organizaciones. También desde la organización de trabajo aportará para identificar de qué

forma la cultura es un posible móvil que hacen que surjan y perpetúen estas situaciones, desde una comprensión de cómo la CO está influenciando de alguna manera en las acciones de los actores involucrados en la VBG.

Marco teórico

Cultura Organizacional

Entre las definiciones que se han usado para el marco teórico podemos empezar por definir Cultura organizacional (CO) y como esta puede influir en la aparición de las manifestaciones de violencia.

Según Bordejo y Ferrari (2017) en su artículo "Cultura organizacional": "Su relación con la violencia laboral", abordan el fenómeno de emergencia de las situaciones de violencia en el ámbito de trabajo y la relaciona con la CO. Plantean que la relación entre los valores y las presunciones básicas que subyacen a los comportamientos y conductas disfuncionales de quienes integran el subsistema acosador no han sido exploradas de manera sistemática en sus vínculos con las formas de violencia y acoso laboral.

Según Bordejo y Ferrari (2017) no es fácil brindar una definición de cultura organizacional, dado que son numerosos los autores que han esbozado conceptualizaciones al respecto. Estas diferencias se deben a que se han realizado investigaciones con fines diversos.(p.29).

Smircich (1985) citados por Bordejo y Ferrari (2017) plantea tres tendencias para conceptualizar CO. Entre ellas, se encuentran aquellas que entienden a la cultura como una variable externa a la organización, la cultura como una variable interna y la cultura metáfora como raíz. El primer enfoque, teniendo como referente a Hofstede (1980), entiende que la cultura nacional tiene un fuerte impacto en la organización y que es incorporada a la misma a través de sus miembros al proceso productivo. Desde este punto de vista se entiende a la cultura como "la programación mental colectiva" que diferencia a los miembros de una organización de los de otra, y que fija las formas de pensar, sentir, y actuar. Por otra parte, el segundo enfoque, siendo su referente principal Schein (1992) concibe que la cultura es inherente a todo grupo humano y que la misma tiene la función de ayudar a resolver problemas, tanto de adaptación externos como de integración interna. Para él la cultura se refleja en lo que denomina "las presunciones subyacentes básicas". Las presunciones y

creencias son las respuestas que el grupo ha aprendido ante sus problemas. Con el tiempo llegan a formar una visión compartida que influye sobre los comportamientos dentro de la organización, legitimando modos sociales de percibir y actuar. Desde este punto de vista, la cultura de una organización produce distintas formas de percepción y comportamientos que caracterizan los distintos niveles y funciones de los trabajadores. Este autor explica que la cultura puede estudiarse en tres niveles: el de los artefactos, de los valores y de los supuestos básicos subyacentes, siendo el primero el más superficial y el último más profundo. Sin embargo, el tercer nivel será fundamental para interpretar los artefactos y analizar la relación con los valores declarados por la organización. El tercer y último enfoque que se plantea, se refiere a aquellos estudios, que influenciados por la antropología, consideran a la cultura como algo que la organización son, es decir las organizaciones no tienen cultura, sino que son cultura. Desde este enfoque la construye un sistema de significados que le permiten a los trabajadores interpretar sus prácticas cotidianas, dándole sentido a las tareas que realizan. (p.29)

Para los fines del presente proyecto de investigación se entiende que hay un entramado entre estos tres tipos de Cultura Organizacional que manejan los autores, por lo cual se entiende que estas tres posturas se articulan y complementan.

Hay cuestiones culturales externas, como internas que conforman la organización, como la misma organización es modo de expresión cultural.

Los autores plantean que las prácticas que sustentan las conductas que contribuyen a su aparición y son negativas, tiene una relación con algunos tipos de valores organizacionales, grupales e individuales. Por lo tanto creen que explorar los valores, las creencias y las presunciones que subyacen a estas conductas pueden brindarnos información para comprender el fundamento de estas prácticas de violencia laboral. (Bordejo y Ferrari, 2017, p.33)

La hipótesis de Bordejo y Ferrari (2017) se pueden articular con las fines de la investigación, dado que si bien los mismos entienden la violencia laboral en un sentido amplio como comportamientos negativos que se dan dentro de la organización y que la misma puede estar influenciada por la CO. El transporte público como organización también tiene problemas relacionados a la violencia, de sus trabajadores hacia las mujeres usuarias de mismo en forma de acoso sexual, por tanto se podría pensar que CO influye en la aparición de estas conductas negativas en esta área. Entonces el proyecto apunta a que la cultura organizacional en el transporte público influye de alguna manera en situaciones de acoso sexual, en nuestro caso se va usar la definición de violencia basada en género (la cual se profundizara más abajo) la cual se adelanta que es un tipo de violencia de carácter

sexual basado únicamente por el género de la persona, y que más adelante se tratara de argumentar que tiene su raíz en el contexto de una cultura patriarcal.

Desde esta perspectiva podemos pensar, por una parte, que las organizaciones tienen cultura, por lo cual estarán presentes determinadas presunciones básicas que será visible en conductas y valores (Bordejo y Ferrari, 2017), y que será particular a partir de cada organización, en nuestro caso será las empresas de transporte público, para pensar esta cuestión podemos tomar el siguiente aporte:

Según Graglia (2013) los altos niveles de denuncia en el Metro hablan que en el sector de movilidad tiene una cultura masculina y son las mujeres quienes toman la responsabilidad de protegerse. El transporte público tiene una cultura masculina, por lo cual los comportamientos machistas, en especial abuso sexual son "normales" en este espacio, se lo concibe peligroso en general y más para las mujeres.

Como sugiere la autora son "normales", en el sentido que están naturalizadas esas conductas y como se puede apreciar y se verá más adelante, incluso por la misma víctima. Una idea que se desprende es que hay determinadas presunciones básicas que han habilitado el acoso en la CO de transporte público en particular, dado que se manifiesta en valores y acciones de sus trabajadores, ya que es una organización predominantemente masculina, pero también en la cultura en general ya que la CO no es algo aislado de la sociedad, es parte de una cultura patriarcal.

