



Facultad
Latinoamericana de
Ciencias Sociales.
Sede Argentina.

**Área Género,
Sociedad y
Políticas.**

Un estudio exploratorio sobre la movilidad cotidiana de personas trans* en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Programa Regional de Formación en Género y Políticas Públicas
Maestría en Género, Sociedad y Políticas

Autora: Luján Marchesini

Director: Francisco Fernández Romero

Buenos Aires, Argentina

Marzo 2024

Índice

Prefacio	6
Introducción	8
I. Orientaciones teóricas	13
A. Las vidas trans*	13
B. El espacio público	16
1. Los efectos de la masculinidad hegemónica en el espacio público	16
2. Los efectos del cissexismo en el espacio público.....	18
C. La movilidad cotidiana.....	19
1. Miradas con enfoque de género	20
2. Trans*movilidades	22
II. Lógicas de aproximación al conocimiento	25
A. Enfoque teórico-metodológico.....	25
B. Caracterización de la muestra	28
1. Usuarixs encuestadxs	28
2. Usuarixs entrevistadxs	33
3. Referentes claves entrevistadxs	34
III. Análisis de resultados.....	35
A. Patrones de movilidad cotidiana	35
B. Acceso al transporte público	42
C. Percepciones de seguridad	49
D. Experiencias de discriminación y acoso en la movilidad cotidiana.....	58
IV. Reflexiones finales	71
Bibliografía	75
Anexo 1: Cuestionario de la encuesta de movilidad cotidiana de personas travestis, trans y no binarias.....	81

Índice de Tablas

Tabla 1. Intersección entre diferentes categorías identitarias de las personas trans* encuestadas	29
Tabla 2. Grupos etarios de los que forman parte las personas trans* encuestadas	30
Tabla 3. Nivel educativo de las personas trans* encuestadas	30
Tabla 4. Ocupación de las personas trans* encuestadas	31
Tabla 5. Caracterización de usuarixs entrevistadxs	33

Índice de Figuras

Figura 1. Identidades de género de las personas trans* encuestadas.....	29
Figura 2. Motivos generales de viajes en transporte público de las personas trans* encuestadas	37
Figura 3. Motivos del primer viaje del día de las personas trans* encuestadas	38
Figura 4. Tiempo empleado por las personas trans* encuestadas para realizar el primer viaje del día.....	39
Figura 5. Modos de transporte utilizados por las personas trans* encuestadas en su primer viaje del día.....	40
Figura 6. Motivos del segundo viaje del día de las personas trans* encuestadas.....	41
Figura 7. Ninguna situación impide o limita el uso del transporte público urbano por parte de las personas trans* encuestadas	43
Figura 8. Situaciones que limitan o impiden el uso del transporte público de las personas trans* encuestadas.....	44
Figura 9. Motivos por los que sienten inseguridad las personas trans* encuestadas.....	50
Figura 10. Mejoras que impactarían favorablemente en la percepción de seguridad en el transporte público de las personas trans* encuestadas	57

Figura 11. Personas trans* encuestadas que vivieron situaciones de discriminación y/o acoso por su identidad y/o expresión de género en los últimos 12 meses	59
Figura 12. Cantidad de situaciones de discriminación y/o acoso que sufrieron las personas trans* encuestadas en los últimos 12 meses	59
Figura 13. Agentes de discriminación y/o acoso hacia las personas trans* encuestadas	62
Figura 14. Tipo de situación de discriminación y/o acoso que las personas trans* encuestadas sufrieron la última vez que les sucedió	63
Figura 15. Modificaciones que realizan las personas trans* encuestadas para sentirse más seguras durante su viaje en transporte público	69

Resumen

En las últimas décadas, el estudio de la movilidad cotidiana en las grandes ciudades ha mostrado avances respecto de la incorporación de miradas sensibles al género que permiten comprender lo urbano como un espacio relacional a través del que se traducen ordenamientos sociales complejos y mediante el que operan diferentes sistemas de poder, configurando lógicas de privilegio y opresión sobre quienes transitan el espacio público. Sin embargo, estos enfoques se han centrado principalmente en las experiencias de las mujeres cis, visibilizando los efectos del orden patriarcal y los efectos de la división sexual del trabajo.

En este contexto, la presente investigación indaga, a través de un enfoque combinatorio cuantitativo y cualitativo, las experiencias de movilidad cotidiana de personas trans* en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, arribando al reconocimiento de modos particulares de opresión y exclusión que produce el cissexismo, y su impacto en la percepción de seguridad y el acceso al transporte público urbano de la comunidad trans*. La especificidad de la muestra conformada a los fines de este estudio, caracterizada por una alta inserción laboral formal y educativa, posibilita la comprensión de las dificultades cotidianas que persisten entre personas trans*, aún cuando lograron insertarse en el mercado de trabajo formal y en la educación.

Prefacio

Arribo a la presente investigación, realizada en el marco de la Maestría en Género, Sociedad y Políticas del Programa Regional de Formación en Género y Políticas Públicas (PRIGEPP-FLACSO), como resultado del recorrido académico y profesional que me ha posibilitado mi paso por esta casa de estudios. Este camino me permitió complejizar mi quehacer laboral como analista de género en el sector transporte y percibir como una debilidad el vacío de información que prevalece en cuanto a la movilidad cotidiana de las comunidades trans*¹ y su incidencia en cómo se piensa, planifica y diseña el espacio público y el sistema de transporte en nuestro país. A partir de allí, y gracias al esencial diálogo con mis colegas de la ex Dirección de Políticas de Géneros y Diversidades² del Ministerio de Transporte de la Nación y del Área de Género y Diversidad de Trenes Argentinos, comenzó a tomar fuerza mi interés por indagar y construir información sobre la movilidad cotidiana de las personas trans*, en un contexto de total invisibilización de la cisnormatividad bajo la que se produce el espacio público y los efectos materiales que eso imprime en las experiencias de movilidad y en el acceso al transporte público de estas comunidades.

En este punto me resulta importante enunciar el lugar desde el que me dispongo a investigar y las dudas e inseguridades que me atraviesan como mujer cis³ al llevar adelante este trabajo. En ese proceso me topé con lecturas y trabajos de investigadoras e investigadores (Butierrez y Fernández Romero, 2023; Radi, 2019) que me permitieron enfocarme en construir la pertinencia de este estudio a partir de una perspectiva que se oriente, teórica e intelectualmente, a partir del conocimiento producido por autorxs trans*, y que problematice y evidencie la producción cisexista del espacio y las movildades sobre la base de las experiencias y voces de la propia comunidad. En este recorrido, contar con el apoyo de mi director de tesis, Francisco Fernández Romero, a quien agradezco profundamente su orientación, escucha y acompañamiento, me dio el impulso, y las

¹ El asterisco en el término trans funciona como una forma taquigráfica de incluir a las identidades diversas que se desmarcan de las normas de género, distanciándose del género que le asignaron al nacer (Stryker, 2017). A los fines de esta tesis, adoptamos el término trans* para referirnos a personas que se identifican como travestis, mujeres trans, feminidades trans, masculinidades trans, varones trans, no binaries, agénero, de género fluido y queers, ya que son las identidades de las personas que han participado de esta investigación.

² La Dirección de Políticas de Géneros y Diversidades del Ministerio de Transporte de la Nación fue creada en el año 2020 y fue disuelta con la asunción, el 10 de diciembre de 2023, del actual gobierno presidido por Javier Milei. Asimismo, el Ministerio fue reducido a una Secretaría de Transporte, dentro del Ministerio de Economía de la Nación.

³ Me refiero a que vivo en el mismo género que me fue asignado al nacer y que eso me define como alguien que no tiene el atributo de ser trans (Radi, 2019).

herramientas, para llevar adelante este estudio, que espero contribuya a mejorar las condiciones materiales de las experiencias de vida de las personas trans*.

Aprovecho estas líneas para agradecer su tiempo, saberes y participación a todas las personas que han formado parte de esta investigación. A mi colega Vanina González, junto a quien llevamos adelante el trabajo de campo, y con quien compartimos, aún en contextos adversos, la convicción de introducir esta perspectiva en la planificación estatal del transporte. A Jimena Bondaruk, por su confianza y generosidad. Y por supuesto, gracias a quienes tengo la suerte de que me acompañen en la vida y que desde diversos lugares me han sostenido en este proceso.

Introducción

Pensar el transporte en las grandes ciudades requiere reflexionar sobre los modos en los que el espacio público y lo urbano son producidos en contextos sociohistóricos específicos, y qué tipo de soluciones y para quiénes son ponderadas por planificadorxs y tomadorxs de decisiones. Demanda, a su vez, una visión integrada de las diferentes disciplinas que producen conocimiento sobre el espacio público, las ciudades, las movilidades y lo urbano.

En las últimas décadas, las estrategias de mejoramiento de los sistemas de transporte a nivel regional han tomado un curso centrado en el planeamiento y el diseño basados en el usuario, que tiene como premisa el objetivo de beneficiar, de manera igualitaria, a la población en su conjunto (Espinosa Fajardo, 2018). La prevalencia de este tipo de visiones genera lecturas reduccionistas, no solo de las necesidades y experiencias de movilidad de quienes habitan las ciudades, sino de las lógicas de poder que se materializan y refuerzan en la reproducción del espacio público, el transporte y los entornos urbanos, desde miradas que, lejos de ser neutrales, sitúan al hombre, blanco, cis, heterosexual, trabajador, sin discapacidad, como medida de universalidad. Respecto de lo anterior, son claros los aportes que investigadoras e investigadores feministas han hecho desde diferentes disciplinas, como la geografía, el urbanismo y la sociología, para poner en evidencia la masculinización de estos campos de saber y sus efectos en la vida de las personas. En particular, las líneas de pensamiento de las arquitectas argentinas Ana Falú y Zaida Muxi, con sus textos *Mujeres en la Ciudad* (Falú, 2009) y *Mujeres, Casas y Ciudades* (Muxi, 2019), se han constituido como enfoques pioneros en el reconocimiento de las ciudades como un espacio urbano sesgado por los roles de género. Asimismo, en los últimos años, se han publicado una serie de investigaciones que visibilizan los patrones diferenciales de movilidad entre varones y mujeres cis, las relaciones de poder y las exclusiones sociales que en ese marco se producen (Banco Interamericano de Desarrollo, 2016; Pereyra et al., 2017; Jirón, 2017; Allen et al., 2018; Gutiérrez y Pereyra, 2018) y que han enriquecido este campo de discusión, con la incorporación de una mirada sensible al género.

Si bien se registran avances importantes que han permitido complejizar la comprensión y el abordaje de la movilidad cotidiana en contextos urbanos, evidenciando las diferencias sustanciales respecto de las experiencias y necesidades de diversos grupos sociales, atravesados por dimensiones de género, clase social, pertenencia étnico-racial, discapacidad, entre otras, tales perspectivas no han logrado consolidarse de manera extendida

al interior de los aparatos estatales, dando por resultado la implementación de políticas públicas que, en muchos casos, tienden a reproducir el orden social de género.

Adicionalmente, los estudios y teorizaciones que prevalecen en el sector, muchos de los cuales fueron referenciados más arriba, se basan en una concepción binaria del género y centran sus análisis en categorías que no resultan del todo suficientes para comprender las particularidades de la movilidad cotidiana de la totalidad de los grupos sociales en términos de identidades sexo-genéricas, pudiendo desconocer ciertos aspectos de la configuración del espacio y ejes de opresión específicos que afectan de manera diferentes a personas cis y trans*. En este contexto, la comprensión de las experiencias de movilidad de este último grupo se vuelve relevante para continuar fortaleciendo una mirada del transporte sensible al género que contribuya a robustecer el análisis de las lógicas cissexistas que configuran el espacio público (Fernández Romero, 2019).

En base a lo señalado, se presentará mediante este estudio exploratorio, un análisis de la movilidad cotidiana de un grupo heterogéneo de personas trans* que residen en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A través de una metodología cuali-cuantitativa, que combinó la administración de encuestas a mayor escala y la realización de entrevistas en profundidad tanto a personas trans* usuarias de los servicios de transporte público de la ciudad, como a referentes claves y activistas por los derechos de esta comunidad, se buscó delinear posibles patrones de movilidad y construir significados sobre las experiencias de movilidad cotidiana, privilegiando sus voces y perspectivas. Las concepciones de cissexismo y privilegio cis (Radi, 2019) dieron marco a diversas articulaciones interpretativas que permitieron nombrar, desde las propias comunidades trans*, esas experiencias colectivas.

Conforme al estado de situación mencionado más arriba, considero que este trabajo reviste de interés disciplinar para el área de estudio del urbanismo, la geografía, la sociología y la movilidad cotidiana, y de relevancia político-social, en tanto puede constituirse en un insumo para la planificación futura de políticas vinculadas al transporte, la obra pública y la seguridad ciudadana, a través de las que se impacte favorablemente en la vida de las personas trans*. A continuación, se delimitan con mayor precisión los objetivos que persigue esta investigación:

Objetivo general: Comprender los patrones y experiencias de movilidad cotidiana de personas trans* residentes en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Objetivo específico 1: Caracterizar sus patrones generales de viaje (frecuencia, modos, etapas, horarios, duraciones, motivos).

Objetivo específico 2: Reconocer sus percepciones de seguridad respecto al uso del transporte público urbano.

Objetivo específico 3: Analizar las experiencias de discriminación y acoso en su experiencia de movilidad cotidiana.

Las personas trans* se encuentran presentes en este trabajo no sólo en el marco del objeto de estudio, sino también como principales interlocutorxs intelectuales en todas las instancias del proceso investigativo. Teniendo en cuenta que en Argentina la principal fuente de información respecto de las condiciones de vida de esta comunidad proviene del trabajo impulsado por organizaciones de la sociedad civil y activistas travestis y trans*, las orientaciones teóricas fueron construidas fuertemente a partir de la revisión de antecedentes provenientes del activismo, como así también de la academia, principalmente en base a los aportes de los estudios trans, las contribuciones que ofrece el giro de movilidad en ciencias sociales, y las diversas investigaciones latinoamericanas provenientes de la geografía, la sociología y el urbanismo cercanas a este campo de interés.

En particular, el estudio de la percepción de seguridad y de las experiencias de discriminación y acoso que viven las personas trans* al acceder al transporte público se constituyó, en esta investigación, como un viraje respecto de los modos en los que han sido concebidas estas identidades en las discusiones sociales y políticas en torno al espacio público, pasando de una mirada que las ha ubicado como foco de inseguridad, criminalizándolas por el mero hecho de aparecer (Fernández, 2004; Sabsay, 2011), a una que las sitúa como ciudadanxs a quienes el Estado debe garantizarles su derecho a moverse y a acceder a la ciudad en condiciones de igualdad. Esto requirió, a su vez, contemplar la historia del movimiento travesti-trans* argentino a la hora de indagar los factores que inciden en sus percepciones de seguridad, poniendo de relevancia, por ejemplo, el rol que las fuerzas policiales y de seguridad han tenido en la persecución de mujeres trans y travestis a partir de la segunda mitad del siglo XX (Butierrez, 2023a) y cómo eso se hace presente en sus percepciones de la seguridad en la actualidad.

Si bien se adopta el término trans* con el asterisco como una forma taquigráfica para incluir a las identidades diversas que se desmarcan de las normas de género, distanciándose del género que les asignaron al nacer (Stryker, 2017), en el análisis que resulta del trabajo de campo se tomó la decisión metodológica de desagregar la muestra (62 personas) en tres subgrupos, en los cuales se contemplan todas las autopercepciones identitarias expresadas por quienes formaron parte de este estudio: i) travestis, mujeres trans y feminidades trans (15

personas); ii) varones trans y masculinidades trans (20 personas); iii) no binaries, agénero, género fluido y queer (27 personas). Con estos agrupamientos se buscó, por un lado, delinear algunas regularidades y no atender únicamente experiencias singulares, y por el otro, evitar homogeneizaciones identitarias que pudieran afectar los hallazgos y su interpretación, asumiendo también que cualquier agrupamiento constituye un forzamiento respecto de la adopción del término trans* como marca de una diversidad irreductible (Cabral, 2010, citado en Radi, 2019). Asimismo, situamos que las experiencias de las personas no se encuentran signadas únicamente por la categoría de género, sino que se interseccionan (Crenshaw, 1990) con sistemas estructurales más amplios de clase social, pertenencia étnico-racial, origen y estado migratorio, edad, discapacidad, entre otras, las cuales fueron consideradas en este estudio y hacen a la heterogeneidad de las experiencias de personas trans* a las que nos referiremos en el análisis.

Cabe destacar que el trabajo de campo alcanzó, predominantemente, a personas trans* insertas en el mercado laboral formal y con niveles educativos elevados. Como veremos en la próxima sección, esta situación no es representativa del colectivo en su totalidad pero, como especificidad de esta investigación, posibilita la comprensión de las dificultades cotidianas que persisten entre personas trans*, aún cuando lograron insertarse en esos ámbitos.

Adicionalmente, permite dimensionar de qué manera el cumplimiento de los objetivos perseguidos por ciertas políticas públicas de inserción laboral y educativa, como el cupo laboral travesti-trans (Ley 27.636, 2021), se interrelacionan con políticas de acceso al transporte público. En este sentido, considerando que el trabajo y el estudio requieren, en la mayoría de los casos, que las personas se desplacen hacia los puntos donde desarrollan esas actividades, la movilidad cotidiana se constituye como una necesidad que no es posible evitar, por lo que garantizar su acceso de manera segura reviste de especial interés.

Este trabajo se encuentra estructurado en cuatro secciones. En la primera de ellas se articulan las concepciones teóricas sobre las que se orienta este trabajo, las condiciones de vida de la comunidad trans* y las principales investigaciones latinoamericanas que abordan la experiencia de personas trans* en el espacio público y la movilidad cotidiana urbana. En la segunda sección se presentan las lógicas de aproximación al conocimiento, detallando el enfoque metodológico y las técnicas utilizadas, y avanzando hacia la caracterización de la muestra de esta investigación. La tercera sección se concentra en exponer el análisis realizado a partir del trabajo de campo, articulando diferentes elementos de interpretación que permiten un acercamiento al reconocimiento de los patrones de movilidad, las barreras de acceso al

transporte público, las percepciones de seguridad y las experiencias de discriminación y acoso que hacen a la movilidad cotidiana de las personas trans* que han formado parte de este estudio, con una mirada puesta no sólo en sus experiencias, sino también en las estructuras sociales que posibilitan y configuran ejes específicos de opresión. Por último, en la cuarta sección se puntualizan aspectos y dimensiones que se consideran relevantes del análisis realizado y se destacan las posibilidades que ofrece el estudio de la movilidad cotidiana como enfoque teórico-metodológico (Jirón y Zunino, 2017) para conocer las dinámicas y relacionamientos propios de la comunidad trans*, trazando algunas líneas de investigación a abordar en el futuro.

I. Orientaciones teóricas

Como se introdujo anteriormente, las orientaciones teóricas que enmarcan este trabajo provienen del entrecruzamiento de saberes construidos desde el activismo travesti-trans* y desde el ámbito académico. Siguiendo esa línea, la presente sección se estructura en tres subapartados que configuran las principales fuentes de teoría e investigación sobre las que se basa este estudio: las vidas trans*, el espacio público y la movilidad cotidiana en contextos urbanos.

A. Las vidas trans*

No hay manera de referirse a las vidas trans* si no es recurriendo a la historización de sus luchas, particularmente en este contexto en el que se pretende reconocer las experiencias de su transitar por las ciudades y, en consecuencia, por el espacio público, lugar de disputa en torno al que se constituyeron los primeros reclamos de los movimientos travestis en Argentina. Como señala Butierrez (2023a), la persecución estatal en relación a la aparición de personas trans* en el espacio público en Argentina tiene sus orígenes en la segunda mitad del siglo XX, con la implementación de dispositivos jurídicos de control de la sexualidad y preservación de la moral pública, materializados a través de la redacción de los edictos policiales 2°H y 2°F. Estos instrumentos que, en apariencia, estaban destinados a condenar actos –el vestir con ropa del sexo opuesto, en el caso del 2°F, y el incitamiento al acto carnal, en el caso del Código 2°H– en realidad se constituyeron como dispositivos de segregación y represión de las travestis, a quienes se las condenaba por el mero hecho de aparecer (Sabsay, 2011). Los edictos policiales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires estuvieron vigentes hasta 1998, cuando fueron reemplazados por el Código de Convivencia Urbana, luego de la autonomización de la Ciudad de Buenos Aires en 1994. A partir de ese momento, las anteriores ideas de moral pública fueron reemplazadas por las de tranquilidad pública, asociadas a los usos legítimos del espacio público, las cuales continuaron amparando el accionar policial y los abusos cometidos contra travestis con el pretexto de su ejercicio de la prostitución, aunque las nuevas normativas no permitieran el labrado de contravenciones sobre la base de apariencias o vestimentas (Berkins y Fernández, 2005). Fue en este contexto en el que las travestis, a partir de 1990, comenzaron a organizarse colectivamente para reclamar en contra de la persecución policial validada mediante los instrumentos jurídicos mencionados (Fernández Romero, 2023). El activismo y su participación organizada en

espacios colectivos les permitió transformar una mirada social que hizo de la violencia y el delito un atributo identitario de las travestis, en un reclamo colectivo centrado en su derecho a poder caminar libremente por las calles (Fernández, 2004), otorgando al movimiento una potencia que persiste en el tiempo y que posibilitó la conquista de otros derechos a través de la sanción de normativas como la ley de identidad de género (Ley 26.743, 2012), la ley de cupo laboral travesti-trans (Ley 27.636, 2021), entre otras.

Muchos de los reclamos que se impulsan desde la comunidad trans* tienen que ver con sus condiciones de vida en lo referente a las discriminaciones y violencias que sufren, el acceso a vivienda, a la educación, a la salud y al trabajo. La producción de información estadística al respecto ha sido una de las herramientas más utilizadas por los activismos para visibilizar estas realidades y que nos permiten hoy en día contar con información confiable. En particular nos basaremos en la publicación *Con Nombre Propio* (Ministerio Público de la Defensa, 2023), la última actualización de una iniciativa que comenzó en 2005 con *La Gesta del Nombre Propio* (Berkins y Fernández, 2005) y que da cuenta de la existencia de barreras claras en el acceso a derechos que afectan gravemente las condiciones de vida de esta comunidad, considerando las experiencias de 155 mujeres trans y travestis, 32 varones trans y 25 personas no binarias. Asimismo, contamos con la información resultante del último relevamiento censal que aporta, por primera vez, datos sociodemográficos desagregados por identidad de género, según los cuales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante CABA) se registraron 19.857 personas (0,64% del total de habitantes) que no se identifican con el sexo asignado al nacer. De estas, el 21,1% se identifica como mujer trans/travesti, el 35,2% como varón trans/masculinidad trans, el 27,2% como no binario y el 16,5% expresó que no se identifica con ninguna de las anteriores (Instituto Nacional de Estadística y Censos [INDEC], 2023).

De acuerdo a la publicación *Con Nombre Propio* (Ministerio Público de la Defensa, 2023), este colectivo cuenta con una expectativa de vida reducida en comparación con la de las personas cis, a raíz de la extrema discriminación y exclusión social de los ámbitos familiar, escolar, de salud y laboral. Este estudio revela que de las personas encuestadas que se identificaron como mujeres trans y travestis solo el 24,5% había alcanzado el secundario completo, de los varones trans el 40,6% había completado este nivel, mientras que el 56% de las personas no binarias lo hicieron. En cuanto al acceso al empleo formal, la distribución por grupo identitario es del 13,5%, 46,9% y 24%, respectivamente. Esta publicación, si bien no está enfocada al análisis de la movilidad cotidiana, da cuenta de que el estigma y la

discriminación, la violencia social e institucional son parte de la vida cotidiana de las personas trans*. El 62,2% de las mujeres trans y travestis expresaron haber sufrido algún tipo de violencia, siendo la comisaría (74,2%), la calle (72,2%) y el transporte público (40%) los ámbitos en los que prevalecieron estos episodios. En cuanto a los varones trans, el 65,6% vivió situaciones de violencia, principalmente en la escuela (52,9%) y en la calle (47,6%), pero también en el transporte público (23,8%), mientras que para las personas no binarias el hospital (76%) y la comisaría (71%) fueron los más nombrados. Para todos los grupos las burlas e insultos fueron identificados como la violencia más frecuente.

Como se evidencia en el párrafo anterior, la violencia hacia las personas trans* se encuentra presente, con ciertos matices y especificidades, de manera transversal en las diferentes esferas de sus vidas. Si bien en Argentina la ley de protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia con las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales (Ley 26.485, 2009), no menciona en su redacción a las personas LGBT+ en general ni a las personas trans* en particular, en sus publicaciones el ex Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad de la Nación⁴ nombra a la violencia contra las personas trans* como violencia de género, y caracteriza como una modalidad en particular a la violencia que tiene lugar en el espacio público (Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad, s.f.). Sin embargo, la categoría de violencia de género resulta insuficiente para comprender las opresiones y exclusiones simbólicas y materiales que las personas trans* experimentan, haciéndose necesario introducir la noción de cissexismo, como un sistema que opera, de manera explícita pero también bajo formas menos evidentes, sostenido en un entramado de supuestos sobre la superioridad de las personas cis por sobre las personas trans* (Fernández Romero, 2023). Si bien esas vivencias a las que nos referimos se encuentran marcadas por situaciones de violencia, tal como se expuso en los párrafos anteriores, también tienen lugar otras prácticas discriminatorias que afectan o limitan la vida de las personas trans* y que involucran la mirada social y los supuestos que prevalecen sobre este colectivo (Instituto Nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo [INADI], s.f.) como, por ejemplo, que no se respeten sus pronombres o se les nombre de una manera que no refleja sus identidades de género.

⁴ Con la asunción del nuevo gobierno libertario de Javier Milei el 10 de diciembre de 2023, este ministerio fue reducido a Subsecretaría de Protección contra la Violencia de Género dependiente de la Unidad de Gabinete de Asesores del Ministerio de Capital Humano.

B. El espacio público

Las experiencias de las personas trans* y las mujeres cis en el espacio público comparten un hilo en común vinculado a una especie de penalidad por habitar ese espacio construido en occidente como inherentemente masculino y cis-heterosexual, y que se traduce en una alta percepción de inseguridad (Doan, 2007). Sin embargo, para cada grupo prevalecen los efectos de un sistema de normatividad diferente, que introduce matices y particularidades en sus experiencias urbanas, por lo que en este apartado se presentará, por un lado, el impacto de la masculinidad hegemónica sobre la experiencia en el espacio público de mujeres cis, y por el otro, los efectos del cissexismo sobre la experiencia en el espacio público de las personas trans*.

1. Los efectos de la masculinidad hegemónica en el espacio público

Los desarrollos provenientes de los campos del urbanismo y la geografía feminista constituyen un cambio de paradigma sustancial respecto de la manera de pensar el espacio público, partiendo de la puesta en jaque del par dicotómico público y privado. Siguiendo esta línea, la concepción que en este trabajo se adopta se basa en una mirada relacional del espacio público como un ámbito diverso en el que se suceden múltiples relacionamientos comunitarios que promueven u obstaculizan la autonomía y la socialización de las personas (Col·lectiu Punt 6, 2019). El acceso y el disfrute del espacio público se presentan como condiciones necesarias para el ejercicio de otros derechos (Anapolsky y Pereyra, 2012) y en ese sentido se reviste de un carácter democratizador, en el que se ponen en juego un entramado complejo de exclusiones y desigualdades que no solo producen manifestaciones claras, sino que permiten relevar las bases sobre las que ese entramado se sustenta (Vargas, 2006, citado en Falú, 2009). Un abordaje espacial de las relaciones de género permite conocer, de esa manera, cómo el sexismo y otros ejes de opresión funcionan sobre los territorios, reflejando quiénes diseñan las ciudades y cómo éstas, una vez construidas, siguen moldeando relaciones y subjetividades (Kern, 2021).

Estas perspectivas sitúan de qué forma, a raíz de la división sexual del trabajo, los espacios urbanos privilegian las actividades productivas, respondiendo a las necesidades de los varones desde una mirada androcéntrica, y desestimando los usos vinculados con la esfera reproductiva que evidencian, por un lado, un empleo diferencial del espacio público por parte de las mujeres cis, y por el otro, el despliegue de estrategias por parte de ellas para poder

transitarlo de manera segura (Col-lectiu Punt 6, 2019). En ese sentido, el estudio de la seguridad ciudadana se estructura como una de las dimensiones centrales a tener en cuenta respecto del acceso y disfrute de espacios urbanos, adoptando una noción de seguridad que recupera la posibilidad de convivencia y habitabilidad de las ciudades y que, bajo una mirada de género, implica ir más allá de la prevención y persecución de los delitos, y considerar los efectos de los regímenes de poder que operan en el espacio público (Falú, 2009).

Uno de los efectos de la masculinidad hegemónica sobre los espacios urbanos, estudiado por el urbanismo y la geografía feminista, es el acoso callejero, una modalidad de violencia por motivos de género (Ley 26.485, 2009), en la que se pone en juego el cuerpo femenino como territorio vulnerado, limitando los modos en los que las mujeres habitan el espacio urbano (Falú, 2009) y, por ende, su pertenencia y rol activo en la sociedad. Su percepción del espacio público como un lugar de potencial peligro demuestra, como se viene sosteniendo, que las relaciones de poder se expresan también en la configuración de las ciudades (Jirón, 2007). Situar la vida cotidiana de las personas en el centro de las decisiones urbanas (Col-lectiu Punt 6, 2019) permite considerar aspectos menores que construyen entornos seguros, como la presencia de otras personas y la vitalidad de la calle, en tanto modos de vigilancia informal (Jacobs, 2011, citado en Muxi, 2019). También es fundamental ponderar el rol de la infraestructura en la percepción de la seguridad, poniendo atención a una buena señalización para que las personas sepan con claridad en dónde están y hacia donde se dirigen, generar entornos visibles, evitando zonas oscuras y puntos ciegos donde sea difícil ver y ser visto, propiciar entornos vitales que promuevan la circulación de personas, brindando seguridad natural o vigilancia informal, y disponer de mecanismos de vigilancia formal para poder pedir y recibir ayuda ante situaciones de riesgo (Casanovas et al., 2017).

Además del interés puesto en la seguridad, enfoques feministas del espacio urbano, como los del Col-lectiu Punt 6 (2019), han enfatizado en la importancia del diseño y la gestión del espacio público para fomentar la inclusión y evitar las jerarquizaciones y desigualdades que el sistema patriarcal, capitalista y colonial ha reproducido en su uso. Para ello, han desarrollado un modelo de espacio público y de relacionamiento cuyos pilares son la proximidad, la vitalidad, la diversidad, la autonomía y la representatividad, proponiendo un cambio de prioridades que reconozca y visibilice la importancia de las tareas de cuidado y la corresponsabilidad social para la sostenibilidad de la vida.

2. Los efectos del cisexismo en el espacio público

Con la consolidación del campo académico de los estudios trans* a partir de la década de 1990 y la consecuente introducción de la categoría teórica trans* como otro marcador fundamental para pensar las intersecciones en las experiencias sociales (Radi, 2019), comienzan a surgir, en los últimos años, investigaciones y producciones teóricas que, desde diversas disciplinas, abordan la configuración del espacio público adoptando perspectivas no-cis-céntricas y poniendo en consideración las experiencias de las personas trans*.

La dimensión de la seguridad en el espacio público toma especial relevancia en estas discusiones ya que la mayoría de las vinculaciones de la comunidad trans* con este tema han tenido lugar desde la criminalización de las identidades travestis, leídas como una amenaza al orden público, y a partir de lo que se han desplegado diferentes mecanismos de vigilancia y represión (Sabsay, 2011), tal como se ha profundizado en apartados anteriores. En ese sentido, el interés en el estudio de las percepciones de seguridad de las personas trans* trastoca los modos en los que son pensadas esas identidades y la construcción de su ciudadanía.

En Latinoamérica múltiples producciones académicas abordan aspectos de la vida cotidiana urbana de personas trans*, su acceso a la ciudad y las violencias que atraviesan en el espacio público (Sabsay, 2011; Torre y Aguiar, 2019; Butierrez, 2020; Boy, 2021; Carmona Alvarado, 2021; Godoy, 2021; García Fernández, 2021; Beltramelli, 2022; Godoy, 2022; Barey y Andrada Mihanovich, 2023; Díaz Nocera y Pedrazzani, 2023; Fernández Romero, 2023), contribuyendo de manera relevante a la visibilización de exclusiones y opresiones que se producen en el espacio público y que son, a su vez, reproducidas por él. La mayoría de estos trabajos ubican cómo diferentes sistemas de poder se conjugan en el espacio público, señalando los efectos de la heteronorma y la masculinidad hegemónica, y avanzando hacia lecturas que sitúan las especificidades presentes en las experiencias de las personas trans*, en entrecruzamiento con otros regímenes de clase social, raza, discapacidad, entre otros. En este sentido, la introducción del cisexismo como categoría de análisis ofrece, como señala Francisco Fernández Romero (2023), mayores posibilidades para entender las prácticas explícitamente violentas, conocidas como transfobia o transodio, pero sobre todo para identificar otros supuestos en torno a las identidades trans* que se encuentran operando constantemente y producen exclusiones más allá de las manifestaciones explícitas de violencia. En su trabajo se analizan los efectos del cisexismo en la interacción de travestis y mujeres trans con la policía y con otrxs transeúntes, observando que las experiencias que

involucran personal policial han sido extendidamente negativas en comparación con las segundas, sobre las que se han referido experiencias variadas. Esto da cuenta de la importancia de incorporar la categoría analítica de cissexismo ya que, a diferencia de las mujeres cis, para quienes la mayor presencia policial se traduce en más seguridad (Allen et al., 2018), para las personas trans* puede representar una amenaza a su integridad (Berkins y Fernández, 2005; Fernández Romero, 2023; Ministerio Público de la Defensa, 2023), con ciertas variaciones de acuerdo a sus trayectorias vitales y clase social (Fernández Romero, 2023). En cuanto a la relación con otrxs transeúntes, también se puede ver cómo el ser leído (Cabral y Leimgruber, 2004) como trans* genera un riesgo real o percibido de rechazo o agresión por parte de éstos, y cómo eso disminuye cuando personas trans* son percibidas como cis, lo que, en algunos casos, motiva la modificación de su vestimenta o apariencia al salir a la calle, como estrategia para evitar situaciones de acoso y/o agresión (Torre y Aguiar, 2019; Godoy, 2021; Beltramelli, 2022). Al arribar a este tipo de análisis es fundamental contemplar las diferencias que existen respecto de las diferentes identidades trans*, ya que, como demuestran varios estudios (Berkins y Fernández, 2005; Torre y Aguiar, 2019; Godoy, 2021; Beltramelli, 2022; Fernández Romero, 2023; Ministerio Público de la Defensa, 2023), las percepciones y experiencias varían entre travestis, mujeres trans, varones trans, no binaries y otras identidades sexo-genéricas.

En suma, tal como se vio reflejado también en el apartado que recupera los aportes del activismo y las vidas trans*, el espacio público se constituye como un campo de vigilancia de género, donde dispositivos jurídicos, físicos y simbólicos contribuyen a la naturalización de diversos sistemas de opresión (Almeida, 2019, citado en Díaz Nocera y Pedrazzani, 2023).

C. La movilidad cotidiana

Tal como se viene delineando, se ve cómo los roles y significados asociados a las identidades de género influyen en el acceso al espacio público, condicionando de esa manera la movilidad cotidiana urbana, entendida en este trabajo como el conjunto de desplazamientos que las personas llevan adelante para desarrollar las diferentes actividades relacionadas con la esfera productiva, reproductiva, propia o comunitaria, contemplando tanto los desplazamientos diarios como los que se llevan a cabo irregularmente (Col-lectiu Punt 6, 2019). Como sostienen Jirón y Zunino (2017), la movilidad es una práctica social y a la vez una relación social con implicancias políticas, en tanto se ponen en juego relaciones de poder. En ese sentido, el género en nuestra sociedad, en intersección con otras variables como la

edad, el estatus migratorio, la etnia, las capacidades funcionales, entre otras, producen facilidades, dificultades y barreras respecto de la movilidad cotidiana en las ciudades. La manera en la que se diseña el espacio público, el urbanismo y el transporte, y los modos en los que se conjugan elementos físicos, materiales y espaciales, y también simbólicos, sociales y vivenciales, inciden directamente sobre la experiencia de movilidad de la población (Sáenz Quintero, 2020).

El estudio de la movilidad posibilita el acercamiento a diferentes aspectos de la vida cotidiana de las personas (Jirón y Zunino, 2017) que evidencian modos de habitar y transitar el espacio, y despliegues de estrategias individuales y comunitarias que muchas veces permanecen invisibles. A través de la movilidad cotidiana las personas satisfacen su necesidad de realizar ciertas actividades, muchas de ellas vinculadas a la sostenibilidad de la vida y al acceso a derechos como el trabajo, la educación y la salud, por lo que su posibilidad o impedimento impacta en sus proyectos y condiciones de vida (Gutiérrez, 2010). En este marco, poder establecer patrones de movilidad comunes entre personas trans* permite analizar las relaciones de poder que están en juego en la esfera social y a partir de las cuales se configuran no solo privilegios y exclusiones, sino también alternativas y diversos modos de apropiarse del espacio público y de tejer relacionamientos.

En este apartado se expondrán, por un lado, los principales aportes que el urbanismo y la geografía ofrecen para pensar la movilidad con enfoque de género, y por el otro, las orientaciones teóricas de una serie de trabajos que abordan diferentes aspectos que hacen al campo de discusión de la movilidad cotidiana de las personas trans* y que guían este recorrido.

1. Miradas con enfoque de género

Los estudios disponibles vinculados a transporte y movilidad con enfoque de género dan cuenta de que la movilidad urbana de las personas es sensible al género, es decir, que los patrones de desplazamiento en la ciudad presentan diferenciaciones que están vinculadas a la identidad y expresión de género de quienes transitan en el espacio público y hacen uso de las redes de transporte urbano. Estos trabajos comparten las nociones del espacio urbano y las ciudades que fueron expuestas en apartados anteriores. Además, incorporan técnicas cualitativas de construcción de conocimiento que no son usuales en relevamientos tradicionales de transporte, pero que resultan necesarios para explorar fenómenos

multidimensionales que revisten de una gran sensibilidad social. En particular, la investigación titulada *Ella se Mueve Segura -Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina* (2018), constituye un antecedente de relevancia para el desarrollo de políticas públicas, en tanto destaca el vínculo entre la movilidad y el goce de derechos tales como la educación, la salud y el trabajo, y señala las desigualdades que las mujeres cis enfrentan en el acceso a oportunidades. Asimismo, pondera el rol que factores como la proximidad, asequibilidad, disponibilidad y seguridad tienen en el diseño del transporte público, poniendo especial énfasis en los altos niveles de acoso que sufren las mujeres cis en esos contextos y en las estrategias que estas despliegan para sentirse más seguras, entre las que se encuentran evitar ciertas zonas y horarios, intentar viajar acompañadas, dar aviso al llegar a destino, entre otras.

Atender a las relaciones entre movilidad y género permite tomar en cuenta cómo estas dos dimensiones se dan forma una a la otra, entendiendo a la movilidad no sólo como una práctica social sino también como una relación social que posibilita, responde, produce y/o refleja dinámicas complejas de poder (Jirón y Zunino, 2017). De la misma manera que sucede con los análisis en torno al espacio público, la seguridad y accesibilidad toman relevancia en el estudio de la movilidad, a las que se le suma la dimensión de patrones de desplazamiento como modo de caracterizar los viajes que las personas realizan usualmente, atendiendo a aspectos como el motivo del viaje, los modos de transporte utilizados, los horarios, las frecuencias, etc., muchos de los cuales se ven determinados por jerarquías y roles sociales (Pérez, 2019). Al centrarse en el género, estos enfoques muestran de qué manera la feminización de las tareas de reproducción de la vida influye en los patrones de movilidad de las mujeres cis, quienes se mueven con propósitos diversos, realizan viajes encadenados y utilizan principalmente modos de transporte público (Allen et al., 2018). Estas caracterizaciones reflejan las implicaciones espaciales del trabajo de cuidado, a partir de las que es posible ubicar la movilidad del cuidado, término acuñado por Inés Sánchez de Madariaga (2009), como paraguas que engloba los diferentes motivos de viaje vinculados con la reproducción social, como ir a hacer las compras, acompañar o llevar a centros de salud o a la escuela a personas que no se desplazan autónomamente, ir a hacer trámites y gestiones, entre otras. Esta autora advierte la importancia de considerar este tipo de movilidad en el diseño de políticas de transporte, cuyos criterios suelen estar direccionados por la movilidad del empleo, siguiendo patrones masculinizados. Las dimensiones de accesibilidad, seguridad y patrones de movilidad se conjugan en el espacio produciendo facilidades o barreras físicas,

financieras, organizativas, temporales, y simbólicas que pueden configurar exclusiones sociales vinculadas a la infraestructura y operación de transporte, razón por la que incorporar estas perspectivas a la planificación del transporte público urbano resulta fundamental (Jirón et al., 2010).

Aun cuando el abordaje que suelen hacer estas corrientes en términos de identidades de género es de carácter binario, trabajos como el de Paola Jirón y Dhan Zunino Singh (2017) han señalado la importancia de avanzar hacia el estudio de la movilidad más allá del binomio varón cis-mujer cis, y desde una mirada interseccional que permita abordar la complejidad de la diversidad en los territorios.