Para los fines de este proyecto de investigación se encuentra pertinente posicionarse en la comprensión de la cultura organizacional, no solo como variable interna susceptible de ser estudiada sino también la organización como cultura en sí misma, dado que nos permitirá tener un marco interpretativo del fenómeno del acoso sexual en el transporte público en un sentido de una cultura más amplia, es decir (y como se verá más abajo) producto de una cultura patriarcal (Zaruský, 2014), o un orden simbólico (Bourdieu 2000 citado por Billi, Guerrero, Meniconi, Molina y Torrealba, 2015) en la cual se trata de perpetuar, una asimetría de poder entre los sexos, en función del género en el espacio público.

En las organizaciones sociales se da un proceso de interrelaciones en diferentes niveles requiriendo comprender la organización de manera compleja, estableciendo redes que relacionan todos los niveles sin jerarquizar ninguno a no ser con fines heurísticos. (Yopan, Palmero y Santos, 2020, p.277). En este proyecto se dará mayor peso a la

dimensión cultural porque se tratará de comprender el fenómeno de la VBG en la organización desde la misma.

Acoso y cultura

Como se planteaba más arriba de alguna manera la CO y la cultura en general puede ser un antecedente de la VBG en el área de transporte público por parte de trabajadores en esta área, hacia mujeres, por lo cual se encuentra pertinente profundizar cómo estas situaciones de acoso se dan e incluso son naturalizadas por los actores involucrados en el espacio público.

Para pensar el acoso en los espacio público se encuentra pertinente poder delimitarlo mejor, por eso se tomará una definición de Zachary P. Neal (2010) citado por Di Masso, Berroeta y Vidal (2017), para quien los espacios públicos son: *“todas aquellas áreas que están abiertas y son accesibles a todos los miembros del público en una sociedad, en principio pero no necesariamente en la práctica”* (p. 1).” (pp.66-67)

Esta definición tiene una doble virtud. Primero, muestra dos rasgos básicos del espacio público como aspiración democrática: su apertura (espacial) y su accesibilidad a todos en público (en lo social). Segundo, se ve la contradicción interna de la propia definición, la cual señala al mismo tiempo las características normativas del espacio público (apertura y accesibilidad) y su vulneración de facto como rasgos principales (“en principio, pero no necesariamente en la práctica”) (Di Masso et al., 2017,p.67).

Desde esta concepción el espacio público es más para unos, que para otros, o sea es pensado para un tipo de ciudadano varón, blanco, clase media, funcional, que es tomado como ideal de ciudadano, excluyendo otros cuerpos (Di Masso et al., 2017). Que como se profundizará más abajo, el diseño de la ciudad y en nuestro caso siguiendo los planteos de Rozas y Salazar (2015) el desplazamiento en el transporte público responde a las necesidades del sujeto varón y no de las mujeres, las cuales se caracterizan estas últimas por ser en zig-zag.

Por otra parte según Zarusky (2014) para entender el acoso sexual callejero (ASC), hay que tomar lo simbólico y como analizador del problema el sistema sexo-género. Las categorías de lo femenino y masculino, se construyen, excluye y asimétricamente entre ellas. El ASC habla de una dinámica de poder que nos muestra una relación entre sexos a partir del género, dado que estas conductas mayoritariamente son llevadas por hombres sobre mujeres sin su consentimiento. Es parte de una cultura machista y patriarcal, en la

que la mujer queda ubicada en un lugar de inferioridad. La mujer desde la mirada masculina invade un lugar que no es suyo, la provocación viene de ella y el rol del hombre es hacerle recordar cuál es su lugar en la sociedad. Agrega: *“Al acoso sexual callejero se lo puede entender como una forma de violencia que se da en un marco cultural que lo permite”* (Zarusky, 2014, pp.6-7).

Uno de los espacios que ocurre con mayor frecuencia es el transporte público, incluso su diseño en cuanto al recorrido que hacen, responde a las necesidades masculina, porque el trayecto está diseñado para ir de la casa al trabajo y viceversa, pero no responde a las necesidades de las mujeres, ya que si bien están en el mundo laboral, cargan también con las labores reproductivas, en otros términos la doble jornada o doble asistencia (Neffa, 2015) por lo cual su recorrido según Rozas y Salazar (2015) es en zigzag, en su palabras: *“dada la multiplicidad de roles que asumen las mujeres en la unidad familiar, sumado a los labores, complejidad que se refleja en su forma de viajar en zig-zag.”* (p.85).

Retomando con el tema del espacio público, en otros planteos se encuentra dos órdenes, primero el contrato moderno de la ley que concibe a hombres y mujeres en igualdad de derechos, y el segundo que es premoderno que es el sistema de estatus que rige a los géneros, en los cuales se hace presente por medio de la violencia, incluso de forma invisibilizada (acoso moral), y su origen está en los mitos fundacionales donde el hombre impone la primer ley, retomando valga la redundancia por medio de la violencia psicológica, sexual y/o física (Segato, 2003).

Por otra parte según Billi, Guerrero, Meniconi, Molina y Torrealba (2015) al promover cambios contra la violencia contra mujer, se dan ciertos nudos críticos que tienen que ver con la dimensión cultural referida:

Al conjunto de valores, significados, prácticas, interpretaciones de la realidad y formas de relacionamiento social que naturalizan la violencia contra las mujeres, y las estrategias para promover la transformación cultural desde el Estado y la sociedad civil (PNUD³ - ONU Mujeres, 2013: 27) (p.4).

Desde este punto de vista, la CO y cultura en general tiene un fuerte incidencia en el origen y sostenimiento de situaciones de acoso sexual en el transporte público, ya que es un fenómeno que está fuertemente naturalizado y justificado en nuestra sociedad, hasta el

³ Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas

punto de presentarse como un obstáculo en el cambio de la manifestación de estas situaciones. A modo de ejemplo en el artículo de Morales et al. (2016) se plantea que en la Ciudad de Quito (Ecuador), si bien hay una ley y un programa que sanciona el acoso sexual callejero en el espacio público (ASCP), se plantean que falta visibilizar y reconocer las formas naturalizadas del acoso sexual y antes que cambiar el contenidos de las leyes: *“hay que incidir en sus mecanismos, en las instancias asociados con su aplicación, y en la actividad y comportamiento de la gente respecto a ellas”* (García y Bodolla 2002, 9) (Morales et al., 2016,p.33). A grosso modo debe haber una articulación de la ley nacional, con las políticas locales, autoridades y sociedad civil.