2. Trans*movilidades

Si bien en América Latina no predominan los estudios que se pregunten específicamente por los patrones de movilidad cotidiana de las comunidades trans* y sus experiencias de seguridad en el acceso al transporte público urbano, el abordaje de diferentes dimensiones vinculadas a este campo de discusión constituye una guía de importancia para la construcción de conocimiento relativo a lo que investigadoras norteamericanas conceptualizan como transmovilidades (Lubitow, et al., 2017).

En los últimos años varixs autorxs latinoamericanxs comenzaron a interesarse en las experiencias de las personas trans*, poniendo el foco en aspectos como el acceso a la ciudad, la seguridad y las formas de habitar el espacio urbano. Si entendemos el viaje en transporte público como el trayecto entre un fin y su satisfacción (Gutiérrez, 2010), en el que éste no comienza cuando subimos al transporte, sino que inicia en el punto de origen en el que estamos y se extiende hasta el punto de destino al que pretendemos llegar para realizar cierta actividad, incluyendo desplazamientos a pie por la ciudad, vemos que existen puntos de encuentro entre el estudio de la movilidad y el transporte y el estudio del espacio público, en tanto sitios caracterizados por un alto flujo de circulación de personas diversas que no se conocen entre ellas, cuyos aspectos infraestructurales y de operación se encuentran regulados por entes estatales (Fernández Romero, 2023). En ese sentido, el cúmulo de saberes vinculados a las experiencias de las personas trans* en el espacio público, profundizados en el apartado que señala los efectos del cissexismo en ese entorno, cobran total relevancia para pensar la movilidad.

La investigación doctoral de Francisco Fernández Romero (2023) sitúa, a través de un encuadre cualitativo, la manera en que las vivencias negativas de travestis y mujeres trans en

el espacio público limitan su movilidad cotidiana, afectando sus posibilidades para realizar ciertas actividades, y ofrece una historización que da cuenta de que, si bien en la actualidad las feminidades trans se sienten más libres para circular por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, esto varía cuando se tiene en cuenta la experiencia de trabajadoras sexuales y migrantes, como efecto del cruce con otras opresiones. Asimismo, advierte sobre el riesgo de adherir a posiciones dicotómicas, ya sea universalizando la necesidad del espacio público, considerando los modos de movilidad cis como deseados por las personas trans*, o bien romantizando las formas de vida que, por opresiones y exclusiones, prevalecen por fuera del espacio público. Por su parte, Sáenz Quintero (2020) se plantea, mediante un enfoque cuantitativo, de qué manera las discriminaciones urbanísticas e infraestructurales afectan las experiencias de movilidad de personas trans* en Bogotá, Colombia, subrayando la importancia de responder a sus necesidades desde el diseño de políticas urbanas. Sin embargo, este trabajo, aunque señala algunas diferencias, tiende a equiparar las experiencias de inseguridad de las mujeres cis con las de las personas trans*. Por último, Gabriel Godoy (2021) investiga, a través del empleo de estrategias cualitativas, aquellas particularidades que caracterizan el tránsito de personas trans* en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y localidades del conurbano bonaerense, haciendo hincapié en las reacciones negativas con las que se encuentran al interactuar con otrxs transeúntes. El autor arriba a la conclusión de que el tránsito de personas trans* por el espacio público está signado por el temor de vivir agresiones o rechazo, y que estas situaciones, cuando efectivamente suceden, se intensifican o disminuyen de acuerdo al grado de amoldamiento de la expresión de género de la persona a los estándares de género vigentes. Como señalan Cabral y Leimgruber (2004), los modos en la que las personas manifiestan su género a través de su vestimenta, peinado, gestualidad, entre otras, genera la marginación, la persecución y el castigo de aquellxs que no adaptan su expresión de género a las normas impuestas en nuestra cultura.

La revisión de los trabajos que anteceden a esta investigación permitieron situar puntos clave para profundizar la indagación en torno a las barreras que impactan en el acceso al sistema de transporte y las experiencias de inseguridad en la movilidad cotidiana vinculadas a la discriminación y acoso por la identidad de género de las personas trans*. En cuanto a esto último, la información presentada en la publicación *Con Nombre Propio* (Ministerio Público de la Defensa, 2023) señala al transporte público como uno de los ámbitos en los que prevalece el estigma, la violencia y la discriminación hacia las personas trans*, como se detalló en el apartado I.A. Tales resultados han motivado y guiado el

propósito de este estudio, asumiendo, a su vez, la responsabilidad que el Estado tiene respecto de la problemática que se configura en torno a la movilidad cotidiana de la comunidad trans*.

II. Lógicas de aproximación al conocimiento

A. Enfoque teórico-metodológico

Conforme a los supuestos, intereses y propósitos delimitados, se llevó adelante un estudio exploratorio, adoptando un enfoque teórico-metodológico basado en una estrategia combinatoria cuanti-cualitativa, como lógica de aproximación al conocimiento, que permitió delinear la magnitud del problema y hallar regularidades en la movilidad cotidiana de las personas trans* encuestadas, pero también posibilitó la construcción de significados sobre sus experiencias. Partimos de la concepción de que tanto el trabajo de campo como las reflexiones teóricas revisten de igual jerarquía para la construcción de conocimiento y que es a partir del diálogo entre ambos que se construyen las coordenadas del proceso de investigación y análisis, que tiene sus inicios a instancias de las primeras problematizaciones, acercamiento a los campos de saber y delimitación del universo empírico, y que continúan durante todo el desarrollo del estudio (Bloj, 2010). El análisis que se presentará más adelante es el resultado de la interacción entre la información resultante de la realización de encuestas y entrevistas en profundidad y las orientaciones teóricas presentadas en la sección anterior. Estas técnicas, provenientes de métodos cuantitativos y cualitativos, respectivamente, son complementarias entre sí y su integración como estrategia metodológica amplía las posibilidades de abordaje del problema que guía esta investigación.

La elección de la encuesta como instrumento de investigación de carácter cuantitativo se basó en el objetivo de establecer regularidades y operacionalizar variables para producir información estadística de mayor alcance (Hipertexto PRIGEPP Taller, 2022, 4. 2). En este caso se trató de una encuesta virtual y autoadministrada de carácter anónimo, de una duración aproximada de 10 a 15 minutos, que fue difundida mediante diferentes redes sociales y enviada a organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la diversidad sexual y de género, lo que posibilitó su rápida circulación, dando lugar a un muestreo no probabilístico de bola de nieve (Scribano, 2008) y por autoselección, ya que cada persona decidió voluntariamente formar parte de la muestra. La delimitación espacial de la investigación fue la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), capital de la República Argentina compuesta por 48 barrios, en la que viven 3.120.612 personas en una superficie de 206 km², de las cuales el 0,64% no se identifica con el sexo asignado al nacer (INDEC, 2023). El grupo destinatario fueron las personas trans* mayores de 16 años que residieran en CABA.

Al ingresar al enlace de la encuesta se accedía a un primer apartado en el que se comunicaba la institucionalidad desde la que se llevó adelante el trabajo de campo, los objetivos de la investigación, el grupo destinatario, la duración estimada de la encuesta y el carácter de anonimato. El cuestionario, disponible para su consulta en el Anexo 1, adoptó un diseño de preguntas cerradas de opción múltiple, estructuradas en diferentes secciones: i) Datos de información general; ii) Uso del transporte público urbano; iii) Seguridad en el transporte público urbano; iv) Situaciones de discriminación y acoso; y v) Patrones de movilidad cotidiana, en cada una de las cuales se introdujo la temática a abordar. A los fines de contemplar otras opciones no previstas en el diseño del instrumento, la mayoría de las preguntas incluían la opción residual de campo abierto “otra”. Asimismo, si bien las preguntas requerían respuesta obligatoria, se incorporó la opción “no sé/ prefiero no responder”, con el objetivo de respetar la decisión de cada persona.

En la primera sección se relevó información relativa a la identidad de género, lugar de residencia, edad, pertenencia étnico-racial, discapacidad, educación, ocupación y trabajo. En la segunda se sondearon cuestiones vinculadas específicamente al uso del transporte público urbano, motivos, frecuencia, uso de la tarjeta del Sistema Único de Boleto Electrónico⁵ (en adelante SUBE) y situaciones que limitan o impiden su uso. Las situaciones específicas de inseguridad se indagaron en la sección 3, haciendo hincapié en los motivos y en aspectos que mejorarían la percepción de seguridad. La sección 4 se enfocó en conocer si se vivenciaron situaciones de discriminación o acoso en el viaje en transporte público en los últimos 12 meses, profundizando por parte de quienes, en que situaciones, cuántas veces y de qué manera eso afectó su viaje. Por último, se indagaron, en la sección 5, los desplazamientos que hacen a la movilidad cotidiana, considerando barrios de CABA, horarios, motivos de los viajes, modos de transporte utilizados, entre otras. Asimismo, al final de la encuesta se presentó un espacio de desarrollo para expresar otros comentarios sobre aspectos no considerados en el cuestionario, se brindó información sobre canales de denuncia de situaciones de acoso y discriminación, y se ofreció la opción de dejar un canal de contacto para quienes tuvieran interés en participar del proceso de entrevistas en profundidad.

La muestra definitiva estuvo conformada por 62 personas trans* residentes en CABA, cuya caracterización se detallará en el siguiente apartado.

⁵ El Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) es un medio de pago de gestión estatal para abonar los pasajes de tren, subte y colectivos a través de una tarjeta que tiene tarifa diferencial para jubiladxs, excombatientes, beneficiarixs de planes sociales y trabajadoras de casas particulares.

En cuanto al enfoque cualitativo, su elección estuvo sostenida en el interés de analizar la integración de factores sociales y culturales que inciden en la experiencia de movilidad y el uso del transporte público. Las entrevistas en profundidad permitieron ahondar en aspectos claves que hacen al problema de investigación y analizar, a través de un paradigma interpretativo, las significaciones y sentidos (Hipertexto PRIGEPP Taller, 2022, 4. 2) de diferentes situaciones que fueron relevadas en la etapa de entrevistas, posibilitando, por su apertura y flexibilidad, la inclusión de relaciones que no se habían contemplado en el diseño de las encuestas. Si bien se tomó como base la instancia cuantitativa, en las entrevistas la secuencia de las preguntas y su formulación no fueron estandarizadas, y se priorizó seguir el ritmo de la conversación, creando una relación dinámica en la que la lógica de la propia comunicación favoreciera la producción de discurso por parte de cada persona entrevistada individualmente (Alonso, 1994). Se realizaron, por un lado, entrevistas en profundidad a 10 personas trans* usuarias del transporte público de una duración de entre 30 y 60 minutos, quienes voluntariamente brindaron su información de contacto en la encuesta para participar de esta instancia, y por el otro, 4 entrevistas a referentes clave de una extensión de entre 60 y 90 minutos, las cuales propiciaron el acercamiento a puntos de vista expertos y con conocimiento de las luchas y experiencias de las personas trans* a nivel colectivo, si bien se entiende que las percepciones de cada activista y organización no son generalizables a las de todas las personas de la misma comunidad. El total de entrevistas se realizó de manera virtual a través de una plataforma de videoconferencia. En algunos casos se procedió a la grabación del encuentro bajo consentimiento de la persona entrevistada y en otras se tomaron notas sin grabar. Los fragmentos de las entrevistas a personas usuarias que se utilizaron en la sección de análisis de resultados mantendrán el carácter anónimo, brindándose únicamente la identidad de género y edad de la persona, mientras que los fragmentos de las entrevistas a referentes claves serán identificados con nombre y apellido, habiendo todxs ellxs brindado su consentimiento para hacerlo.

El trabajo de campo se realizó durante los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2023 y se llevó adelante desde la institucionalidad de la Dirección de Políticas de Géneros y Diversidad del ex Ministerio de Transporte de la Nación⁶, lo que posibilitó garantizar la factibilidad, ampliar el alcance, mejorar la receptividad y establecer vínculos con otros entes

⁶ La encuesta fue lanzada desde el Ministerio de Transporte de la Nación como parte de un estudio de mayor alcance que dirigido a personas residentes en CABA y primer cordón del conurbano bonaerense. Para la realización de esta tesis se tuvieron en cuenta únicamente las respuestas de las personas residentes en CABA.

del Estado, como el ex Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad de la Nación, con referentes y organizaciones, como la Federación Argentina LGBT, quienes colaboraron con la difusión de la encuesta. También se realizó un intercambio con esta última organización, previo a la administración del instrumento, a los fines de evaluar si la estructuración y la formulación de las preguntas favorecía su fácil comprensión, si resultaban respetuosas y si había aspectos relevantes no considerados. A partir de esa instancia de participación se incorporaron modificaciones al instrumento que enriquecieron la investigación.

Las estrategias de análisis de datos adoptadas consistieron, en primer lugar, en un análisis estadístico descriptivo de la información obtenida de las encuestas, a partir de las cuales se organizó el material y se establecieron relaciones entre diferentes variables. Luego se procedió a la lectura de las notas y la escucha de las grabaciones de las entrevistas en profundidad, adoptando principalmente estrategias de conexión, para comprender la integridad de cada situación, y estrategias de categorización (Maxwell, 2019), a los fines de hallar regularidades entre las experiencias de diferentes personas y la información obtenida de la administración de las encuestas.

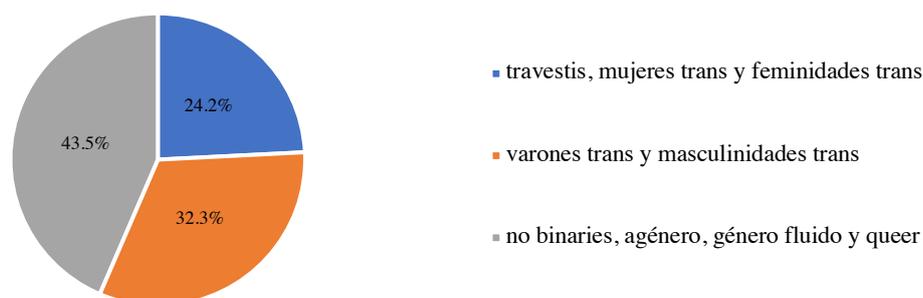
B. Caracterización de la muestra

1. Usuarios encuestados

Respecto de las personas encuestadas, la muestra definitiva estuvo conformada por 62 personas trans* que viven en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de entre 20 y 55 años. A los fines de este trabajo y en consonancia con los criterios teóricos-metodológicos adoptados, las identidades de género de las personas trans* que conforman la muestra fueron agrupadas de la siguiente manera: i) travestis, mujeres trans y feminidades trans (15 personas); ii) varones trans y masculinidades trans (20 personas); iii) no binaries, agénero, género fluido y queer (27 personas), contemplando todas las autopercepciones identitarias expresadas por quienes participaron de este estudio. Con el fin de evitar condicionamientos que pudieran tender a fijar la identidad de las personas encuestadas a la representación de un género en específico, la pregunta del cuestionario que indagó la identidad de género fue de respuesta múltiple, contemplando también la opción de campo abierto. Como resultado, el 40,3% de las personas trans* encuestadas refirieron identificarse con dos o más categorías, a partir de lo que se definieron los tres agrupamientos mencionados, a los que responderán los análisis que

se expondrán en la sección III, con el objetivo de delinear algunas regularidades y a su vez evitar homogeneizar las experiencias de personas que se identifican de manera diversa entre sí.

Figura 1. *Identidades de género de las personas trans* encuestadas*



Nota: Distribución por identidades de género en el total de la muestra.

Dado que en esta investigación se asume la inseparabilidad de las dominaciones de raza, género, clase social, capacidad funcional, entre otras, para pensar las experiencias de las personas trans* en su movilidad cotidiana, a continuación, se presentan algunas caracterizaciones de la muestra vinculadas a estas intersecciones.

Tabla 1. *Intersección entre diferentes categorías identitarias de las personas trans* encuestadas*

	Travestis, mujeres trans y feminidades trans	Varones trans y masculinidades trans	No binaries, agénero, género fluido y queer
Se reconoce cómo indígena o descendiente de pueblos indígenas u originarios	20%	5%	11,1%
Se reconoce como afrodescendiente o tiene antepasados africanos	13,3%	0%	7,4%
Condición migrante	20%	0%	3,7%
Se reconoce como una persona con discapacidad	0%	25%	18,5%
Cuenta con Certificado Único de Discapacidad	0%	15%	7,4%
Cuenta con educación de nivel secundaria completa o más	86,6%	100%	100%
Cuenta con un empleo formal	86,6%	85%	63,0%

Nota: En esta tabla se desagregan las categorías de identidad de género, siguiendo los agrupamientos realizados a los fines de esta investigación, según algunas características sociodemográficas.

En cuanto a la edad, si bien el estudio estuvo dirigido a personas mayores de 16 años, la edad mínima registrada fue de 20 años. Como se muestra en la siguiente tabla, tanto en el grupo de travestis, mujeres trans y feminidades trans, como en el de no binaries, agénero, género fluido y queer, la mayor prevalencia etaria se ubicó en el intervalo intermedio de 31 a 40 años, mientras que para el grupo de varones trans y masculinidades trans esa prevalencia se observó en el intervalo de 20 a 30 años. Para todos los grupos la menor prevalencia se ubicó en el intervalo de mayor edad.

Tabla 2. Grupos etarios de los que forman parte las personas trans* encuestadas

Grupos etarios	Travestis, mujeres trans y feminidades trans	Varones trans y masculinidades trans	No binaries, agénero, género fluido y queer
20 a 30 años	33,3%	60%	40,7%
31 a 40 años	53,3%	25%	55,5%
41 a 55 años	13,3%	15%	3,7%

Nota: La tabla ilustra la caracterización por intervalos etarios de la muestra, desagregado por identidades de género

La mayor prevalencia respecto del nivel educativo alcanzado coincide para los tres grupos, arrojando que la mayoría de las personas que participaron del estudio cuentan con estudios universitarios incompletos. El nivel mínimo de educación formal alcanzado para el grupo de travestis, mujeres trans y feminidades trans fue el secundario incompleto, mientras que para los otros dos grupos fue el secundario completo. En cuanto al nivel máximo, posgrado completo, sólo fue alcanzado por personas no binaries, agénero, género fluido y queer. Para el grupo de travestis, mujeres trans y feminidades trans el nivel máximo alcanzado fue el universitario completo, mientras que para varones trans y masculinidades trans fue el posgrado incompleto.

Tabla 3. Nivel educativo de las personas trans* encuestadas

	Travestis, mujeres trans y feminidades trans	Varones trans y masculinidades trans	No binaries, agénero, género fluido y queer
Secundario incompleto	13,3%	0%	0%
Secundario completo	6,6%	15%	3,7%

Terciario incompleto	6,6%	15%	14,8%
Terciario completo	20%	10%	18,5%
Universitario incompleto	40%	30%	37%
Universitario completo	13,3%	20%	7,4%
Posgrado incompleto	0%	10%	3,7%
Posgrado completo	0%	0%	14,8%

Nota: La tabla muestra el nivel educativo de cada grupo identitario.

Para todos los grupos se observa que el trabajo es la ocupación que prevalece, independientemente de las identidades de género. Del grupo de travestis, mujeres trans y feminidades trans el 100% refirió trabajar, en el grupo de varones trans y masculinidades trans el 90% lo hizo y el 81,5% en el caso de personas no binaries, agénero, género fluido y queer. En relación con el estudio, el 33,3 % de travestis, mujeres trans y feminidades trans refirió estar estudiando, de manera similar al grupo de varones trans y masculinidades trans (30%), mientras que el 44,4% de no binaries, agénero, género fluido y queer lo refirió.

Tabla 4. *Ocupación de las personas trans* encuestadas*

	Travestis, mujeres trans y feminidades trans	Varones trans y masculinidades trans	No binaries, agénero, género fluido y queer
Solamente estudia	0%	5,0%	11,1%
Estudia y Trabaja	33,3%	25,0%	29,6%
Estudia y Recibe una prestación estatal	0,0%	0,0%	3,7%
Solamente trabaja	66,6%	55,0%	51,9%
Trabaja y Realiza tareas de cuidado no remuneradas	0,0%	10,0%	0,0%
Solamente realiza tareas de cuidado no remuneradas	0,0%	5,0%	0,0%
Sin ocupación	0%	0%	3,7%

Nota: La tabla muestra el porcentaje de cada identidad de género que realiza cada ocupación o combinación de ellas.

Si procedemos a comparar estos datos sociodemográficos con las estadísticas expuestas en la Sección I, vemos que varios aspectos que prevalecen en la muestra respecto de las condiciones de vida de las personas trans* presentan diferencias significativas. Por ejemplo, mientras que el estudio *Con Nombre Propio* (Ministerio Público de la Defensa,

2023) revela que de las personas encuestadas que se identificaron como mujeres trans y travestis solo el 24,5% había alcanzado el secundario completo, de los varones trans el 40,6% y de las personas no binarias el 56%, el análisis realizado en torno a la muestra de este estudio arroja números considerablemente mayores: un 86,5% respecto de las travestis, mujeres trans y feminidades trans completaron el nivel secundario y un 100% en cuanto a los grupos de varones trans y masculinidades trans y personas no binarias, agénero, género fluido y queer. Algo similar sucede con el empleo formal, en el que el informe muestra que la distribución por grupo identitario es del 13,5% para travestis y mujeres trans, 46,9% para varones trans y 24% para personas no binarias, y en cambio, para la muestra de esta investigación, los datos vinculados al acceso al empleo formal son 86,6%, 85% y 63% para cada grupo respectivamente. Con eso queremos señalar que, de acuerdo a otros estudios, en la comunidad trans* existen mayores vulnerabilidades respecto de algunos aspectos que influyen en sus condiciones de vida, como el acceso a la educación y a un empleo formal, que las que se evidencian en la muestra de esta investigación. Si bien eso no perjudica los resultados de este trabajo, ya que no está orientado a obtener información estadística representativa de toda la comunidad trans*, sino que se trata de un estudio exploratorio, resulta necesario poner de relieve este aspecto, entendiendo que en las experiencias personales confluyen diferentes dimensiones que no pueden pensarse aisladamente. Asimismo, una reflexión respecto del sesgo de participación presente en esta investigación podría indicar la incidencia de diferentes variables, como la confiabilidad en el estudio, el acceso a conectividad digital para responder el cuestionario virtual, la fatiga de investigación (Bonté, 2021; Ashley, 2021, citado en Fernández Romero, 2023) que personas trans* experimentan por el alto caudal de encuestas o entrevistas a las que son convocadxs a participar, o la institucionalidad desde la que se llevó adelante, que propició que la encuesta circule por diferentes organismos y ministerios gubernamentales donde se insertaron laboralmente muchas personas trans*, dando lugar a una muestra donde prevalece, por ejemplo, el empleo formal, que no suele ser una realidad extendida a toda la comunidad trans*. Respecto de la confiabilidad, una de las referentes clave entrevistada hace mención a que la encuesta circuló por muchos grupos pero que hubo personas que decidieron no participar por razones asociadas a ello:

Yo estoy en muchos grupos de activismo de personas travestis, trans y no binarias y circuló mucho el censo, y muchísimas personas, me llamó la atención, de la población

se quejaron de que no lo iban a hacer, que no lo iban a compartir porque estaba hecho por personas cis, porque yo no sé de dónde salió esto ¿Quién lo hizo? ¿Cuántas personas travestis y trans participaron? ¿A quiénes nos consultaron? ¿A quiénes no nos consultaron? O sea, yo entiendo que no se puede todo, porque también me pasa, nos pasa a nosotres con el censo que estamos haciendo, no es que lo abrimos y vamos a participar dos millones de organizaciones, porque es imposible. Pero sucedió también ese rum rum. Hay desconfianza en la comunidad, hay como esos miedos de bueno, che, ¿qué van a hacer con estos datos? (F. Guimaraes, comunicación personal, 2 de noviembre de 2023).

2. Usuarixs entrevistadx

Fueron 10 personas las entrevistadas en tanto usuarias del transporte público urbano, 4 de ellas se identificaron como travesti, mujer trans y/o feminidad trans, 2 como varón trans y/o masculinidad trans y 4 como no binaries, agénero, género fluido y/o queer. A continuación, se presentan algunos aspectos que hacen a su caracterización.

Tabla 5. *Caracterización de usuarixs entrevistadx*

	Travestis, mujeres trans y feminidades trans	Varones trans y masculinidades trans	No binaries, agénero, género fluido y queer
Cantidad de personas	4	2	4
Se reconoce cómo indígena o descendiente de pueblos indígenas u originarios	-	-	-
Se reconoce como afrodescendiente o tiene antepasados africanos	-	-	-
Migrante	1	-	1
Se reconoce como una persona con discapacidad	-	2	-
Cuenta con Certificado Único de Discapacidad	-	2	-
Cuenta con un empleo formal	4	2	1

Nota: En esta tabla se muestra una caracterización general de las personas que fueron entrevistadas en calidad de usuarixs, siguiendo los agrupamientos identitarios realizados a los fines de esta investigación. Los números representan cantidad de personas.

Como se ve, en las instancia de entrevistas no se contó con representatividad respecto de personas trans* que se reconocieran como afrodescendientes o descendientes de pueblos

indígenas, por lo que no predominará el análisis en torno a esa variable en la sección III, pero resultan dimensiones de interés para continuar indagando a futuro.

3. Referentes claves entrevistadxs

Se realizaron entrevistas en profundidad a 4 referentes clave, en las que se abordaron aspectos vinculados al acceso, la seguridad y el acoso en el transporte público urbano:

- Marlene Wayar, activista travesti por los derechos humanos y las infancias trans.
- Florencia Guimaraes, activista travesti matancera.
- Fer Albornoz, activista y secretario de Salud Mental y Consumos de la Federación Argentina LGBT.
- Leo Giamo, activista y referente de Urbanismo Queer.

III. Análisis de resultados

La experiencia de movilidad cotidiana es un fenómeno complejo y reviste de una alta sensibilidad social, en la que se integran diferentes dimensiones tales como los patrones de desplazamientos, el acceso y la seguridad ciudadana. Todas ellas se encuentran influidas por determinantes sociales que se interseccionan produciendo experiencias heterogéneas. Como se dijo, las diversas identidades de género que forman parte de la categoría trans*, tal como se adopta en este trabajo, se ven afectadas de manera particular por las interrelaciones que se establecen entre el cisexismo y la movilidad, las cuales se dan en una zona de disputa de corporalidades, sexualidades y subjetividades, como lo es el espacio público. Siguiendo estas consideraciones, esta sección se encuentra estructurada, por un lado, teniendo en cuenta las dimensiones mencionadas, y a su vez, contemplando, en las oportunidades que se considera relevante, las variaciones presentes conforme a los agrupamientos identitarios formulados en el marco de esta investigación.

A. Patrones de movilidad cotidiana

El análisis en torno a los patrones de movilidad nos permite conocer las características de los viajes que cada persona realiza para llevar adelante diferentes actividades, poniendo atención en los motivos de esos desplazamientos, el tiempo empleado, los horarios y los modos de transporte utilizados (Pérez, 2019). En la estructuración de la encuesta los motivos fueron formulados en términos de verbos, en coherencia con la concepción de movilidad que adoptamos, a partir de la cual entendemos que la movilidad está orientada a la satisfacción de actividades y no simplemente a la llegada a lugares (Gutiérrez, 2010). En ese sentido, las opciones propuestas fueron ir a trabajar, ir a estudiar, ir a hacer actividades recreativas o de ocio, etc. Este aspecto de la movilidad fue indagado tomando como referencia el día de la semana en el que las personas encuestadas más viajes suelen realizar, considerando un viaje como el desplazamiento entre el punto de origen y el de destino, el cual se realiza con un motivo asociado a la realización de una actividad. En cuanto al tiempo empleado para realizar un viaje, se contempla la duración desde la salida desde el punto de origen hasta la llegada al lugar de destino. La frecuencia en el uso del transporte fue relevada considerando la cantidad de días por semana que las personas encuestadas lo usan. Por último, al indagar los modos mediante los que realizan los desplazamientos, se consideraron transportes públicos, modos no motorizados como el transporte a pie o en bicicleta, vehículos personales como

motocicleta y automóvil, y servicios de taxis, remises o autos solicitados mediante aplicaciones celulares.

Tal como se planteó en las orientaciones teóricas, el acceso al espacio público y al transporte son condiciones necesarias para el ejercicio de derechos como el trabajo, la educación y la salud (Gutiérrez, 2010). Más del 90% de las personas trans* encuestadas refirieron utilizar el transporte público para realizar al menos 3 actividades. Si se tiene en cuenta que una amplia mayoría (91%) de las personas refirieron que el trabajo constituye una de sus principales ocupaciones y que el 71,2% utiliza el transporte público al menos 4 veces por semana y un 76,3% lo hace para ir a trabajar, vemos cómo la movilidad asociada al trabajo se constituye como una necesidad que no es posible evitar, es decir, que las personas, independientemente de su experiencia en el transporte y en el espacio público, deben desplazarse por la ciudad casi diariamente con un motivo asociado a la subsistencia, como lo es el trabajo. De igual manera sucede con otros motivos de viaje asociados al acceso a la educación y a la salud, los cuales se destacaron entre las personas trans* encuestadas, quienes en un 49,2% refirieron utilizar el transporte público para ir a estudiar y el 81,4% para ir a realizarse tratamientos o chequeos médicos. Adicionalmente, refirieron utilizar el transporte público para realizar actividades recreativas o de ocio (81,4%), ir a visitar amistades, familias u otros (74,6%) e ir a hacer trámites (66,1%). En ese sentido, vemos cómo la experiencia de movilidad se encuentra presente de manera transversal en la vida de las personas como una dimensión que no es posible evitar, y cómo diferentes aspectos vinculados a ella generan barreras, tal como lo expresan varias de las personas entrevistadas:

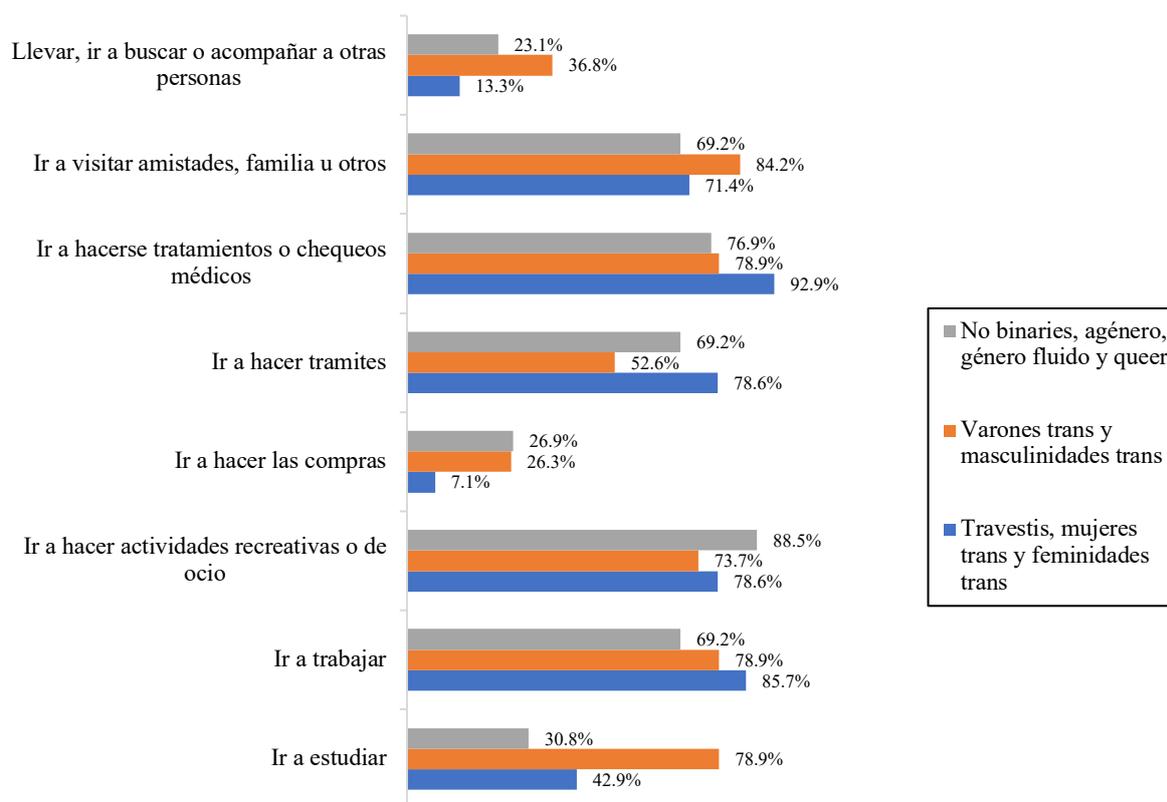
El transporte público influye en todo, lo utilizamos tanto para ir a trabajar, para ir, no sé, a ver a una persona querida, como para ir a un médico, para la vida en general, entonces cuando vos eso lo tenés limitado, también se limita tu vida social, se limita el acceso a la salud, al ocio, y a todo lo que queramos abordar en el mundo. (F. Guimaraes, comunicación personal, 2 de noviembre de 2023).

Se te genera un trauma que te pase algo en el transporte público que no lo podés evitar o que no podés dejar de elegir, te saca autonomía el no poder moverte en transporte público por sentirte amenazado, vulnerabilidad absoluta. (Varón trans de 26 años, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023).

Es como que viajar lo tengo que hacer igual. Me limita y me hace sentir mal, sí, pero es como que tenés que levantar todas las barreras posibles porque igual yo tengo que ir a laburo, igual yo tengo que moverme por la ciudad. (Varón trans no binarie de 25 años, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023).

Si bien las tendencias generales no muestran grandes diferencias, en la figura 2 se observa cómo se distribuyeron los motivos generales de viaje referidos por las personas encuestadas, diferenciándolos conforme a los agrupamientos identitarios realizados a los fines de esta investigación. Cabe destacar, como se dijo con anterioridad, que, al ser una muestra relativamente pequeña en el que los agrupamientos identitarios están conformados por entre 15 y 27 personas, si bien se muestran los datos diferenciados por categoría identitaria, no es posible realizar generalizaciones a partir de estos hallazgos.

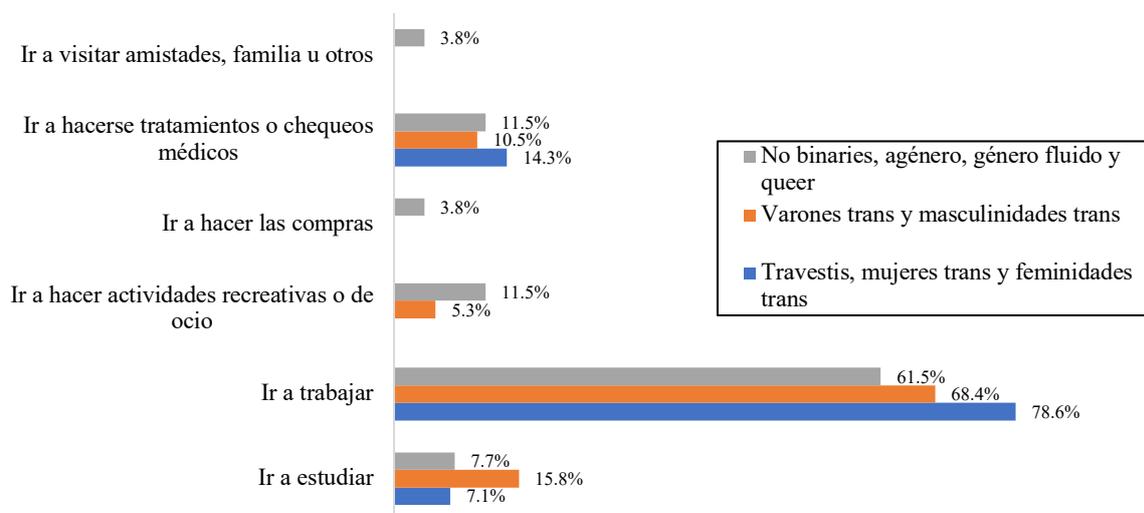
Figura 2. *Motivos generales de viajes en transporte público de las personas trans* encuestadas*



Nota: Se muestra el porcentaje personas trans* que refirieron utilizar el transporte público para realizar cada una de las diferentes actividades, siguiendo los agrupamientos realizados a los fines de esta investigación. Cada persona refirió 1 o más actividades.

En cuanto al día de la semana en el que realizan mayor cantidad de viajes, se observa una distribución similar en todos los días de la semana, excepto para los domingos, día que no fue referido por ninguna de las personas. Respecto a la cantidad de viajes que realizan ese día, solo un 15,3% refirió realizar 3 o más, mientras que el 84,7 % realiza 1 o 2 viajes por día. El primer viaje de ese día es realizado para ir trabajar en la mayoría de los casos, si bien se observan algunas variaciones entre los grupos identitarios, como se muestra en la figura 3.

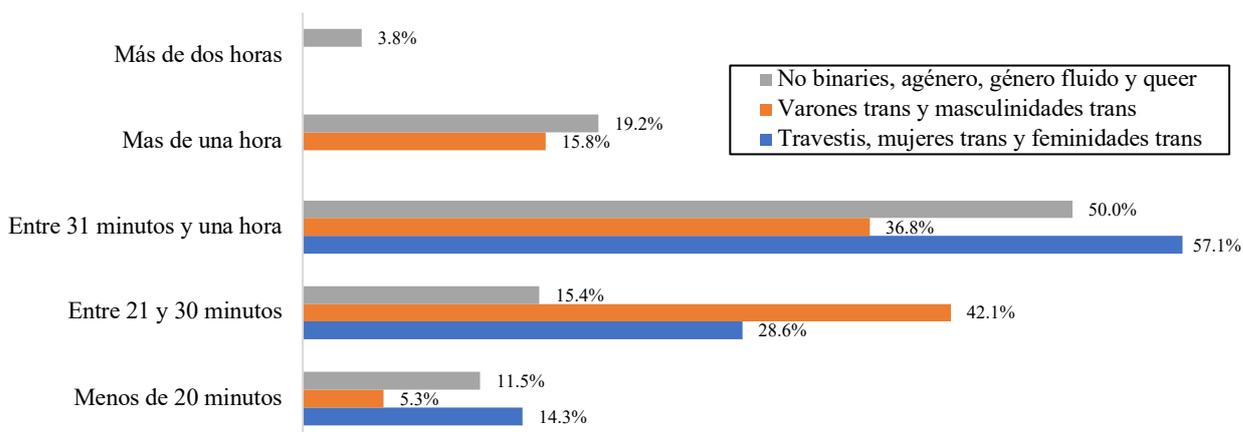
Figura 3. *Motivos del primer viaje del día de las personas trans* encuestadas*



Nota: Se muestra el porcentaje personas trans* que refirieron utilizar el transporte público para realizar cada una de las diferentes actividades en el primer viaje emprendido el día de la semana que más viajes realizan, siguiendo los agrupamientos realizados a los fines de esta investigación.

El 71.4% del total de las personas encuestadas inicia su primer viaje del día durante la mañana, en la franja horaria de entre las 5:00 y las 12:00 h. En cuanto al tiempo empleado para realizar ese primer viaje, tanto travestis, mujeres trans y feminidades trans como no binaries, agénero, género fluido y queer mayoritariamente realizan viajes de una duración de entre 31 minutos y una hora, mientras que los viajes de varones trans y masculinidades trans son, en su mayoría, de duración menor a media hora, como se puede ver en la figura 4.

Figura 4. Tiempo empleado por las personas trans* encuestadas para realizar el primer viaje del día



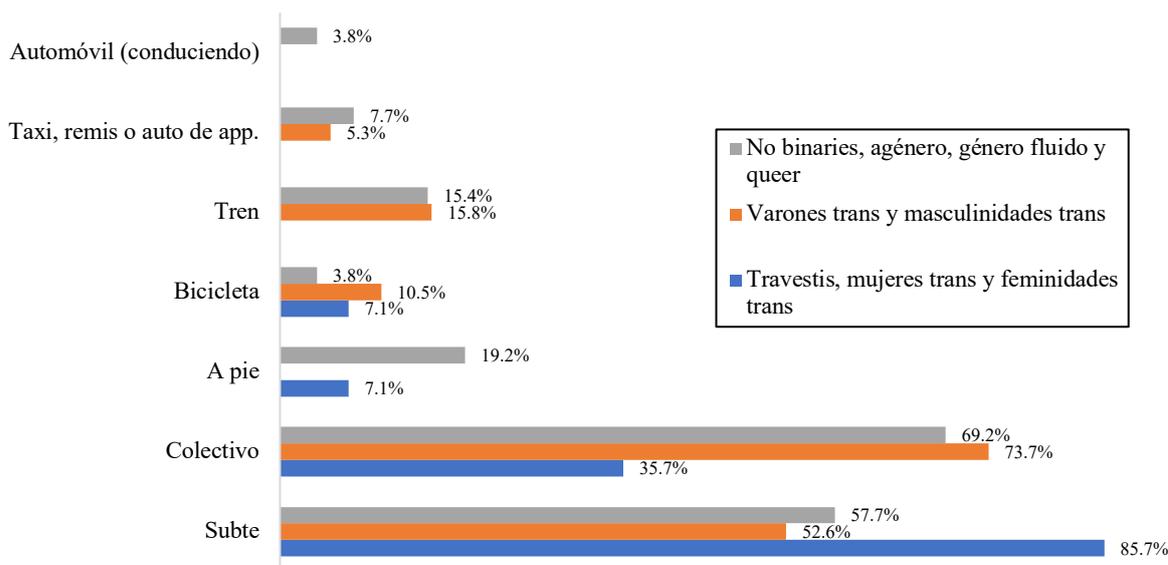
Nota: Se muestra la distribución del tiempo empleado por las personas trans* encuestadas para realizar el primer viaje en el día de la semana en el que más viajes realizan.