En síntesis, si bien hay una ideal de igualdad en el espacio público, que se intenta regular por medios de leyes, y mecanismos de atención, se puede decir que de alguna manera persiste en la cultura en general, a través de los percepciones y hábitos, determinada jerarquía social por medio del género y se perpetúa a través de la violencia. Incluso se plantea que el diseño del transporte no responde a las necesidades de los cuerpos de las mujeres, como consecuencia los cuerpos de hombres y mujeres tienen un uso diferente de este espacio, siendo estas últimas las más perjudicadas.

Acoso sexual callejero

Para poder aproximarnos a este fenómeno tenemos que definirlo. A nivel nacional podemos usar la definición usan Johnson y Aguiar (2018) en el informe titulado “Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo” en la cual su principal definición es la establecida por ONU Mujeres, donde el acoso sexual en espacios públicos:

Incluye comentarios, atención, acciones o gestos con contenido sexual indeseado. Como en otras formas de violencia sexual, el componente clave del acoso sexual es que alguien realiza una acción sin el consentimiento, permiso o acuerdo de la persona o personas a las que se dirige. Acoso sexual incluye formas sin contacto, como comentarios sexuales acerca del cuerpo o apariencia de la persona, silbidos mientras pasa una mujer, exigencias de favores sexuales, quedarse mirando de manera sexualmente sugestiva, persecuciones y seguimiento de una persona, exposición de órganos sexuales.

El acoso sexual también incluye formas físicas de contacto, como frotarse intencionalmente contra alguien en la calle o en el transporte público, agarrar, pegar

una palmada y aproximarse a alguien en una manera sexual. (ONU Mujeres, 2013:6) (p.18).

Por su parte Falu (s.f.): Utiliza la definición del acoso sexual en el espacios públicos de CEPAL, la que según su revisión considera como perspectiva más amplia y universal, entendiendo la misma como:

conductas u acciones, físicas y/o verbales, con connotación sexual, no deseada ejecutada por una o más personas contra una mujer en espacios públicos , que afecten y /o perturben su vida, dignidad, libertad, integralidad física y/o psicológica y/o el libre tránsito, provocando ofensa, intimidación, hostilidad, degradación, humillación (p.3).

Por otra parte Morales et al. (2016) utilizan la definición de acoso sexual en lugares públicos (ACSLP) de Zermeño y Plácido (2009, 23) los cuales lo define como *“un conjunto de prácticas cotidianas, como frases, gestos, silbidos, sonidos de besos, tocamientos, masturbación pública, exhibicionismo, seguimientos (a pie o en auto), entre otras, con un manifiesto carácter sexual”* (p.26). Según los autores estos comportamientos evidencian relaciones de poder entre géneros. Mayoritariamente son ejercidas por hombres y afectan a mujeres. Se trata de una violencia institucionalizada y marcada por las representaciones tradicionales de la cultura, cometida tanto por hombres solos como por grupos. Y agregan que en el 2014, ONU Mujeres considera al acoso sexual en espacios públicos como *“una pandemia mundial”* y que su denuncia que no está lo *“suficientemente reconocida.”* (Morales et al, 2016, p.26).

Las autoras privilegian un punto donde existe consenso: *“se trata de una forma de interacción institucionalizada y por lo tanto, socialmente tolerada’* (Gaytan 2009, 23).” (Morales et al, 2016, p.26).

Entonces se toma el siguiente aporte de Graglia (2013) que siguiendo planteos del construccionismo propone que los problemas sociales y las desigualdades entre grupos son una consecuencia de la discriminación institucional en este sentido, la violencia en el transporte público se entiende como una manera de discriminación de género, igual a la que se da en el trabajo, escuela y deporte, donde las mujeres no tienen las mismas oportunidades de participar que los hombres (p.152).

Tanto Morales et al. (2016) como Granglia (2013), entienden el acoso sexual en el transporte público como una forma de violencia Institucionalizada que discrimina a las mujeres por tratar de participar en determinados espacios, y su origen está en por un lado en la construcción social y el otro se amplía porque no solo es una construcción social, sino también es una construcción social relacionado a los espacios, que de alguna manera han sido habitados y pensados para los hombres, tanto que se culpabiliza a la víctima, y la misma asume la responsabilidad.

A partir de esta idea que hay un orden que se trata de perpetuar por medio del acoso sexual, por lo cual se encuentra pertinente conceptualizar a partir del Documento de Rozas y Salazar (2015) en el cual se lo define como violencia basada en género, la cual se caracteriza en que la motivación es únicamente por el sexo o género de la persona, y su trasfondo es para perpetuar relaciones desiguales de poder entre las personas, en este caso entre hombres y mujeres en el espacio público. En sus palabras:

se define a la violencia de género(o la violencia basada por razones de género) como un tipo de violencia física o psicológica ejercida contra cualquier persona sobre la base de su sexo o género que impacta de manera negativa su identidad y bienestar, físico o psicológico.(p.17).

Según Fuentes (2007) citado por Rozas y Salazar (2015) la violencia de género presenta características diferentes a otros tipos de violencia interpersonal que tiene como cometido alcanzar una finalidad (como el robo o la apropiación de pertenencia), en la violencia de género, el origen de la agresión está únicamente explicado por la condición de género de la víctima y su conducta esperada conforme a las funciones que han sido asignadas social y culturalmente.

Esta definición de alguna manera amplía al tipo de colectivo no reduciendo solo a las mujeres(que sin duda son la mayoría de los casos) sino todas aquellas personas que no cumplan con los estereotipos asignados según su género.

Cuerpos

En este apartado es importante pensar cómo son entendidos y transitan los cuerpos en el transporte público, en el cual el cuerpo de los varones tiene poder y control en este espacio, y el de las mujeres que es mucho menor, para eso tomaremos aportes teóricos que piensan sobre el contexto donde transitan los cuerpos y cómo estos se conciben y actúan en función de su género.