En cuanto a los modos de transporte utilizados en su primer viaje, si miramos el total de personas trans* encuestadas se destacan el subte (62,7%) y el colectivo (62,7%), aunque existen algunas diferencias que muestran un mayor uso del subte (85,7%) y menor uso del colectivo (35,7%) por parte de las travestis, mujeres trans y feminidades trans encuestadas, al contrario de los varones trans y masculinidades trans, y personas no binaries, agénero, género fluido y queer, quienes usan más el colectivo que el subte, como se observa en la figura 5. Si bien no es posible establecer una causa sobre la predominancia del uso del subte para las travestis, mujeres trans y feminidades trans, ya que puede estar vinculado con que el 100% de las encuestadas se mueven únicamente por CABA el día en el que más viajes realizan (a diferencia de las personas que conforman los otros dos agrupamientos identitarios, para quienes se registraron viajes hacia o desde el primer cordón del conurbano bonaerense a donde no llega el subte), una de las personas entrevistadas refiere elegir este modo de transporte por cuestiones vinculadas con su experiencia como persona trans*, muchas de las cuales se ampliarán en el próximo apartado:

Siento que es como, no sé, es como más fácil usar el subte, no hay riesgo de nada, también es más grande... el bondi es como un vagón del subte, como más chico, las miradas siento que se incrementan, entonces, no sé, siento que por eso me gusta más el subte, y tengo que ir, voy directo sin interactuar. [...] En el caso del bondi, un poco lo de las paradas en la calle y el tiempo de espera me hacen tener menos ganas de

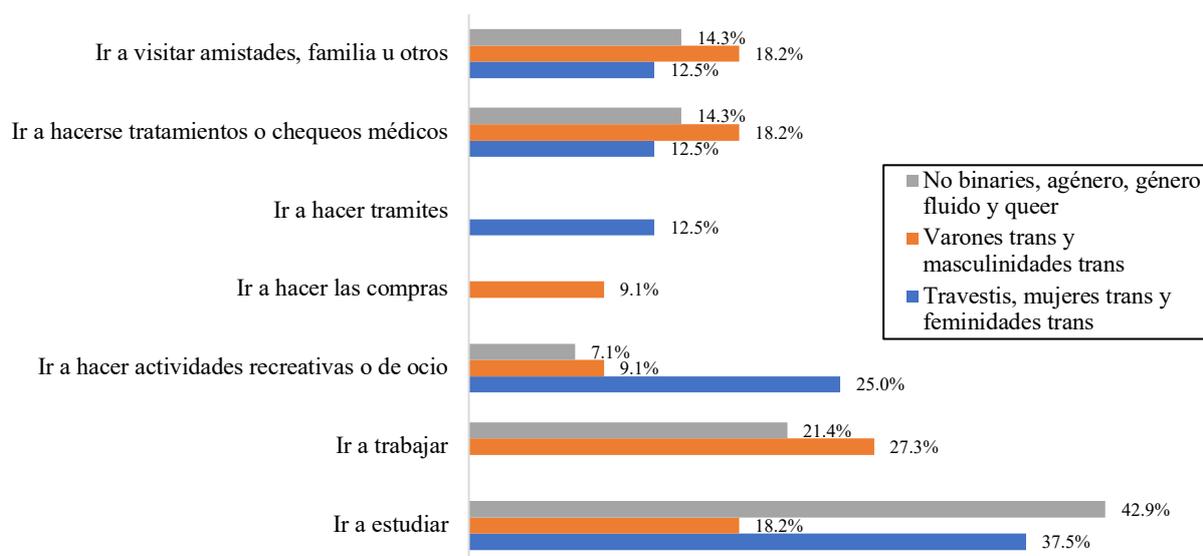
tomar un bondi. No sé, tenés que esperar un largo rato en la vereda. [...] A veces me da inseguridad, pero siento que pocas veces. Por ahí más, si es de noche. Si es tarde, sí. O si estoy, tipo, saliendo el fin de semana o algo, ahí se incrementa (Mujer trans de 23 años, comunicación personal, 30 de noviembre de 2023).

Figura 5. *Modos de transporte utilizados por las personas trans* encuestadas en su primer viaje del día*



Nota: Se muestran en qué porcentaje son utilizados los modos de transporte las personas trans* encuestadas para realizar el primer viaje en el día de la semana que más viajes realizan. Dicho viaje puede combinar más de un modo.

El 56% de las personas encuestadas refirieron realizan al menos 2 viajes el día de la semana que más viajan, manteniéndose de manera similar –para el segundo viaje– la tendencia señalada más arriba respecto de los modos de transporte más utilizados por cada uno de los grupos identitarios en el primer viaje del día. Los motivos del segundo viaje del día difieren entre los 3 grupos identitarios. Mientras las travestis, mujeres trans y feminidades trans se mueven principalmente para ir a estudiar (37,5%) y para ir a hacer actividades recreativas o de ocio (25%), los varones trans y masculinidades trans lo hacen para ir a trabajar (27,3%) y en menor medida para ir a estudiar, realizarse tratamientos o chequeos médicos o ir a visitar amistades, familia y otros. Por su parte, las personas no binaries, agénero, género fluido y queer encuestadas, refieren moverse mayormente para ir a estudiar (42,9%) y para ir a trabajar (21,4%). En la figura 6 se muestran también otras actividades por las que se desplazan en menor medida las personas trans* en su segundo viaje del día.

Figura 6. *Motivos del segundo viaje del día de las personas trans* encuestadas*

Nota: Se muestra el porcentaje personas trans* que refirieron utilizar el transporte público para realizar cada una de las diferentes actividades en el segundo viaje emprendido el día de la semana que más viajes realizan, siguiendo los agrupamientos identitarios realizados a los fines de esta investigación.

Poner atención en la cantidad de viajes por día que realizan las personas permite visibilizar la existencia de viajes encadenados. En el caso de las travestis, mujeres trans y feminidades trans, y de las personas no binaries, agénero, género fluido y queer encuestadas, el 57,1% de ambos grupos encadena sus viajes, es decir que luego del primer viaje no regresa al punto de inicio, sino que desde el lugar de destino del primer viaje se desplaza hacia otro punto para realizar otra actividad. En el caso de los varones trans y masculinidades, estos encadenan sus viajes en mayor proporción (81,8%).

El estudio de los patrones de movilidad cotidiana nos permite ver que las personas trans* encuestadas se mueven cotidianamente por la ciudad para realizar diversas actividades. El hecho de que del total de las personas encuestadas, el 95,2% refirieran utilizar el transporte público cotidianamente y la mayoría de ellas con una frecuencia de 4 veces por semana o más (71,2%), podría indicar una mejora en el acceso al espacio público y al sistema de transporte urbano, aunque se desconoce lo que sucede con otras personas trans* pertenecientes a grupos racializados o migrantes, con menor nivel educativo y/o que perciban dinero por medio de empleos informales u otras actividades, quienes estuvieron subrepresentadas en esta investigación. En el caso de las travestis, mujeres trans y feminidades trans encuestadas, el 93,3% de ellas refirió usar el transporte público al menos 3 veces por semana, lo cual marca una diferencia respecto a décadas pasadas, en cuanto a su acceso limitado al transporte público en particular (Fernández Romero, 2023) y a su presencia en el espacio público en

general, signada por una alta vigilancia por parte del Estado a través de diferentes mecanismos represivos (Sabsay, 2011; Butierrez, 2023), como se profundizó en el apartado I.A. Este punto es resaltado por Marlene Wayar, activista travesti entrevistada en el marco de este estudio, quien historiza el acceso al transporte público para el colectivo de travestis, y en ese sentido lo ve como una conquista en la actualidad, especialmente el poder usar el transporte público de día, haciendo referencia a que en el pasado las travestis y mujeres trans sólo tomaban taxi por el riesgo que implicaban las detenciones policiales (M. Wayar, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023).

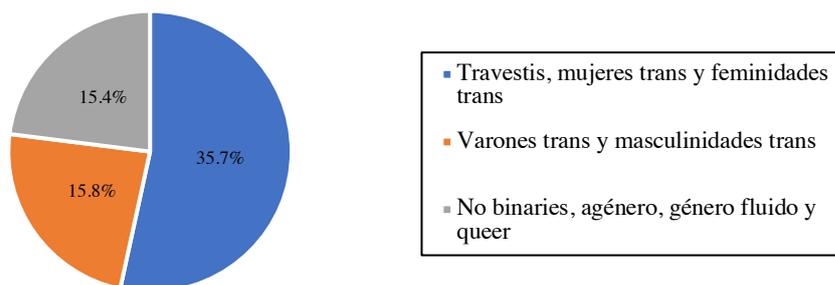
B. Acceso al transporte público

Entendiendo la complejidad de la experiencia de movilidad, en la que confluyen diferentes factores que inciden en el acceso al transporte, por medio de esta investigación se identificaron diversos aspectos o situaciones que limitan o impiden el uso del transporte público urbano por parte de las personas trans*. En ese sentido, pensar la dimensión del acceso, entendido como la posibilidad de usar el transporte público para llevar a cabo moviidades cotidianas, implica considerar, a su vez, factores que hacen a la accesibilidad, es decir, las facilidades o dificultades para poder hacerlo (Gutiérrez, 2010). Como se desarrollará, son diversos las barreras u obstáculos que se presentan, abarcando aspectos de relacionamiento tanto con personal policial o de transporte, como con otras personas usuarias del servicio y transeúntes, aspectos del servicio, tanto infraestructurales como operativos, como la frecuencia, el costo del boleto, el uso de la tarjeta SUBE, y otras dimensiones que intervienen fuertemente en el acceso, como la percepción de seguridad y las situaciones de discriminación y/o acoso, no sólo por motivos asociados a la identidad de género sino también a la condición migratoria, la pertenencia étnico-racial, discapacidad, clase social, religión, entre otras.

En el presente apartado se realizará un análisis general respecto de los obstáculos que las personas trans* encuentran para acceder al sistema de transporte público, señalando intersecciones que surgieron del diálogo con referentes claves y puntualizando en el análisis del SUBE, mediante el que se pueden observar diferentes limitaciones que impactan en la movilidad cotidiana. Por su parte, el análisis de las percepciones de seguridad y de las experiencias de discriminación y/o acoso, las cuales se constituyen también como barreras al acceso, se llevará adelante de manera pormenorizada en los apartados subsiguientes.

El 20,3% de las personas trans* encuestadas respondieron que ninguna situación limita o impide su uso del transporte público, refiriéndolo en mayor proporción las travestis, mujeres trans y feminidades trans, como se ve en la figura 7.

Figura 7. Ninguna situación impide o limita el uso del transporte público urbano por parte de las personas trans* encuestadas



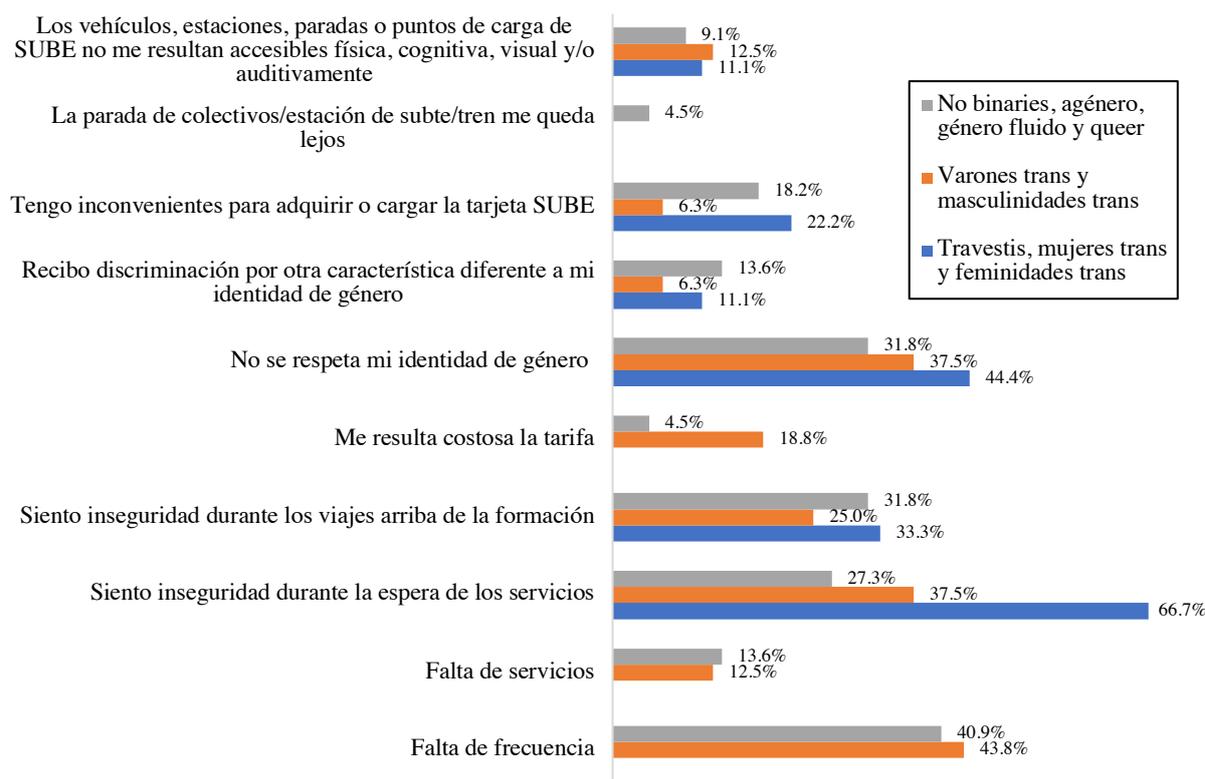
Nota: Se muestra la distribución por grupos identitarios de personas trans* que no se sienten impedidas o limitadas en el uso del transporte público.

El análisis de variables sociodemográficas entre las personas trans* que han referido no hallar impedimentos en el uso del transporte público permitió realizar ciertas asociaciones vinculadas a la frecuencia con la que las personas usan el transporte, ya que el 58,3% refirió utilizarlo menos de 3 veces por semana. En relación a esto, unx entrevistadx de nacionalidad rusa refirió que trabaja de manera remota, por lo que no necesita desplazarse en transporte público tan frecuentemente y que, además, en comparación con su ciudad de origen, CABA le resulta amigable con la diversidad (Feminidad trans no binarie de 27 años, comunicación personal, 30 de noviembre de 2023). Por otro lado, dos usuarias entrevistadas han referido que respondieron de esa manera porque igualmente tienen que realizar esos viajes y, al profundizar sobre las limitaciones, ambas expresaron que sienten inseguridad en ciertos momentos, especialmente durante la noche (Mujer trans de 34 años, comunicación personal, 29 de noviembre de 2023; Mujer trans de 23 años, comunicación personal, 30 de noviembre de 2023).

Entre las personas que expresaron que sí existen situaciones que limitan o impiden su uso del transporte público, se destaca la inseguridad percibida, referido por el 63,8% de lxs encuestadxs, ya sea durante la espera del servicio y/o durante el viaje arriba de la formación. También se destacan, aunque en menor medida, limitaciones vinculadas a situaciones de discriminación por identidad de género y/o por otras características como la nacionalidad, la

pertenencia étnico-racial, de clase, religiosa u otras (46,8%), por aspectos relacionados con el servicio de transporte, como la falta de frecuencia (34%) y, en menor medida, por otras situaciones, plasmadas en la figura 8. Como se dijo, el análisis en profundidad de las limitaciones en el acceso al transporte público vinculadas a la seguridad y a las experiencias de discriminación y/o acoso se llevarán adelante separadamente en los próximos apartados.

Figura 8. Situaciones que limitan o impiden el uso del transporte público de las personas trans* encuestadas



Nota: Se muestra la distribución, por grupos identitarios, de las situaciones que limitan o impiden el uso del transporte público por parte de las personas trans* encuestadas. Cada persona refirió 1 o más situaciones.

Respecto de las limitaciones, en la instancia de las entrevistas con referentes clave surgió la diversidad corporal como una dimensión no tenida en cuenta en la encuesta e invisibilizada a nivel general por quienes planifican y diseñan el transporte, y que produce limitaciones que, en intersección con otras variables como la identidad de género, dan lugar a formas particulares de opresión y/o vulneración. En particular se hizo referencia a la incomodidad de los asientos de los colectivos, subtes y trenes para cuerpos con silicona, como los de muchas travestis y mujeres trans (M. Wayar, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023), y en ese sentido, Flor Guimaraes puntualiza la importancia de

incorporar la mirada travesti-trans para pensar las intersecciones presentes en las necesidades de movilidad de esta comunidad:

En este caso hablo como activista travesti gorda y toda la complejidad que atravieso para acceder al transporte público, teniendo un cuerpo que no entra en un asiento de estos asientos que parece que están diseñados como si todos los cuerpos fueran iguales, como si todas tuviéramos las mismas caderas, las mismas medidas, ¿no? Y esto me pasa a mí, le pasa a un montón de personas. En este caso me interesa abordarlo desde la corporalidad travesti trans, pero me parece que excede obviamente la identidad de género, sino que tiene que ver cómo está diseñado para ciertas corporalidades, ¿no? [...] un tema que no es tomado en cuenta, que tiene que ver con el aceite, silicona de avión, que tengo, en mis glúteos, y en mis caderas, como la mayoría de las feminidades, travestis y trans, que cuando me siento en estos asientos de los colectivos, o de los trenes, que muchas veces son como muy duros, muy plásticos [...] eso tiene que ver, porque obviamente, anatómicamente, están pensados para ciertas corporalidades, entonces imaginemos, un cuerpo, gordo, que encima tiene inyectado aceite industrial en su cuerpo, estar dos horas, una hora (F. Guimaraes, Comunicación personal, 2 de noviembre de 2023).

Otro factor que influye en el acceso al transporte público está ligado al Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE). El 93,2 % de las personas trans* encuestadas refirió usar la tarjeta SUBE como medio de pago para abonar los pasajes de tren, subte y colectivos, y el 6,7% que no la usa cuenta con Certificado Único de Discapacidad (en adelante CUD). Cabe aclarar hasta el momento las personas con discapacidad acceden gratuitamente al transporte mostrando su CUD, pero en el mes de septiembre de 2024 Nación Servicios⁷ inició una prueba piloto implementando una credencial compatible con SUBE para que las personas con discapacidad puedan viajar en el transporte público con boleto gratuito sin necesidad de presentar el CUD (Argentina Sitio Oficial, 2023). Esto representa un avance en varios sentidos, por un lado, impactaría positivamente en la accesibilidad al transporte público, ya que el hecho de verse obligadx a mostrar el CUD afecta la autonomía de las personas, al tener

⁷ Nación Servicios Sociedad Anónima es la empresa del Grupo del Banco de la Nación Argentina dedicada a prestar soluciones de tecnología aplicadas a medios de pago, movilidad inteligente y negocios digitales y es la encargada de gestionar y administrar el Sistema Único de Boleto Electrónico (S.U.B.E).

que pedir a personal de transporte que les habiliten el paso, como lo señala unx de lxs entrevistadxs:

A mí me pasa mucho que hay una estación cerca donde laburo, que es ahí en el centro, que es en Florida, que la puerta para abrir de discapacidad está cerrada por adentro de la estación y le tengo que pedir a otra persona que esté del otro lado que me abra. O sea, si yo me siento incómodo, que puedo pedirle a otra persona, que puedo expresarme y no me da tanta vergüenza, no me quiero imaginar una persona que o no puede, o le da cosa, o siente pudor, o etcétera, como que la verdad, a mí, no sé, el subte también me parece ultra, mega restrictivo. (Varón trans no binarie de 25 años, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023).

Además, preservaría a las personas con discapacidad de tener que exponerse a la mirada desconfiada sobre su discapacidad:

Los choferes como que se quedan tipo, ¿qué tenés? Como que lo ves en la cara de la gente, porque yo tengo una discapacidad no tan visible, no tan a la vista, ¿no? Entonces se quedan como... no sé ¿por qué no pagás? (Varón trans no binarie de 25 años, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023).

Por último, la implementación de esta medida repara la invisibilización de las personas con discapacidad como usuarias del transporte, al menos en lo referente a los diversos análisis de movilidad que se realizan a partir de la SUBE, lo cual es resaltado por otra de las personas entrevistadas:

Lo de la SUBE en vez del CUD a mí me parece bien porque está bueno para los criterios de estadística para ver de dónde viajan las personas con discapacidad, como tener más acceso a la información porque el CUD no registra boleto y no registra estadísticas. (Masculinidad trans de 41 años, comunicación personal, 28 de noviembre de 2023).