Para comprender cómo el orden social afecta la diferencia de poder entre los cuerpos en función del género, podemos tomar a Billi et al. (2015), según ellos el acoso puede comprenderse como un fenómeno profundamente incorporado dentro de la estructura social, una práctica cotidiana limitada a una sociedad patriarcal donde solo se posibilita diferenciar entre dos géneros: femenino y masculino, entre los cuales al mismo tiempo hay una relación jerárquica mediada frecuentemente por la violencia.

Estos autores parten de algunas ideas de Bourdieu (2000) citado por Billi et al. (2015), en la cual expresan que esta posición jerárquica se basa en la dominación masculina, se sustenta en la violencia simbólica para someter a la mujer en las prácticas cotidianas, en este caso acoso callejero. Estas prácticas se imponen como naturales e incuestionables incluso por la misma víctima (mujeres). El acoso callejero se impone como la reafirmación de la posición inferior de la mujer en el espacio público, históricamente masculino, recordando frecuentemente que no es su lugar y que, al usarlo su cuerpo es público, disponible a ser comentado, tocado y en el peor de los casos violado; también se consolida una asimetría donde el hombre es sujeto y la mujer objeto. En este espacio el cuerpo de la mujer se reduce de esa manera a un simple cuerpo, sin derechos a voz, ni objeción. Por otra parte el hombre, tiene que reafirmar su posición en lo público y su virilidad. El mismo principio que fuerza a la mujer a una feminidad pasiva, obliga al hombre a actuar de forma viril, sexualizando, y con un miedo constante a demostrar alguna característica femenina. El orden simbólico exige que el hombre esté predispuesto al ejercicio de la violencia para revalidar su virilidad frente a las mujeres y los hombres, para permanecer en el grupo de "verdaderos hombres". Entonces, el acoso sexual callejero puede entenderse como una forma de violencia de género, ya sea porque ocurriría de forma mayoritariamente entre un hombre (victimario) y una mujer (víctima), y porque tiende a consolidar relaciones estereotipadas y jerárquicas entre estos géneros, que no favorece la construcción de identidades y de relaciones libres y autodeterminadas entre las personas (pp. 4-5).

A partir de aquí se puede comprender que tanto las mujeres como los hombres están constreñidos socialmente a asumir determinadas formas de actuar, tanto la víctima como el victimario juegan un papel en el orden simbólico y una forma de perpetuarlo es a través de la violencia sexual.

Como se mencionó que el acoso se da dentro de una sociedad patriarcal, entonces, se encuentra pertinente definir qué es patriarcado, podemos tomar la siguiente definición de Dolors Reguant (1996) citada por Varela (2008): Que es una modo de organización política, económica, religiosa y social fundado en la idea de autoridad y liderazgo del varón, en la

cual se da el predominio de los hombres sobre las mujeres. El patriarcado emerge de una toma de poder histórico por parte de los hombres, los cuales se apropiaron de la sexualidad y reproducción de las mujeres y su producto, los hijos, fundando un orden simbólico por medio de los mitos y la religión que lo perpetúan como única estructura posible (pp.145-146).

En esta línea Segato (2003) también habla del mito fundacional en el cual el hombre impone la primera ley y orden en los límites y posibilidades de los géneros, y también explica que el hombre debe cumplir un mandato de la comunidad de pares, demostrando su potencia, en este caso, el de la violencia sexual (ASC), de lo contrario ya no formará parte de la misma. En otras palabras, el hombre no es que desee demostrar poder, sino que tiene que obtenerlo, de lo contrario su estatus será cuestionado por su grupo de pares, estando presentes o no. Entonces se juegan dos órdenes: uno horizontal donde los hombres compiten y crean alianzas entre ellos, y uno vertical donde se trata de perpetuar la desigualdad entre los géneros, no solo entre cuerpos anatómicamente diferentes, sino todo aquellos que trasgreden lo heteronormativo, el binarismo de lo masculino y femenino, a modo de ejemplo la autora estudia las prisiones en Brasil, y ve que este orden se reactualiza en las cárceles, en la cual las anatomías son idénticas.

Para pensar la cuestión de los cuerpos de las mujeres y los hombres, podemos tomar algunos planteos de Butler (2017) en relación al cuerpo de las mujeres, que si bien sufren vulnerabilidad social desproporcionadamente, plantea que la vulnerabilidad no es una característica diferenciadora de las mujeres como grupo. No es que sean más vulnerables que los hombres. Más bien algunos atributos para definir los géneros, como vulnerabilidad e invulnerabilidad, son distribuidos de manera desigual desde ciertos regímenes de poder, y principalmente con el propósito de reforzar esos regímenes que privan de derechos a las mujeres. Piensa la vulnerabilidad y la invulnerabilidad como efectos políticos, efectos desigualmente distribuidos de un campo de poder que actúa sobre y a través de los cuerpos. *“No son características esenciales de los hombres o las mujeres, son más bien procesos de formación de género, al efecto de formas de poder que tiene como meta la producción de diferencias de género acompañadas de desigualdad”* (Butler, 2017, p.18).

Según la autora esto lleva a feministas psicoanalíticas a comentar que la posición masculina, formulada de esa manera, requiere la institución política del olvido o de olvidar, más específicamente, la vulnerabilidad propia y su proyección y desplazamiento a otro lugar. Quien logra esa impermeabilidad borra o externaliza todo rastro de la memoria de vulnerabilidad. Estos modos de distribución y rechazo pueden ser contruidos dentro de las lógicas y estrategias institucionales, y así se convierten en formas de poder que operan sin la arrogancia de un único sujeto que decide.

Se encuentra pertinente para complementar estas ideas, con la idea de “acto performativo” de la misma autora. La cual propone que la idea de que el género sea performativo pone de manifiesto que lo que consideramos una esencia interna de género es construida como un conjunto sostenido de actos corporales, que son naturalizados (Butler, 1999, p.17).

Lo que Butler sostiene es que hay determinados actos que al repetirse en el día a día, dan la impresión de que es la esencia de cada género, en otras palabras antes que un “ser” hombre o mujer, es un “deber ser”. Volviendo a los géneros tradicionales, las mujeres deben mostrar determinados rasgos de feminidad y el hombre de virilidad, también mencionar que el hombre está siempre a prueba, es como una obra de teatro donde los cuerpos actúan su roles. Trayéndolo al acoso en el transporte público, el funcionario del transporte hace un acto de virilidad a través de la VBG contra una mujer, como un acto ante el público que son los pares y las otras mujeres.

Según Segato (2003) el hombre para adquirir el estatus masculino tiene que ponerse constantemente a prueba, y tiene que conquistarlo y restaurarlo constantemente . *“Si el lenguaje de la femineidad es un lenguaje performativo, dramático, el de la masculinidad es un lenguaje violento de conquista y preservación activa de valor (p.38).* Desde esta perspectiva se puede pensar que en el transporte público se juegan estos actos de conquista y restauración del estatus por parte de los conductores, en forma de situación VBG en el transporte público. Esta idea se puede articular con el planteo de Bourdieu (2000) citado por Billi et al. (2015) el orden simbólico somete a la mujeres pero también al hombre, para que su estatus no sea cuestionado por sus pares, por eso tiene que restaurarlo constantemente por medio de la violencia, en este caso del trabajador del servicio de transporte por medio VBG.

Fontela y Rostagnol (2018) plantean que el acoso en el espacio del transporte público es mayor desde las prácticas corporales, siendo casi inexistente el intercambio verbal. Consideran que la mejor forma de caracterizar el acoso en esta área, como el acoso moral, una definición de Segato (2003) que se caracteriza por ser un tipo de violencia que al no ser tan evidente como la violencia física, pasa desapercibida.

Por otra parte Paula Soto (2017) en una investigación en el Metro de Ciudad de México, describe las características de las prácticas de movilidad de las mujeres en este espacio, y propone que la experiencia en el viaje se resiente primero en el cuerpo. Según ella en el Metro las mujeres asumen de forma consciente lo que plantea Bourdieu(2000) citado por Soto(2017), son seres ante todo percibidos, sus cuerpos son objeto de miradas en todo su transitar por estos espacios(p.133)

Para Soto (2017) las distintas formas de violencia sexual producen y reproducen representaciones sociales del género que refuerza una organización jerárquica de los cuerpos en el espacio, donde la violencia es una cualidad masculina y la fragilidad una cualidad femenina. Según esta mirada se confirma una cultura del espacio, en la cual la existencia de las mujeres es precaria y con frecuencia se simboliza como estar fuera de lugar, en un lugar de alteridad, marginalidad o exclusión.

Para la autora en este espacio el cuerpo de las mujeres se experimenta como problemático, la respuesta a la amenaza percibida de la invasión del cuerpo, dan como resultado desarrollo de una serie de prácticas para no ser vistas, a modo de ejemplo la más común es cambiar la vestimenta para no llamar la atención. El Metro es delimitado como masculino, se naturaliza el comportamiento de los hombres dentro de este espacio. Esto tiene como consecuencia la reducción de la utilización de ciertos lugares públicos, y con ello, al limitar su movilidad a causa del temor. (Soto, 2017, p.134)

Metodología

La metodología que se utilizará será de tipo cualitativa, para definirla podemos tomar a Creswell (1998:15, 255) citado por Vasilachis (2006) el cual entiende a la investigación cualitativa como un proceso interpretativo de indagación basado en diferentes tradiciones metodológicas, que examina un problema humano o social. El/la investigador/a construye una imagen compleja y holística, analiza palabras, muestra una detalladas perspectivas de los informantes y el estudio se da en una situación natural. (p.24).

Como deja ver la definición este tipo de metodología es pertinente para el presente proyecto, dado que se quiere conocer las prácticas de prevención y atención ante un problema social, que son las situaciones de VBG en el transporte público, desde la perspectiva de los actores implicados y también desde la puesta en prácticas de los mecanismos de atención. En otras palabras Intenta comprender la perspectiva de los informantes y estudiarlos en su situación natural o sea en su contexto, para *Vasilachis (2006)* cuando habla de situación natural, no es en el sentido que se atribuyen a las ciencias naturales, sino a las circunstancias en que el/la investigador/a *“se aproxima a situaciones, acciones, a procesos, a acontecimientos reales y concretos, de interacciones espontáneas.”* (p.28), en este proyecto, el sistema de transporte público.

Según Gurdián (2010) citado por Durán (2012) se caracteriza la Investigación Cualitativa por su interés en captar la realidad a partir del punto de vista de los sujetos actuantes, de su propio contexto, asumiendo que la realidad se construye socialmente, es

histórica y cambia frecuentemente. Se intenta la construcción de conocimiento, que nos permita comprender el punto de vista de quienes producen y viven la realidad social y cultural. Por lo que hay una adopción de una posición metodológica de carácter dialógico en la que las creencias, los valores, los mitos, los prejuicios y los sentimientos, etc. Son tomados como elementos de análisis para producir conocimiento sobre la realidad humana.(p.123)

En este caso es pertinente este tipo de investigación porque desde la perspectiva de los actores y actrices competentes, se va tratar de conocer los protocolos ante la VBG, en su contexto que es el sistema de transporte público y ayuda a comprender un aspecto de la CO en esta área, qué es cómo se entiende y aborda determinados problemas en la organización

Resulta importante conocer las prácticas en su contexto particular y es interesante explorarlo, ya que el tema fue abordado a nivel nacional por Johnson y Aguiar (2018) en un informe hecho en Montevideo titulado “Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo” y en una investigación hecha por Fonseca y Rostagnol (2018) titulado: “El acoso en lugares no-íntimos”. En los cuales, el primero nos describe que es un fenómeno que ocurre con frecuencia, que hay un sistema de denuncias (SUR), el cual registró denuncias de casos de trabajadores de esta área que han acosado a mujeres y se han hechos intentos para prevenir el acoso desde la infraestructura del transporte; el segundo desde un enfoque etnográfico describe cuales son las formas en que se da la VBG en este contexto particular. En pocas palabras ambos antecedentes dan cuenta de que el fenómeno VBG en esta área, es un tema importante para estudiar y también es importante mencionar que hay un protocolo relativamente nuevo presentado en la página web de la IM, que se encuentra relevante analizar, para ese fin, se explorará un aspecto de la organización de transporte, que tiene que ver con las prácticas que se dan ante las situaciones de VBG en el transporte público en Montevideo.