Adicionalmente, el Sistema SUBE da la posibilidad a la ciudadanía de registrar la tarjeta con sus datos personales y ofrece una serie de beneficios asociados a eso, como

conservar el saldo en caso de pérdida de la tarjeta, o acceder a una tarifa social preferencial en el caso de que corresponda. En cuanto al registro conforme a la identidad de género, SUBE contempla el registro de las categorías F, M y X, en concordancia con las categorías habilitadas en el Documento Nacional de Identidad (en adelante DNI), a partir del Decreto presidencial 476/2021. De la misma manera que sucede con esta normativa, las categorías habilitadas no resultan suficientes para representar todas las identidades de género. Sumado a ello, el sistema SUBE se encuentra conectado con el sistema del Registro Nacional de las Personas, razón por la cual sólo pueden expresar su identidad de género las personas trans* que realizaron el cambio registral en su DNI:

Yo, por ejemplo, tengo mi nombre autopercibido y me la registran con el nombre de mi DNI. A ver, sabemos que hay un gris ahí medio legal porque, bueno, ¿cambiaste el nombre? no, pero bueno, hay una ley de identidad de género que no nos obliga. (Travesti no binarie de 32 años, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

Esto se constituye en una limitación para el ejercicio de los derechos de las personas trans* a la vez que incumple lo establecido en la ley de identidad de género (Ley 26.743, 2012) respecto al artículo 12 sobre trato digno, el cual expresa que los sistemas de registro deben respetar la identidad autopercibida de las personas, exista o no el cambio de la categoría sexo en el DNI. En consonancia con esto, otra persona entrevistada refiere que él no ha tenido inconvenientes con el registro de la SUBE porque si realizó el cambio en el DNI, pero que muchxs de sus amigxs se encuentran con ese obstáculo (Varón trans de 26 años, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023). Del mismo modo, Fer Albornoz, activista, expresa esta barrera:

La realidad es que no se entiende el por qué no se aplica eso en la SUBE, porque únicamente te dejan cambiar el nombre si hiciste el cambio de DNI, y la realidad es que no lo tiene hecho el 100% de la comunidad trans, es más, te diría que es casi la mitad la que hace el cambio registral. Y sobre todo en las personas no binarias, en las personas no binarias es peor porque hasta hace poco tiempo la tarjeta SUBE ni siquiera tenía la opción de X, entonces hay muchas personas no binarias que no hicieron el cambio registral, yo soy una de ellas, yo no hice el cambio registral porque hacer el cambio registral como persona no binaria es comprarte un montón de

problemas, porque la mayoría de los sistemas bancarios no tienen la X, no hay edad jubilatoria para la X, entonces como persona no binaria yo tengo que ver que mi tarjeta SUBE diga Fernando, no Fer, y no lo puedo cambiar de ninguna forma (F. Albornoz, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023)

Respecto de las personas encuestadas, el 57,1% de las travestis, mujeres trans y feminidades trans refirieron tener la tarjeta SUBE registrada conforme a su identidad de género, de los varones trans y masculinidades trans el 52,6% y el 73% de no binaries, agénero, género fluido y queer. Si bien se ve que la debilidad del sistema genera obstáculos claros que hacen que algunas personas no puedan registrar su identidad de género, también pueden existir otros motivos por el cual las personas eligen no registrarla, como lo refiere unx de lxs entrevistadxs, quien expresó no querer registrar sus datos por una cuestión de privacidad y seguridad informática (Feminidad trans no binarie de 27 años, comunicación personal, 30 de noviembre de 2023).

Ambos aspectos analizados respecto de la tarjeta SUBE –el acceso al transporte público con CUD para personas con discapacidad y el registro conforme a la identidad de género– se interseccionan en la experiencia de movilidad de las personas, produciendo formas particulares de vulneración tanto vinculadas al relacionamiento con personal de transporte como con otras personas usuarias del servicio, en las que se ponen en juego prejuicios que configuran discriminaciones:

En general voy a hablar de choferes hombres porque es con los que me ha tocado las peores experiencias de como me miran, tipo, porque en realidad yo no me hice el cambio registral y miran el CUD y es como que se quedan, como si les echara un hechizo de confusión. (Varón trans no binarie de 25 años, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023).

Muchas compañeras travestis tienen certificado de discapacidad, tienen como una tarjeta, un carnet, con el que tienen que subir al colectivo, mostrárselo al chofer, lo cual, obviamente, te diferencia del resto de los pasajeros, y pasajeras, y la gente da por asumido, en este caso, encima de las travestis, obviamente, las cuestiones de ITS⁸,

⁸ Infecciones de Transmisión Sexual

y todo lo demás, entonces, provocan en las compañeras, y esto también pasa, hay compañeras, que muchas veces, prefieren pagar el boleto, con la SUBE, y no sacar el carnet. [...] Entonces, me parece que eso está bien, que sea unificado, que tenga una tarjeta y punto, pasaste la tarjeta y se terminó. (F. Guimaraes, comunicación personal, 2 de noviembre de 2023).

Me cuesta mucho desgranar las cuestiones de identidad de género y las cuestiones de discapacidad porque me pasa, yo tengo un problema de espalda y suelo tener mucho cansancio físico. Entonces, a veces, sí estoy cansado, me siento en los asientos que son de prioridad. Y mucha gente me mira muy mal. Y ya te digo, antes ya me miraban mal y ahora me miran peor. Es como que te miran también como de arriba abajo, tipo, ¿qué sos? Y después, bueno, ¿qué haces ahí? (Varón trans no binarie de 25 años, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023).

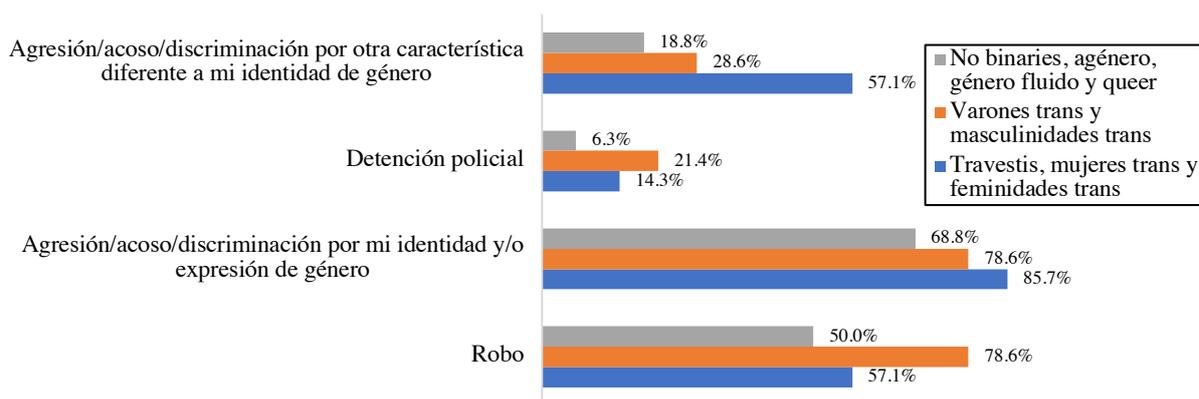
En relación a la Tarifa Social, mencionada más arriba, la cual consiste en un descuento del 55% para viajar en el transporte público, al que acceden jubiladxs, excombatientes, beneficiarixs de planes sociales y trabajadoras de casas particulares, solo el 3,4% del total de las personas trans* encuestadas refirieron contar con el beneficio.

C. Percepciones de seguridad

Como se vio en el apartado anterior, la percepción de inseguridad en el transporte público tuvo una alta prevalencia entre las personas encuestadas y su análisis en profundidad permite ubicar diferentes aristas que inciden en el uso del transporte público por parte de las personas trans*. Al indagar específicamente sobre esta dimensión, el 62,7% del total de personas encuestadas refirieron sentirse inseguras al usar el transporte público, refiriéndolo en mayor proporción los varones trans y masculinidades trans (73,7%), siguiendo con las personas no binaries, agénero, género fluido y queer (61,5%) y en último lugar las travestis, mujeres trans y feminidades trans (50%). Los altos porcentajes referidos nos permiten concluir en que la dimensión de seguridad se constituye como una limitación de relevancia en el acceso al transporte, particularmente en lo referido al acoso, agresión y/o discriminación con motivo de la identidad y/o la expresión de género, situaciones que hacen sentir inseguridad al 75,7% de las personas trans*, superando la inseguridad percibida por robo

(56,8%), por acoso, agresión y/o discriminación debido a otra característica como la nacionalidad, la pertenencia étnico-racial, de clase, discapacidad u otras (29,7%), referido en mayor medida por travestis, mujeres trans y feminidades trans, o por temor a sufrir una detención policial (13,5%).

Figura 9. *Motivos por los que sienten inseguridad las personas trans* encuestadas*



Nota: Se muestra la distribución, por grupos identitarios, de las situaciones que les generan inseguridad a las personas trans* encuestadas. Cada persona refirió 1 o más motivos.

Esta última situación vinculada a la fuerza policial fue incluida en el cuestionario a los fines de contemplar la historicidad de la experiencia de las travestis y mujeres trans en Argentina en el acceso al espacio público en general y al transporte en particular, signada por la desconfianza y criminalización de sus identidades, amparada en las ideas de la moral pública sobre las que se basó el accionar represivo de la policía, tanto previa como posteriormente a la autonomización de la Ciudad de Buenos Aires en 1994 (Fernández, 2004; Berkins y Fernández, 2005; Sabsay, 2011; Butierrez, 2023). Así lo expresa Flor Guimaraes, activista travesti entrevistada:

Las personas travestis y trans durante décadas no podíamos subir al transporte público, porque eso significaba, y yo lo he vivido, porque yo tengo cuarenta y pico de años, me han bajado del colectivo, me han llevado presa a una comisaría, porque el delito era ser travesti (F. Guimaraes, Comunicación personal, 2 de noviembre de 2023).

Si bien los resultados de la encuesta no muestran una predominancia respecto de este punto, la desconfianza respecto de las fuerzas policiales tiene lugar en los discursos de varias

de las personas entrevistadas y da cuenta de que el temor a las detenciones o al accionar policial podría continuar presente en la actualidad:

Tiene que ver con la subjetividad que se nos ha construido a las personas travestis y trans ¿No? Donde era lo que yo decía, te bajaban de colectivo, salir a la calle y seguramente terminar en una comisaría, donde se nos sigue estigmatizando con las cuestiones del narcomenudeo. Entonces, cuando se les da la gana, te frenan a la hora que sea haciéndote pasar el papelón que fuese y te detienen en la vía pública y te dan vuelta, por más que sepamos que es ilegal. Es lo que sucede, te dan vuelta la cartera ¿No? Te ponen las manos contra la pared, o sea, todo eso lo seguimos atravesando. La violencia institucional por parte de las fuerzas de seguridad sigue estando vigente a la orden del día. Y estamos hablando de que estamos en Buenos Aires, ni hablar en otras provincias (F. Guimaraes, Comunicación personal, 2 de noviembre de 2023).

Como menciona la entrevistada, este accionar de la policía constituye una forma de violencia institucional, cuya categorización como tal tiene mucho que ver con la historia argentina en defensa de la democracia, con una gran potencia política para identificar e impugnar los abusos del Estado y en particular de las fuerzas policiales y de seguridad (Pita et al., 2022), considerada también como una modalidad particular de violencia con motivos de género por la ley 26.485 (2009). Es decir que la identidad y expresión de género de las travestis, a partir de la construcción social sobre sus identidades sobre las que se las presupone en situaciones delictivas (Fernández, 2004), se conjuga también con los efectos de otros sistemas de opresión, como lo señala la entrevistada:

Hay una gran carga de racismo y xenofobia por parte de las fuerzas, yo le digo represivas, de las fuerzas de seguridad del Estado ¿No? Donde obviamente si tenés la cara marrona, si sos morocha, si sos peruana ¿No? Directamente estará vendiendo merca [cocaína], entonces te damos vuelta al bolso a las dos de la tarde, llamamos testigo, hacemos todo el show. Lo que sabemos que sucede con los pibes de gorrita, de los barrios también ¿No? Ahí tenemos muchas particularidades que atravesamos quienes venimos de los sectores populares [...] Porque vos hablás con cualquier compañera y siempre te va a estar narrando estas cuestiones: iba por la calle y me detuvieron, me pidieron los documentos, me revisaron toda. Yo laburo en el Poder

Judicial y justamente estamos con esta temática en la ciudad, la policía también va a las zonas de prostitución, no sé, a los bosques de Palermo o a Constitución. Y hasta inclusive van en contra de todo lo que se les pueda ocurrir, han desnudado compañeras travestis a las ocho de la noche en pleno Bosque de Palermo. Le han dado vuelta las carteras adelante de la gente, o sea, hacen de nosotras los que se les da la gana, sea en la provincia, en la capital, en la ciudad, en Salta, en Mendoza o donde fuese (F. Guimaraes, Comunicación personal, 2 de noviembre de 2023).

En los relatos anteriores se pone de manifiesto que la criminalización de las identidades travestis persiste y es justificada bajo un marco de simulada legalidad a través de la aplicación de ciertas normativas vinculadas, por ejemplo, a la prevención del narcomenudeo, es decir, a la tenencia de estupefacientes en cantidades pequeñas para su distribución o comercialización (Ministerio Público Fiscal, s. f.). A su vez, la construcción mediática de la figura de la “narcotravesti” (Cutuli, 2017, citado en Fernández Romero, 2023), afecta la imagen pública de las travestis y mujeres trans, contribuyendo a reforzar el prejuicio en torno a su peligrosidad y a legitimar su persecución sistemática en el espacio público.

Esta y otras experiencias comentadas por las personas entrevistadas dan cuenta de cómo interviene el cissexismo en el accionar policial, ya que el temor al abuso por parte de la policía se profundiza en situaciones en las que las personas sienten que se puede evidenciar que son personas trans*, ya sea a través del DNI o por suposiciones vinculadas a su expresión de género, y, en cambio, se atenúan cuando son percibidas como cis, lo que es nombrado por varixs entrevistadxs como cis passing. Un usuario del servicio de transporte refirió que por “tener” cis passing y por haber hecho la rectificación de la categoría sexo en el DNI no suele tener inconvenientes con la policía, pero que sus amigas trans que tienen expresiones de género por fuera de la norma si han sufrido situaciones, especialmente si no tienen hecho el cambio registral (Varón trans de 26 años, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023). Otra de las entrevistadas refirió que a veces se siente insegura en determinadas situaciones con la policía, especialmente los fines de semana a la noche, cuando se viste de manera más llamativa (Mujer trans de 23 años, comunicación personal, 30 de noviembre de 2023). El cis passing también es mencionado en relación a situaciones de discriminación y acoso por parte de otras personas transeúntes o usuarias de los servicios de transporte, aspecto que se retomará en el próximo apartado.

Sumado a lo anterior, al ser consultadas las personas trans* sobre qué mejoras impactarían favorablemente en su percepción de seguridad en el transporte público, la opción que proponía una mayor presencia de la fuerza policial resultó ser la menos elegida por las personas encuestadas (21,6%), siendo las travestis, mujeres trans y feminidades trans las que menos lo hicieron (14,3%). Como lo expresan dos de las entrevistadas, ellas no se sienten cuidadas por la policía e incluso todo lo contrario:

Si yo me pongo a pelear con una persona en la calle, defendiéndome, porque me están atacando, según como esté vestida, o según la imagen que le de a la policía, muy probablemente, en vez de ser la persona que tenga que denunciar esa agresión sea la persona a la que la denuncian (Travesti usuaria del transporte público de 32 años, comunicación personal, 27 de noviembre).

Más presencia policial no es más seguridad para la comunidad trans, no estamos seguras con la policía. Para una chica trans que se note mucho que es trans, la discriminación ya viene de parte de la policía. Si en una parada hay policía, no es más seguro, al contrario, sobre todo para las personas trans que trabajan como trabajadoras sexuales (Mujer trans de 34 años, comunicación personal, 29 de noviembre).

De varios relatos se desprende que la presencia policial, cuando se trata de agentes femeninas, puede generar seguridad y eso está asociado principalmente a la manera de proceder que se le atribuye al género femenino: “Siento que una mujer tendría como más habilidad social, más empatía, generalmente las mujeres se conducen mejor, no piensan que la violencia sea una de las herramientas de primera instancia” (Masculinidad trans de 41 años, comunicación personal, 28 de noviembre de 2023). Otra entrevistada refiere que cree que las mujeres policías serían más amables ante cualquier situación, aunque reflexiona en que quizás esa manera de pensar está teñida por estereotipos de género (Mujer trans de 23 años, comunicación personal, 30 de noviembre de 2023). Por su parte, Leo Giamo, activista y referente de Urbanismo Queer, disiente con la idea de que el género influya en el accionar policial:

La verdad que el género no garantiza nada [...] Entonces, no creo, porque sería contradictorio para lo que podría llegar a expresar, que el género de una persona

garantice mejor abordaje de la seguridad de las personas LGBT. Para nada. Sí la formación que tenga ese personal, sí las instrucciones que tenga ese personal, la bajada de línea política que tenga la policía, porque hay que reconocerlo, es una realidad, hay órdenes que cumplir, y esa orden tiene la temperatura que tienen los discursos de odio, etc. Hay discursos de odio que me habilitan, siendo policía, a revivir edictos policiales, o lo que se les ocurra (L. Giamo, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

En este fragmento se introduce la importancia de las capacitaciones dirigidas al personal policial y de transporte, lo que fue mencionado por casi el 60% de las personas usuarias entrevistadas y por el 100% de lxs referentes clave, quienes lo señalaron como un punto fundamental en la mejora de la experiencia de seguridad. Sin embargo, no contamos con estadísticas respecto de la importancia que las personas encuestadas les dan a las capacitaciones, ya que esa opción no fue contemplada al momento de diseñar el instrumento.

A través del relato sobre una situación que vivió su hermana trans, un usuario del transporte dio cuenta de cómo la formación en materia de género y diversidad puede mejorar sus experiencias:

Hasta me pasó algo muy loco, que en realidad le pasó a mi hermana que me pareció un loco cuando lo contó que fue que, bueno, ella estaba fumando porro en la calle y paró una policía y le dijo, bueno, te tengo que cachear porque no podés estar haciendo esto, pero primero decime tus pronombres. Me quedé como, ¿qué? [...] Como que me shockeó tipo, no sé si justo la agarró la policía más copada de todo el universo o qué, pero le pasó eso. Igual, esa fue la única experiencia donde sí me sorprendí para bien (Varón trans no binarie de 23 años, comunicación personal, 21 de noviembre).