Método

Con ese fin de conocer las prácticas de intervención y tratamiento a las situaciones de VBG en el transporte público, que llevan adelante las empresas que gestionan el transporte público en Montevideo, se utilizará el Método de estudio de caso: *“Los estudios de caso tienen como característica básica que abordan de forma intensiva una unidad, ésta puede*

referirse a una persona, una familia, un grupo, una organización o una institución (Stake, 1994)" (Muñiz, S.F.,p.1). También siguiendo con Muñiz (s.f.) es una descripción ideográfica que se caracteriza por: "descripción amplia, profunda del caso en sí mismo, sin el propósito de partir de una hipótesis o teoría, ni generalizar las observaciones" (p.1).

En este método importa abordar de manera intensiva una unidad, en este caso la organización de transporte público, importa conocer en profundidad cuáles son los mecanismos que se emplean ante la violencia VBG. Que si bien las conclusiones no son replicable tal cual a otros contextos, sí tiene su importancia en el sentido que da un marco de comprensión a un problema, que sirve para pensarlo en otros contextos.

También es pertinente en el sentido que se analiza un proceso de la organización: *"los análisis de casos en profundidad, en tanto que es un enfoque más bien cualitativo, trata de comprender el proceso por el cual tiene lugar ciertos fenómenos"* (Martínez, 2006, p.172).

Yin (1989:23) citado por Martínez (2006), considera el método de estudio de caso adecuado para temas que considerados prácticamente nuevos, desde su punto de vista, la investigación empírica tiene los siguientes objetivos: 1) Examina o indaga sobre un fenómeno contemporáneo en su entorno real; 2) las fronteras entre fenómenos y su contexto no son claramente evidentes; 3) se utilizan diversas fuentes de datos, y 4) pueden estudiarse tanto un caso único como múltiples casos (p.174).

. También siguiendo a Eisenhardt (1989) citado por Martínez (2006) la concibe una estrategia de investigación dirigida a comprender las dinámicas en un contextos singulares y se que puede utilizar distintos métodos tanto cualitativos como cuantitativos para la recolección de datos, con el fin de describir, verificar o generar teoría. (p.174)

En este proyecto hay un interés intrínseco en el caso, o sea nos interesa ese caso particular y principalmente por la comprensión profunda del fenómeno que nos permita ubicar distintos elementos de comprensión del mismo. En este sentido Stake (1999), diferencia entre tres tipos de estudio de caso, intrínseco, instrumental y colectivo. En el primero la prioridad es conocer ese caso o problema en profundidad y no tanto conocer otros, el segundo se estudia el caso para poder conocer otros casos o un problema general, en el tercero y último el interés es estudiar varios casos para una conclusión en general (pp.16-17).

Con respecto a la cuestión de la generalización de los estudios cualitativos podemos pensar que no se basa en una muestra probabilística sacada de una población la cual se pueda replicar los resultados, sino en el desarrollo de una teoría que puede transferir a otros casos. Por ese motivo algunos autores prefieren hablar de transferibilidad, en vez de

generalización, en la investigación de naturaleza cualitativa (Maxwell, 1998). (Martínez, 2006, p.173)

También cabe resaltar que según Martínez (2006) la credibilidad de las conclusiones de la investigación radica en la calidad de la investigación (p.173).

Entonces también se encuentra el estudio de caso adecuado porque se busca estudiar las prácticas de prevención e intervención en el Acoso Sexual como un tipo de VBG en el transporte público, que llevan adelante las empresas que gestionan el transporte público en Montevideo, en su singularidad inseparable de su contexto y con finalidad de explorar un caso que conocemos poco. Nuestro interés es intrínseco porque nos importa estudiar esta unidad para conocerla en profundidad, sin necesidad de que sean generalizables como en los métodos cuantitativos, pero sí construir teoría para interpretar situaciones con similares condiciones. Y otra característica que tiene este método es que se pueden emplear diversas fuentes de datos para llevar a cabo la investigación, dado que si queremos estudiar los protocolos o las prácticas, donde los protocolos ayudan comprender las mismas, no solamente se va usar la perspectiva de los actores y actrices que llevan adelante estas prácticas, sino que también se tomaran otras fuentes (que se desarrollaran más adelante) que permitan tener una mirada más profunda del fenómeno. Y por último el EC permite mantener el proyecto flexible ante la integración de nuevas fuentes que se vayan recolectando en este proceso.

Técnicas

Entre las técnicas que se utilizarán para recolectar la información serán, la entrevista semiestructurada, el análisis de fuentes secundarias y la observación participante, que se desarrollaran a continuación

Entrevista cualitativa: Entrevista semiestructurada

Se entrevistará a los informantes calificados que les compete estas labores en la institución, que son el personal capacitado del Departamento de Movilidad y la División Asesoría para la Igualdad de Género de la IM, también actores y actrices integrantes del Consejo Consultivo de Transporte (empresas, sindicatos y usuarias/os) también de la IM, las mismas se realizarán en el tercer y cuarto mes de la investigación, de esa forma permitirá conocer las prácticas de prevención y atención a la VBG. Por la cual se aplicará la técnica de entrevista cualitativa con el objetivo de conocer las consideraciones y perspectivas de los informantes calificados sobre el tema, de esa forma obtendremos

información de primera mano sobre el fenómeno estudiado.

Entre las definiciones de entrevista cualitativa podemos tomar la de Aravena et al, (2006) que es un acto de interacción entre dos sujetos-entrevistador y entrevistado-, en la cual se hace un intercambio de comunicación, por medio del cual, el entrevistador busca inspirar al entrevistado interés, confianza, familiaridad, motivación y garantía de identificación para que devuelva, a cambio, información personal en forma de descripción, interpretación y/o información evaluativa". (p.67)

Como se puede apreciar en esta definición, como entrevistadores se llevará a cabo una interacción con los entrevistados (informantes calificados), para poder conocer a partir de la información personal de estos últimos, un punto de vista, que nos permita conocer lo relevante a los objetivos de la investigación, las estrategias de intervención ante la BVG en el transporte público.

Con el fin de recoger información aplicaremos la entrevista semiestructurada que según Aravena et al. (2006) lo que interesa en aplicar este tipo de entrevistado es que es más probable que entrevistado de su punto de vista que un cuestionario cerrado y se su realización se caracteriza por introducir temas y la formulación de preguntas dirigidas por hipótesis(p.64).

Por esta razón la técnicas que se emplea será la entrevista semiestructurada a los actores y actrices que llevan adelante el protocolo ante situaciones de VBG, dado que nos interesa conocer desde su perspectivas la temática, y este tipo de entrevista nos servirá, ya que se va a buscar que los entrevistados pueda desarrollar sus respuestas, en el marco de unas preguntas dirigidas por hipótesis, que van a guiar la entrevista a los objetivos de la investigación, que es conocer los protocolos.

Análisis de Fuentes secundarias

Como forma de conocer el protocolo de prevención y atención BVG se va a complementar la información de las entrevistas con el análisis de las fuentes secundarias, que es información ya elaborados por otras personas, que como se mencionó más arriba están el sitio web de la intendencia de Montevideo en cual tiene un sistema de denuncia de VBG, "sistema único de Reclamos" (SUR) y el protocolo aprobado por la intendencia de Montevideo. También información de difusión sobre la temática, publicados en la página web de la Intendencia de Montevideo, así como las empresas asociadas como por ejemplo Cutcsa. Este análisis se llevará a cabo dentro del tercer al quinto mes de la investigación.

La utilización de estas fuentes las podemos justificar de la siguiente manera, según Aravena et al. (2006):*"Los documentos pueden constituirse en una fuente interesante de información para el investigador cualitativo. La información contenida en ellos puede arrojar*

luz respecto a la entrevista o a la observación, facilitando su comprensión y posterior interpretación.” (p.78). Esta cita nos ayuda a comprender que estas fuentes son relevantes para poder contrastar y complementar datos con las entrevistas y las observaciones que se hagan en este proyecto, ayudándonos a tener una comprensión más amplia de los protocolos.

Técnica de observación participante

La técnica que se va a utilizar es la observación participante, dado que el objetivo principal es poder conocer los fenómenos culturales y sociales dentro de su contexto, y que se basa en dos actividades primordiales:

Observar sistemática y controladamente todo aquello que acontece en torno del investigador, se tome parte o no de las actividades en cualquier grado que sea, y participar, tomando parte en actividades que realizan los miembros de la población en estudio o una parte de ella. (Guber, 2015, p.109)

En este caso el investigador va a observar lo que acontezca en el transporte público, participando como usuario, para que de esa forma tener una perspectiva que permita conocer el contexto en que se aplica el protocolo, como por ejemplo, escuchando conversaciones, observando actos, modos de informar sobre los protocolos e incluso las impresiones, prejuicios y emociones del propio investigador. Es importante agregar que la técnica se usará en el transcurso del tercer y cuarto mes de la investigación

Cabe aclarar que el investigador va a posicionarse más desde la observación sin olvidar que siempre la presencia del investigador va afectar el campo, *“el observador puro es más un tipo ideal que una conducta practicable en el contexto”* (Guber, 2005, p.120), dado que el investigador será un usuario, y adulto de género masculino.

Pero ya que de antemano no se puede saber qué es lo que puede suceder en el campo, quizás se pueda dar conversaciones informales con otros pasajeros (entrevistas etnográficas), o se de una situación de BVG.

Cronograma de ejecución

Actividades	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6
Contacto con organizaciones e informantes calificados	x					
Profundización de la lectura conceptual	x	x				
Elaboración de entrevistas y consentimientos informados		x				
Entrevistas a informantes			x	x		
Observación participante en autobuses			x	x		
Desgrabación de entrevistas			x	x	x	
Análisis de la información			x	x	x	
Elaboración de informe y conclusiones de la investigación					x	x
Difusión de resultados obtenidos						x

Consideraciones éticas

El presente proyecto de investigación se rige por el Decreto N° 379/008 que regula las investigaciones con seres humanos. Tiene por finalidad la protección integral de los sujetos, preservando su dignidad e integridad en la investigación. La investigación se procede después del consentimiento libre e informado de sujetos, que manifiesten su aceptación. La información a los sujetos se brindará en un lenguaje accesible, incluyendo los siguientes aspectos, la justificación, los objetivos y los procedimientos que serán utilizados en la investigación. También la libertad del sujeto de rehusar su participación o retirar su consentimiento, en cualquier fase de la investigación, sin penalización alguna y también se garantizará el secreto que asegure la privacidad de los sujetos respecto a los datos confidenciales involucrados en la investigación.

También estará regida por el Código de Ética Profesional del Psicólogo según la cual se debe garantizar el respeto y dignidad con el fin de resguardar el bienestar y derechos de las personas que participen en la investigación. Se deben aclarar a las personas e instituciones que los datos obtenidos serán para hacer el trabajo de investigación, y dichos datos serán confidenciales. También las personas pueden retirarse de la misma en cualquier momento sin recibir perjuicios por ello.

Resultados esperados y plan de difusión

resultados esperados

Con la presente investigación se busca producir conocimiento en profundidad sobre los protocolos de prevención y atención ante situaciones de violencia BVG en el Sistema de transporte en Montevideo, de sus trabajadores hacia mujeres usuarias del mismo, para conocer sus prácticas y saber sobre sus valores o sea cómo concibe el fenómeno de la BVG las personas encargadas de llevar a cabo su implementación para de ese modo conocer un aspecto de la cultura organizacional en esta área que es como se resuelven determinados problemas.

También poder dar insumo a las empresas que gestionan el transporte público aportando datos que les sean de utilidad para saber cómo está operando este protocolo.

Otra cuestión es poder visibilizar el fenómeno de la VBG hacia las mujeres en ésta área en la ciudad de Montevideo, para invitar al debate público e inspirar futuras investigaciones.

Plan de difusión

Los resultados serán difundidos en conferencias académicas, devoluciones a las organizaciones, y cualquier otro medio de difusión que sea de relevancia los resultados

Bibliografía

Aravena, M., Kimelman, E., Micheli, B., Torrealba, R., & Zúñiga, J. (2006). Investigación educativa I. Universidad Arcis, Chile. Recuperado de: <http://jrvargas.files.wordpress.com/2009/11/investigacion-educativa.pdf>

Butler, J. (1999) *El género en disputa*. Buenos Aires: Paidós.