En cuanto a los contenidos de las instancias de capacitación, lxs referentes claves destacaron el valor de adoptar un enfoque no sectorizado, es decir, de abordar integralmente diferentes temáticas que atraviesan la vida de las personas y, como lo expresó Marlene Wayar (Comunicación personal, 23 de noviembre de 2023), “no hacer lecturas rápidas sobre ningún cuerpo o situación”. En ese sentido, la incorporación de una mirada interseccional de la diversidad tomó especial relevancia:

La herramienta es educativa, y sí lo que creo es que hay que dejar de compartimentar, no puede ser una capacitación en violencia de género, otra capacitación en violencia hacia las personas con discapacidad, otra capacitación en ambiente. Debemos dejar de compartimentar las ideas para que se entienda la totalidad. Si voy a enfrentar el racismo, no puedo dejar de hablar de las personas trans. Y viceversa. Entonces es difícil seguir haciendo manuales de una sola índole, como si las temáticas no fueran más complejas e interconectadas. Ahí hay quizás un tema que es mucho más complejo, es mucho más difícil, pero si no empezamos a abordar la idea de que la diversidad, no es solamente sexual, genérica, sexo-genérica, etcétera, y es en realidad el abordaje de una otredad que tiene más que ver con un montón de situaciones (L. Giamo, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

Siguiendo esta línea de sensibilización y concientización, la realización de campañas de comunicación en el transporte público contra la discriminación por orientación sexual e identidad de género fue la opción más referida por las personas encuestadas (75,7%). En cuanto a las razones por lo que las campañas son valoradas positivamente, una entrevistada expresó que para ella funciona como una señal de que las personas trans* importan y la hace sentir menos sola (Mujer trans de 40 años, comunicación personal, 28 de noviembre de 2023). En este mismo sentido, otra entrevistada manifestó que le encanta ver campañas en el transporte porque significa que hay gente trabajando para la que la sociedad mejore y visibilizar sus realidades (Mujer trans de 34 años, comunicación personal, 29 de noviembre de 2023). Por su parte, un usuario refiere que son efectivas sólo si están acompañadas de canales de denuncia (Varón trans de 26 años, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023). En cuanto al contenido de las campañas, Leo Giamo llama la atención sobre la importancia de la estrategia de comunicación adoptada y de que el discurso sea accesible y represente realidades diversas:

Yo creo que hay que abordar la violencia de género en general, obviamente, con campañas, como dijimos por ahí al principio, que mejoren la comunicación, con campañas que lleguen, que se puedan leer, que no hace falta ser Judith Butler para entender un manual que atraviese las ideas en torno a la violencia de género [...] Pienso en el tren como una posibilidad de unir, bueno, en el tren en particular y en el transporte en general, de unir puntos y discursos, que quizás puede ser eso parte de lo

que hay que tener en cuenta a la hora de hacer una campaña, ¿no? cómo llego con el mismo discurso a Tigre que a Hurlingham, por decirlo así (L. Giamo, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

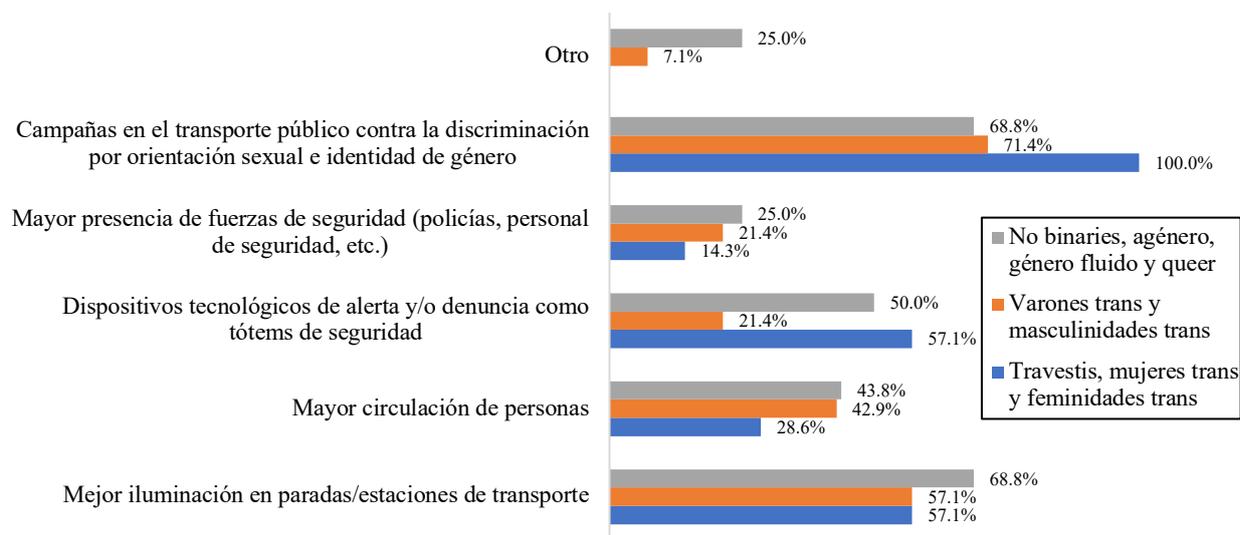
Aspectos infraestructurales como mayor iluminación en las estaciones y paradas de colectivo, y la colocación de cámaras y otros dispositivos de monitoreo y vigilancia en tiempo real, como los tótems de seguridad, que permiten la comunicación inmediata con líneas de emergencia, también fueron altamente referidos por las personas encuestadas como aspectos que mejorarían la seguridad (figura 10):

Una parada que quizás no está tan iluminada en determinado horario o bien señalizada [...] una estación que está medio abandonada, que hay poca luz, que hay mucho árbol, si tenés que tomar el tren en esa estación y... es distinto que otra estación más iluminada, qué sé yo, con cámaras de seguridad, donde hay un sistema de vigilancia constante (Travesti no binarie de 32 años, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

Este tipo de relatos señalan la importancia del diseño de la infraestructura de transporte para generar seguridad en la experiencia de movilidad. Como se profundizó en el marco teórico, poner atención a la señalización, la visibilidad, la vitalidad de los entornos y la vigilancia (Casanovas et al., 2017) mejora la percepción de seguridad, como lo refirieron las personas entrevistadas respecto de garantizar una buena iluminación en paradas y estaciones, evitar pasos bajo nivel donde es difícil ver y ser visto o puentes muy extensos sin dispositivos de alerta o monitoreo. La presencia de otras personas también tiene efectos positivos para las personas trans *encuestadas, lo que fue referido por el 40,5% de ellas. Esto está vinculado con lo que se conceptualiza como seguridad natural o vigilancia informal (Jacobs, 2011, citado en Muxi, 2019), y que puede ser propiciado a través de la apertura de locales comerciales en las estaciones o de la generación de espacios comunitarios en los entornos (Casanovas et al., 2017). Sin embargo, algunas personas encuestadas observan que si bien les suele dar seguridad que haya más personas, también esas personas pueden ser quienes las agreden, discriminan o acosan, como se verá en el próximo apartado.

Respecto de los recursos o factores que mejorarían la percepción de seguridad se observaron algunas diferencias conforme a las identidades de género de las personas encuestadas, los cuales se pueden observar en la figura 10.

Figura 10. Mejoras que impactarían favorablemente en la percepción de seguridad en el transporte público de las personas trans* encuestadas



Nota: Se muestra la distribución de las mejoras que impactarían favorablemente en la experiencia de seguridad en el transporte público de las personas trans* encuestadas. Cada persona refirió 1 o más mejoras.

En cuanto a las respuestas recogidas en la opción “otro”, tanto algunas de las personas encuestadas como de las entrevistadas hicieron referencia a las capacitaciones, aspecto ya abordado más arriba, a la mejora en la frecuencia de los servicios y la precisión del horario en el que pasan los colectivos para evitar esperar mucho tiempo en la parada (Feminidad trans no binarie de 27 años, comunicación personal, 30 de noviembre de 2023) y a la incorporación de personal de transporte femenino y trans* (Varón trans de 26 años, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023; F. Albornoz, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023).

Como se ve, el interés en el estudio de las percepciones de seguridad de las personas trans*, además de trastocar los modos en los que son pensadas esas identidades y la construcción de su ciudadanía, aporta información valiosa para mejorar el servicio de transporte. Además, el acercamiento a sus puntos de vistas y vivencias personales y colectivas a través de las encuestas y entrevistas permitieron incorporar aportes no contemplados de antemano.

D. Experiencias de discriminación y acoso en la movilidad cotidiana

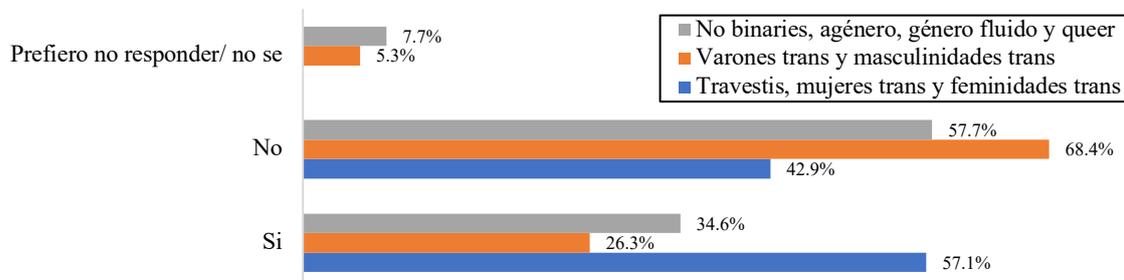
Tal como se viene sosteniendo a lo largo de este trabajo, las determinaciones sociales que hacen a la construcción identitaria de cada persona se entrelazan de manera compleja dándole forma a sus experiencias de movilidad. Por esta razón, resulta dificultoso poder discernir con claridad qué sistemas de opresión están operando específicamente en cada situación de discriminación y/o acoso, entendiendo que el cissexismo, la heteronormatividad, el sexismo, el capacitismo, el clasismo, entre otros sistemas, se entrecruzan de maneras diversas.

En este apartado buscamos delinear qué forma toman estas situaciones cuando están vinculadas con la identidad trans* de las personas que formaron parte de esta investigación, tanto cuando se trata de agresiones más evidentes, como cuando se ven afectadxs por otras prácticas discriminatorias que involucran la mirada social y los supuestos que prevalecen sobre sus identidades y que dan cuenta de los efectos del cissexismo (Radi, 2019). El análisis a desarrollar buscará visibilizar también el impacto de otros sistemas de opresión a través de los relatos de las personas entrevistadas, sin ignorar que, como se explicitó anteriormente, el trabajo de campo de esta investigación alcanzó mayormente a personas trans* con una elevada inserción laboral formal y educativa, donde no prevalecen personas migrantes ni personas afrodescendientes o indígenas, razón por la que no será posible abarcar todas las intersecciones posibles.

Retomando lo observado en el análisis de la dimensión de seguridad en el transporte público, podemos ubicar las situaciones de agresión, acoso y/o discriminación como una de las principales limitantes en la experiencia de movilidad cotidiana de las personas trans*, por haber sido altamente referida por ellas como causante de su percepción de inseguridad (figura 9). Al profundizar sobre este aspecto, el 37,2% de las personas trans* encuestadas refirieron haber vivido situaciones de este tipo en los últimos 12 meses (considerados al momento de la encuesta realizada en septiembre y octubre de 2023), observándose que son las travestis, mujeres trans y feminidades trans quienes más se vieron afectadas (57,1%), mientras que los varones trans y masculinidades trans, y las personas no binaries, agénero, género fluido y queer lo refirieron en menor proporción (figura 11). Cabe aclarar que, como se ve en el gráfico, para el análisis de la presente dimensión la muestra se redujo considerablemente (22 personas trans* refirieron haber vivido situaciones de discriminación y/o acoso en los últimos 12 meses), por lo que en lo sucesivo se realizarán articulaciones interpretativas que permitan

comprender sus experiencias, sin ánimos de forzar generalizaciones, del mismo modo en el que se estuvo llevando adelante hasta el momento.

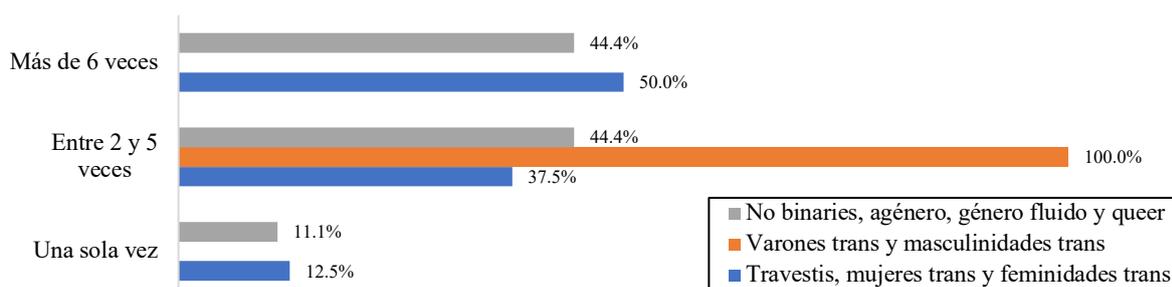
Figura 11. *Personas trans* encuestadas que vivieron situaciones de discriminación y/o acoso por su identidad y/o expresión de género en los últimos 12 meses*



Nota: Se muestra la distribución de personas que refirieron haber vivido, en los últimos 12 meses, situaciones de discriminación y/o acoso en el transporte público urbano, o al intentar acceder a él, por motivo de su identidad y/o expresión de género, siguiendo los agrupamientos identitarios conformados a los fines de esta investigación.

En cuanto a la frecuencia, también son las travestis, mujeres trans y feminidades trans las que mayor cantidad de veces lo sufrieron en el último año, refiriendo, la mitad de ellas, haberse visto afectada por más de 6 situaciones de discriminación y/o acoso, siguiendo con el grupo de no binaries, agénero, género fluido y queer, y en tercer lugar los varones trans y masculinidades trans, como se refleja en la figura 12.

Figura 12. *Cantidad de situaciones de discriminación y/o acoso que sufrieron las personas trans* encuestadas en los últimos 12 meses*



Nota: Se observa la cantidad de veces que las personas trans* encuestadas refirieron haber sufrido situaciones de discriminación y/o acoso al usar el transporte público o intentar acceder a él en los últimos 12 meses, siguiendo los agrupamientos identitarios conformados a los fines de esta investigación.

Del mismo modo que se vio para el análisis de la seguridad en relación al accionar policial, la expresión de género juega un rol importante en la vivencia de este tipo de situaciones que se dan en la experiencia de movilidad cotidiana de las personas trans*, coincidiendo también con lo situado en el marco teórico respecto de los efectos de

marginalización, persecución y castigo que producen las manifestaciones de género no normativas (Cabral y Leimgruber, 2004):

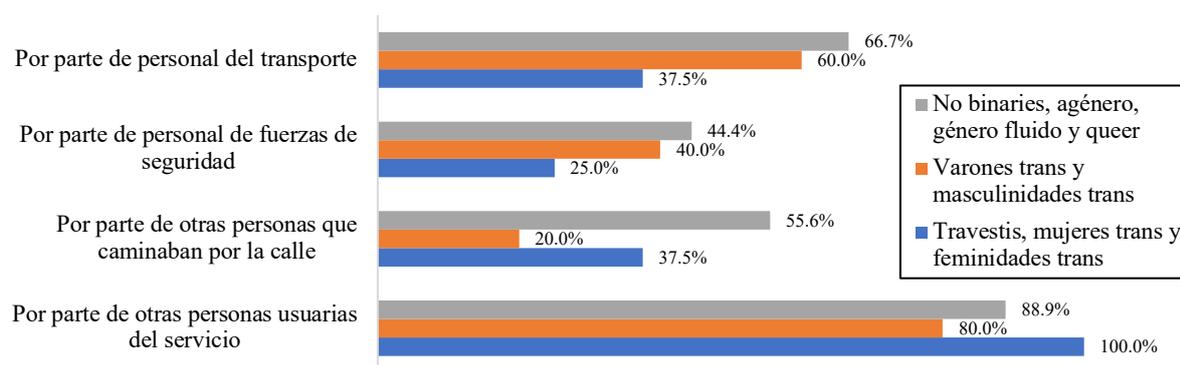
Cuanto más nos corremos de la normalidad, cuanto más activamos nuestra expresión diversa de género, más en riesgo nos ponemos en el espacio público, en el transporte público, en todo lo común que tenemos en lo urbano (L. Giamo, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

Siguiendo esta línea de pensamiento, Marlene Wayar (comunicación personal, 23 de noviembre de 2023) hace referencia a la función de vigilancia que se configura en torno al espacio público en el que la agresión se presenta como un llamamiento al orden vinculado con diferentes dimensiones y como una forma de marcar que hay un otrx que no pertenece.

Como se verá al analizar el alto porcentaje de personas trans* que refirieron recibir discriminación y/o acoso por parte de otras personas usuarias del servicio y transeúntes (figura 13), la vigilancia de género opera anclada en un sistema cultural y social de grandes magnitudes (Almeida, 2019, citado en Díaz Nocera y Pedrazzani, 2023), pero lo hace no sólo mediante dispositivos e instituciones como las fuerzas de seguridad (Sabsay, 2011), sino también a través de las personas que, de manera individual, transitan el espacio público y pueden reproducir, a través de sus acciones, un ordenamiento basado, en este caso, en el cissexismo (Fernández Romero, 2023). En ese sentido, el hecho de “pasar” (Cabral y Leimgruber, 2004) por cis, referido por varios varones trans y masculinidades trans entrevistados, funciona como una protección ante situaciones de discriminación y acoso, de la misma manera que sucede con el accionar abusivo de las fuerzas de seguridad, pudiéndose constituir como una de las razones por las cuales los varones trans y masculinidades trans refirieron en menor medida este tipo de situaciones. Respecto de las feminidades trans, una de las entrevistadas expresó que ella suele ser percibida como una mujer cis y que eso, sumado al cambio registral en su DNI, hace que no sienta discriminación por ser trans* sino más bien genera que deba enfrentarse al acoso callejero, como suele pasarles también a las mujeres cis (Mujer trans de 32 años, comunicación personal, 29 de noviembre de 2023). Lo anterior parecería señalar que el cis passing cuando le sucede a varones trans o masculinidades trans produce como efecto una especie de invisibilización de sus identidades trans en el espacio público, preservándolos de posibles situaciones de discriminación y/o acoso, pero cuando sucede con mujeres trans o feminidades trans las expone a las mismas

opresiones que sufren las mujeres cis al transitar el espacio público, vinculadas al sexismo. Sin embargo, como advierte Martín Torres (2021) en la investigación en la que indaga las formas en las que se percibe la vivencia espacial de la corporalidad masculina para las trans masculinidades, si bien existe una ganancia de privilegios masculinos en el sentido expresado en el párrafo anterior, también tienen lugar pérdidas, referentes a los actos de violencia que identifican socialmente al accionar masculino y que impactan sobre la expectativa de violencia que se puede tener sobre ellos en conflictos cotidianos. De acuerdo al autor, esto último perpetúa su sensación de inseguridad en el espacio público dado que, además, el privilegio trans masculino se sostiene sobre una lectura social de sus cuerpos como heterocis, y en ese sentido, la posibilidad de ser percibidos como masculinidades no hegemónicas puede exponerlos a violencias transfóbicas y/u homofóbicas (Fernández Romero, 2019, citado en Torres, 2021). Sumado a ello, una mirada interseccional permite reparar sobre los efectos que otros ejes de opresión, como el clasismo o el racismo, pueden imprimir sobre aquellos cuerpos trans masculinos racializados o de sectores populares, y sobre las vulneraciones que eso puede acarrear, particularmente en cuanto al accionar policial (Radi y Losada, 2020).

Un análisis más detallado muestra que de las personas trans* que refirieron haber vivido situaciones de discriminación y/o acoso en los últimos 12 meses, el 90,9% experimentó este tipo de actos por parte de otras personas usuarias de los servicios de transporte. Respecto de las conductas llevadas a cabo por personal de las fuerzas de seguridad y por personal de transporte, se encontraron variaciones entre lo expresado, por un lado, por travestis, mujeres trans y feminidades trans, quienes lo refirieron en menor medida, y por el otro, por los varones trans y masculinidades trans, y no binaries, agénero, género fluido y queer, entre quienes fue más mencionado. En cuanto a la discriminación y/o acoso por parte de otras personas que caminaban por la calle, se ven diferenciaciones entre los tres agrupamientos identitarios, siendo las personas no binaries, agénero, género fluido y queer las que más lo refirieron, como se ve en la figura 13.

Figura 13. Agentes de discriminación y/o acoso hacia las personas trans* encuestadas

Nota: Se muestra el porcentaje de personas trans* que refirieron haber recibido discriminación y/o acoso en el transporte público urbano por parte de los diferentes agentes mencionados, por motivo de su identidad y/o expresión de género, siguiendo los agrupamientos identitarios conformados a los fines de esta investigación. Cada persona refirió 1 o más agentes de discriminación y/o acoso.

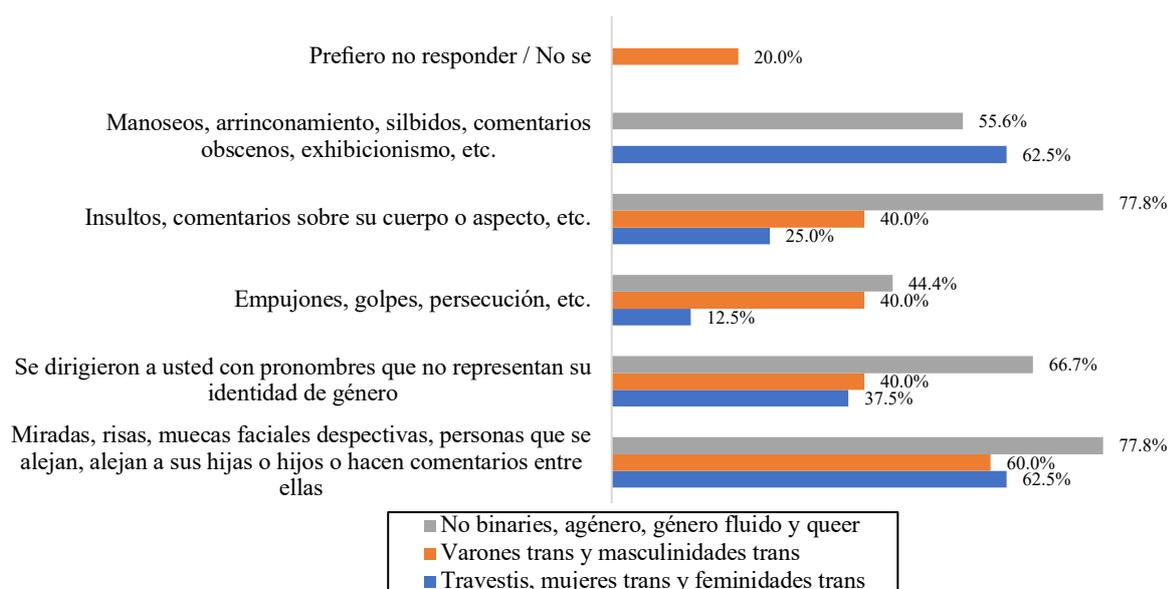
Los momentos del viaje más referidos por las personas trans* encuestadas donde tuvieron lugar este tipo de situaciones fueron mientras esperaban en la parada o estación de transporte (72,7%) y arriba de la formación (72,7%), y en segundo lugar en el trayecto hasta la parada y/o hasta la estación de transporte (45,5%). Esto se condice con lo observado más arriba al indagar por parte de quiénes recibieron discriminación y/o agresión (mayormente por otras personas usuarias del servicio y en segundo lugar por personal de transporte), permitiendo interpretar que el transporte público se configura como un ámbito específico en el que tienen lugar este tipo de opresiones para las personas trans*, del mismo modo que lo sugieren investigaciones previas como la publicación *Con Nombre Propio* (Ministerio Público de la Defensa, 2023), en la que el transporte público es destacado como uno de los ámbitos en los que más sufre violencia la comunidad trans*.