Butler, J. (2017). Vulnerabilidad corporal, coalición y la política de la calle. *Nómadas*, 46, 13-30. DOI: <http://dx.doi.org/10.30578/nomadas.n46a1>

Billi, M., Guerrero, M., Meniconi, L., Molina, M., y Torrealba, F. (2015). Masculinidades y legitimación de acoso callejero [Ponencia completa para el 8° Congreso Chileno de Sociología 2014 y Encuentro Pre-Alas 2015]. Recuperado de: <https://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/04/Masculinidades-y-legitimaci%C3%B3n-del-acoso-callejero-en-Chile.pdf>

Bordejo, M., y Ferrari, L. (2017). Cultura Organizacional: su relación con la violencia laboral. *Anuario de investigaciones*, 24, pp.27-36. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3691/369155966067.pdf>

Código de ética profesional del psicólogo (2001) Recuperado de: www.bps.gub.uy/bps/file/8120/1/codigo_de_etica_profesional_del_psicologo.pdf

Duran, M. (2012). Estudio de caso en investigación cualitativa. *Revista nacional de investigación*. 3(1):121-134. <https://doi.org/10.22458/rna.v3i1.477>

DUNCKEL-GRAGLIA, Amy (2013) Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *Revista de Estudios de Género*, La

Ventana, 4(37), pp. 148-176. Recuperado de:<https://www.redalyc.org/pdf/884/88428978007.pdf>

Di Masso, A., Berroeta, H. y Vidal, T. (2017). El espacio público en conflicto: coordenadas conceptuales y tensiones ideológicas. *Athenea Digital*, 17(3), 53-92. Recuperado de:<https://raco.cat/index.php/Athenea/article/view/331884>

Falu, A. (s.f.). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencia en el transporte publico. Recuperado de:<https://faud.unc.edu.ar/files/Ana-Falu-Art.-Rev-Novamerica.-27-03-17-.pdf>

Guber, R. (2005). *El salvaje metropolitano:reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Argentina: Paidós

Intendencia de Montevideo. (2021/07/05) Protocolo de actuación ante situaciones de acoso sexual en el transporte público colectivo. Recuperado de:<https://montevideo.gub.uy/aplicacion/resolucion?parametro=2487-21&alto=8100>

Jhonson, N y Aguiar, S. (coords) (2018).*Diagnóstico sobre la violencia hacia las mujeres en espacios públicos en Montevideo: Programa ciudades y espacios seguros para mujeres y niñas*. Montevideo. Intendencia de Montevideo.División asesora para la igualdad de género. Recuperdo de:<https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/diagnostico-violenciahacialasmujeresenesespaciospublicosenmontevideo.pdf>

Morales Alfonso, L., Quiroz del Pozo, N., y Ramírez, G. (2016). Acoso sexual en lugares públicos de Quito: retos para una “ciudad segura”. *URVIO. Revista Latinoamericana De Estudios De Seguridad*, (19), 21-36. <https://doi.org/10.17141/urvio.19.2016.2425>

- Martínez, C., y Piedad, C. (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento & Gestión*, (20),165-193. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=64602005>
- Muñiz, M. (s.f).Estudios de caso en la investigación cualitativa.Facultad de Psicología, División de Estudios de Posgrado:Universidad Autónoma de Nuevo León.Recuperado de:<https://docplayer.es/9690407-Estudios-de-caso-en-la-investigacion-cualitativa.html>
- Neffa. J. (2015). Los riesgos psicosociales en el trabajo. Contribución a su estudio. 1a ed.Buenos Aires: CEIL-CONICET.-U.N.N.E.-F.C.E- U.N.M. CITRA. ISBN 978-987-21579-9-9. Recuperado de: Concepto - Neffa, 2015. Riesgos psicosociales trabajo.pdf
- Martínez Carazo, Piedad Cristina (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento & Gestión*, (20),165-193. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/646/64602005.pdf>
- Poder Ejecutivo Uruguay, Decreto N°379/008, 14/08/2008.Recuperado de: <http://www.impo.com.uy/bases/decretos-originales/379-2008>
- Rozas Balbontín, P., y Salazar Arredondo, L. (2015). Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. Santiago de Chile, Chile: CEPAL. Recuperado de:<https://www.cepal.org/es/publicaciones/38862-violencia-genero-transporte-publico-regulacion-pendiente>
- Rostagnol, S., y Fontela, L. (2018).El acoso en espacios no íntimos: manifestación y expresión de violencia. *En Victoria Espasandín, Alejandra López, (coord.), Acoso sexual en los ámbitos laboral y educativo.Aportes hacia una propuesta de intervención* (pp. 101-113). Montevideo: Udelar. CSIC. Recuperado de:<https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/20222/1/Aco>

so%20sexual%20en%20los%20ambitos%20laboral%20y%20educativo_Espasandin_Lopez.pdf

Stake, R.E. (1999). Introducción. Estudio intensivo de métodos de investigación con estudio de caso. En investigación con estudios de casos (pp 11-14). Madrid: Morata

Segato, R. (2003). *Las estructuras elementales de la violencia. Ensayos sobre género entre la antropología, el psicoanálisis y los derechos humanos*. 1a ed. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.

Soto Villagrán, Paula (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127-146. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591007>

Vasilachis, I.(coord.)(2006). La investigación cualitativa. En estrategias de investigación cualitativa (pp. 23-64). Barcelona: Gedisa

Varela, N. (2008). *Feminismo para principiantes*. Barcelona: España: Ediciones B, S. A. Recuperado de: Varela-Nuria-Feminismo-Para-Principiantes-1-1.pdf

Yopan, J., Palmero, N., y Santos, J. (2020/02/21). Cultura organizacional: De las teorías comunicativas al enfoque complejo organizacional y las perspectivas antropológicas latinoamericanas. *Revista Controversias y Concurrencias Latinoamericanas* 11(20), pp. 263-289. recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/5886/588663787016/>

Zaruski, J. (2014). Pre-proyecto: La vivencia del acoso callejero en mujeres de la ciudad de Montevideo. (trabajo de grado). Facultad de Psicología, Universidad de la República, Uruguay. Recuperado de: <https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/5397>