Si bien en la encuesta no se profundizó sobre qué tipo de conducta llevó adelante cada unx de lxs agentes mencionados, en las instancias de entrevistas las situaciones mencionadas que involucraban a personal de transporte estaban vinculadas mayormente con la discriminación vinculada a la falta de trato digno, tal como se lo establece en la ley de identidad de género (26.743, 2012), o a la inoperancia de su accionar frente a una situación de acoso o discriminación por parte de otrxs pasajerxs, mientras que las que involucraban a otras personas usuarias del servicio, en cambio, estaban mayormente relacionadas con agresiones con una clara intencionalidad. Respecto de esto, aunque, por lo general, las situaciones de agresión provenientes de otrxs pasajerxs afectan más gravemente la integridad de las personas que los episodios vividos con el personal del transporte, en las entrevistas se

señaló en mayor medida la responsabilidad de estos últimos, en tanto agentes del Estado, respecto de estar debidamente capacitados, como se abordó en el análisis de la seguridad en el transporte público.

A los fines de profundizar sobre las formas que toma la discriminación y el acoso en la experiencia de movilidad de las personas trans* encuestadas, se indagó sobre el último episodio que sufrieron. Las situaciones más mencionadas estuvieron vinculadas a conductas que implican violencia psicológica, en tanto afectan las emociones y lastiman el autoestima de las personas (Ley 26.485, 2009), tal como sucede con las miradas, risas y muecas faciales despectivas, cuando otras personas se alejan, alejan a sus hijxs o se hacen comentarios entre ellas (68,2%), cuando reciben insultos o comentarios directos sobre su aspecto (50%) y cuando otras personas se dirigen a ellxs con pronombres que no representan su identidad de género (50%). Las conductas sexuales abusivas, como los manoseos, arrinconamiento, silbidos, comentarios obscenos, exhibicionismo, etc., también fueron mencionadas por un alto porcentaje de personas (45,5%) y en menor medida fueron referidos episodios de violencia física como empujones, golpes y persecución (31,8%). Como se muestra en la figura 14, existieron variaciones en las respuestas de las personas encuestadas conforme a sus identidades de género.

Figura 14. Tipo de situación de discriminación y/o acoso que las personas trans* encuestadas sufrieron la última vez que les sucedió



Nota: Se muestra el tipo de situación de discriminación y/o acoso que las personas trans* encuestadas refirieron haber sufrido la última vez que les sucedió, siguiendo los agrupamientos identitarios conformados a los fines de esta investigación.

Los hallazgos de esta investigación, en cuanto al tipo de situación de discriminación y/o acoso que sufrieron las personas encuestadas, tienen puntos de coincidencia con lo publicado en *Con Nombre Propio* (Ministerio Público de la Defensa, 2023), en el que se ubicaron las burlas e insultos como las formas de violencia a las que se encuentran más frecuentemente expuestas las personas trans*.

En la instancia de entrevistas predominaron las referencias a las miradas despectivas o que incomodan, caracterizadas como “miradas de asco” (Varón trans de 26 años, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023) o “mirar feo” (Masculinidad trans de 41 años, comunicación personal, 28 de noviembre de 2023), señalando el malestar que eso les genera en su vida cotidiana. Al compartir estos hallazgos con Marlene Wayar (Comunicación personal, 23 de noviembre de 2023), ella hace una lectura generacional sobre los efectos que tiene para las personas más jóvenes el no poder lidiar con la mirada ajena, algo que para las travestis de más edad quizás es vivido de una manera menos grave o no es tan comúnmente ubicado como una forma de acoso, teniendo en consideración también el periodo represivo que vivió el colectivo travestis-trans a partir de la segunda mitad del siglo XX (Butierrez, 2023), como se profundizó en el apartado I.A. Esta reflexión visibiliza también los avances que tuvieron lugar en los últimos años en Argentina, respecto de la no tolerancia a la discriminación y la conceptualización de formas más sutiles o menos evidentes de violencia, contempladas en la ley 26.485 (2019). Sin embargo, en contextos sociales como el actual, en el que la asunción de gobiernos ultraderechistas de corte neoliberal se expande en Latinoamérica, los derechos conquistados por los diferentes colectivos de la diversidad se ponen en cuestión. En relación a eso, varias personas entrevistadas hicieron mención a un lamentable episodio de violencia y de odio hacia una maestra lesbiana que viajaba en colectivo, donde fue atacada por otra pasajera, a causa de su expresión de género y su profesión (Carrasco, 2023), señalando, por un lado, la indiferencia por parte del conductor y de las otras personas que estaban a bordo de la formación, y por el otro, la propagación de los discursos de odio ante el triunfo electoral en Argentina de un partido político libertario, como lo es el de Javier Milei:

Fíjense el caso que les mencionaba de esta mujer, esta persona lesbiana. Fue violentada en el transporte. El chofer no paró. Nadie, alrededor, intentó frenar la situación. Uno solo saltó, aparentemente, porque llegaba tarde al trabajo. Entonces, ¿qué pasaba si ese chofer tenía otra formación? Ni que hablar si, después, todas las

personas trabajaban su empatía [...] Esta locura de que a alguien le estén arrancando el pelo y golpeando en el piso del colectivo y nadie la frenó (L. Giamo, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

Si bien dicha situación involucraba a una lesbiana cis, esta indiferencia es resaltada como algo habitual en la experiencia de las personas trans*: “La gente no salta a defender durante discusiones, es solo entre el agresor y la comunidad [trans*] que defiende” (Varón trans de 26 años, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023); “¿Quién va a querer salir a defender a una persona travesti trans en la calle?” (Travesti no binarie de 32 años, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

Los discursos de odio se presentan como narrativas sociales que fortalecen los prejuicios, los estereotipos negativos y fomentan el rechazo, a través de voces públicas y medios de comunicación (Taricco y Torres, 2019), en este caso, hacia la diversidad de género. Al respecto, los relatos de usuarixs entrevistadxs dan cuenta de la legitimación de estos discursos a partir de los resultados de las elecciones presidenciales de finales de 2023 y su traducción como conductas agresivas y discriminatorias en el espacio público:

Va a asumir una gestión que se caracteriza tanto por un discurso de violencia y LGBTodio, que hay mucha gente que se siente representada por esa violencia y siente que durante muchos años fue políticamente incorrecto ejercer violencia contra las mujeres y contra la diversidad, que durante muchos años fue incorrecto discriminar. Ahora, al ver que tienen un presidente y funcionarios que representan esta misma línea de violencia y de odio, están mal entonados. Entonces sienten que putearte en la calle no está mal (No binarie de 39 años, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023).

Sinceramente, para mí hay un quiebre entre el momento en que yo respondí la encuesta al momento en el que estamos ahora. Y si yo tuviera que responder ahora, diría de noche me gustaría no viajar, porque no sé qué puede llegar a pasar. Me da mucho miedo mi hermana travesti. [...] Ayer fui a la marcha por la memoria trans y nos estaban gritando de arriba para abajo, en la calle. Entonces, yo ya no sé qué hacer, porque no voy a dejar de ser como soy, pero hay que resguardarse de alguna manera

para que no te violenten (Varón trans no binarie de 25 años, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023).

El otro día estaba yendo al gimnasio con mi pareja y nos dijeron “putos de mierda” en la calle, o sea, la gente está muy, muy atrevida y muy desubicada, con mucho desamor, se siente, más por lo que acaba de pasar en las elecciones (Masculinidad trans de 41 años, comunicación personal, 28 de noviembre de 2023).

Ahora la calle, después de las elecciones, desde ese domingo hasta hoy, está un poco más caliente, está un poco más violenta. Entonces, más aún todavía, más consciente de eso, estoy tomando como los recaudos que he tomado hasta ese momento eran algunos, y hoy son otros [...] Por un lado, también la Ciudad de Buenos Aires se volvió como la zona más insegura en ese sentido, ¿no? Hablando, no sé, política partidistamente, porque, bueno, es como la cuna de la gente que quizás elige un determinado pensamiento político que es el que dice que nosotras, las travestis, las trans, las no binarias, somos depravadas, degeneradas, no tenemos que salir, esto, lo otro, nos insultan, nos atacan (Travesti no binarie de 32 años, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

Las situaciones de discriminación y/o acoso fueron raramente denunciadas por las personas trans* encuestadas, solo un 9,1% de ellas refirió haberlo hecho. Algunos de los motivos referidos en las entrevistas tienen que ver, por un lado, con la desconfianza en los canales de denuncia o la ineficiencia de los abordajes, y por el otro, con el hecho de que el uso del transporte público para realizar actividades cotidianas, como ir a trabajar siempre en el mismo horario, hace que las personas puedan cruzarse en otras oportunidades con sus agresorxs, lo que es percibido como un riesgo:

He intentado hacer reclamos en defensoría o con la CNRT⁹, etcétera y que se pierdan en el éter y aparte, lamentablemente, es algo como tan del día a día que es muy complicado sentarte a hacer una denuncia cuando, o no tenés los datos, o no tenés el tiempo. Pasa todo el tiempo, entonces también ¿por qué le vas a dar relevancia a una

⁹ Comisión Nacional de Regulación del Transporte, ente estatal que controla y fiscaliza el transporte terrestre nacional.

cosa que te pasó cuando, literalmente, pasa todo el tiempo?, entonces, no me gustaría descreer en el sistema de justicia, pero lamentablemente, o sea, como que ya no sé si vale la pena para mí al menos hacer ese esfuerzo, me pasa eso (Varón trans no binarie de 25 años, comunicación personal, 21 de noviembre de 2023).

Yo casi siempre viajo en el mismo horario, y muchas veces las caras de las personas que veo que cometen cuestiones de agresión y demás, las veo todos los días. Entonces sé que denunciar una de esas cuestiones puede traducirse en un impedimento a la rutina de viajes cotidianos. Yo creo que, a ver, sabemos que, por ejemplo, trabajando en la Defensoría te lo digo esto, el sistema de justicia en Argentina no funciona. Entonces, y como tampoco hay una ley antidiscriminatoria que penalice a los actos de discriminación en el país, sé que muchas veces, si es alguien que no me lo voy a cruzar nunca más, puedo hacer la denuncia, pero si es alguien que me lo tengo que seguir cruzando todos los días, seguramente vaya a incrementar el nivel de violencia la denuncia. Así que más que nada por eso no lo hago (F. Albornoz, comunicación personal, 23 de noviembre de 2023).

Cuando hablamos del impacto de situaciones analizadas en el acceso al transporte público de las personas trans* nos referimos, por un lado, a la vulneración que implica desplazarse cotidianamente enfrentándose a potenciales conductas odiantes hacia sus identidades, y por el otro, a que el riesgo a sufrirlas las condiciona a modificar su viaje y/o aspectos del modo en el que se presentan en el espacio público, desplegando una serie de estrategias que afectan su autonomía y su derecho a acceder a la ciudad en condiciones de igualdad. La estrategia que más predomina entre las personas encuestadas es la modificación de su vestimenta, apariencia y/o su forma de moverse. Una vez más vemos que la expresión de género y las lecturas que otras personas hacen de las identidades trans* son determinantes en cuanto a su seguridad:

Hay una medición del riesgo ¿no? Yo salgo a la calle, no salgo con la misma expresión de género que en mi casa o en mi lugar de seguridad o en determinados espacios. Es decir, tengo que coartar mi libertad, mi libertad de expresión, mi libertad de expresión de género, porque la calle o el transporte es un espacio de violencia. Es un espacio que activa la violencia de otras personas por prejuicios hacia la expresión

de género, la identidad de género, el género. Inclusive esto, ¿no? O sea, lo que tiene de cruel, intrínseco de esa crueldad es que hace falta ser percibido como, ni siquiera hace falta confirmar una vez nada. O sea, yo soy leído como una persona disidente, soy pasible de violencia por esa lectura y esa mirada ajena (L. Giamo, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

Obvio que, como dice la canción, la culpa no era mía ni como estaba ni como vestía, ¿no? Pero, por ejemplo, yo salgo diosa, maquillada, en tacos y pollera, y me quiero volver diosa, maquillada, en tacos y pollera. Que, de hecho, lo he hecho, ¿eh? Yo apenas me mudé acá, lo he hecho, pero como empecé a conocer más la zona y como vi que quizás la situación se ponía un poco más picante, bueno, tuve que empezar a modificar, qué sé yo, tacos no, y porque si tengo que correr, tacos no. Si me vuelvo con alguna amiga o eso, como que me da más seguridad y me animo a dejarme, por ejemplo, no sé, la pollera. Y eso también me genera como a mí más seguridad mental. ¿Qué quiero decir? Que quizás no pasa nada, pero está el miedo instaurado en la cabeza, de supervivencia. De hecho, a mí hoy en día, les aclaro, el miedo que algunas situaciones me dan hace de que yo siga sobreviviendo (Travesti no binarie de 32 años, comunicación personal, 27 de noviembre de 2023).

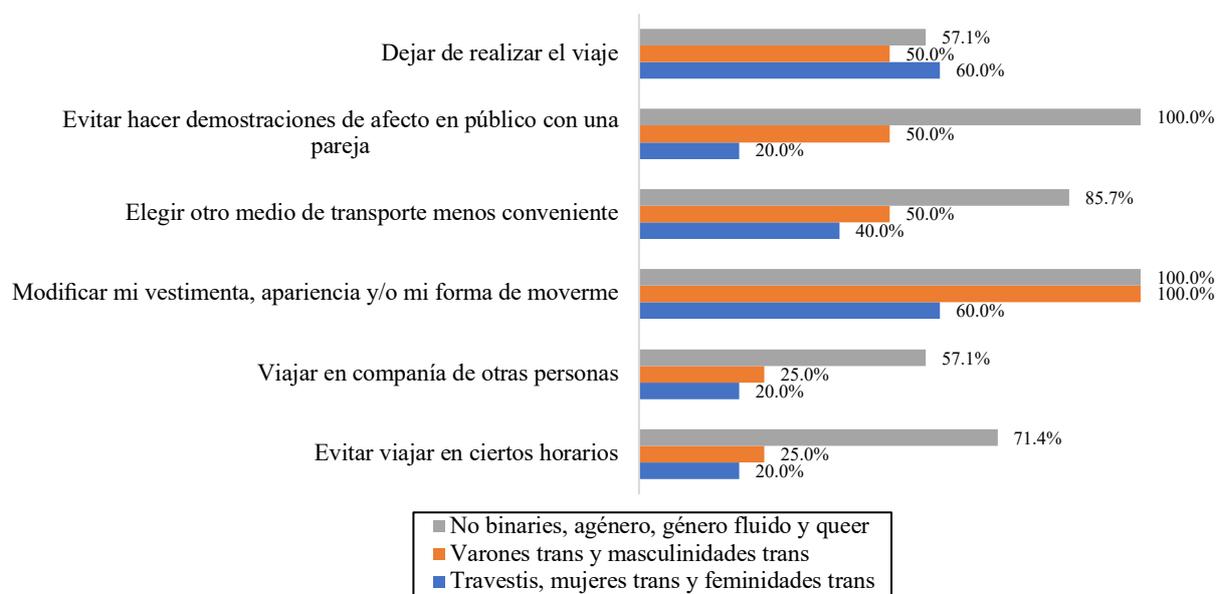
Como se menciona también en el último relato, viajar en compañía es otra manera de preservarse, especialmente al utilizar el transporte en ciertos horarios:

Tratamos de viajar siempre de a dos o tres compañeras. Tratamos de evitar todo el tiempo hacerlo individualmente porque sabemos que, si vamos dos, ya con que vayamos dos juntas nos sentimos protegidas y más seguras ante el acoso, ante las violencias, ante la mirada, ante todo. Entonces eso es algo que se sigue sosteniendo en la población y que a mí me llama mucho la atención, cómo nos cuesta movilizarnos de manera individual ¿No? Lo hacemos siempre en términos colectivos, pero tiene que ver con los cuidados (F. Guimaraes, Comunicación personal, 2 de noviembre de 2023).

Evitar hacer demostraciones de afecto en público con una pareja, elegir otro medio de transporte menos conveniente, evitar viajar en ciertos horarios, e incluso, directamente dejar

de realizar el viaje, son otras modificaciones que las personas encuestadas decidieron tener que hacer para garantizar su seguridad en torno a la movilidad cotidiana, como se ve en la figura 15.

Figura 15. *Modificaciones que realizan las personas trans* encuestadas para sentirse más seguras durante su viaje en transporte público*



Nota: Se muestran las diferentes modificaciones que realizan las personas trans* encuestadas para sentirse más seguras durante su viaje en transporte público, siguiendo los 3 agrupamientos identitarios establecidos en el marco de este estudio.

Como lo expresa una de las entrevistadas, el despliegue y la combinación de diferentes estrategias se encuentra siempre presente a la hora de moverse cotidianamente:

Siempre antes de salir me fijo qué puedo tomarme, en qué puedo volver, todo, y también a la hora de vestirme, es algo que pienso normalmente, depende también a dónde voy, o bueno, en qué horario. Y ponele, qué sé yo, si, como decía, si voy a salir capaz, tiendo a llevarme algún abrigo, incluso aunque no haga mucho frío, como para taparme un poco, cosas así. Sí, siempre es algo que tengo en cuenta (Mujer trans de 23 años, comunicación personal, 30 de noviembre de 2023).

El análisis presentado da cuenta de la incidencia que las situaciones de discriminación y acoso vividas por las personas trans* y el temor a ellas tienen sobre sus experiencias de movilidad, impactando en el acceso al transporte e, incluso, en sus patrones de

desplazamiento cotidianos. Si bien, como se señaló en las orientaciones teóricas, las mujeres cis suelen también realizar modificaciones en sus viajes y tomar precauciones a la hora de moverse, se ve que, por un lado, muchas de las estrategias que despliegan las personas trans* están vinculadas con neutralizar sus expresiones de género diversas y adaptarlas a la cisnorma, es decir, a esas expectativas sociales sobre cómo se deben comportar y cómo debe ser la expresión de género de acuerdo al sexo asignado al nacer (Radi et al., 2022), y por el otro, a evitar situaciones de discriminación y agresión, tanto física, sexual como psicológica, que no toman la misma forma para las mujeres cis, ya que en el caso de las personas trans* muchas de esas conductas están motivadas por el odio a sus identidades de género disidentes y se orientan con un fin aleccionador. En ese sentido, podemos ubicar, a través de lo referido por las personas encuestadas y entrevistadas en el marco de este estudio, algunos modos mediante los que opera el cissexismo como sistema particular de opresión que busca inferiorizar las vidas trans* (Fernández Romero, 2023).

IV. Reflexiones finales

A lo largo de este trabajo se pudieron articular diversos elementos de interpretación que dan cuenta de los complejos entramados que tienen lugar en la experiencia de movilidad cotidiana y en el acceso al transporte público de las personas trans*. Dicho de otra manera, se pudieron ver los modos en los que se intersectan las experiencias trans* con algunas otras variables, como la discapacidad, la edad, la diversidad corporal y la inserción laboral y educativa.

A través del estudio de los patrones de movilidad cotidiana se identificaron los motivos por los que las personas trans* que formaron parte de esta investigación se mueven por la ciudad. La especificidad de la muestra, caracterizada por una alta inserción laboral formal y educativa, posibilitó la comprensión de las dificultades cotidianas que persisten entre personas trans*, aún cuando lograron insertarse en el mercado de trabajo formal y en la educación, a la vez que contribuyó a dimensionar de qué manera el cumplimiento de los objetivos perseguidos por ciertas políticas públicas, como el cupo laboral travesti trans (Ley 27.636, 2021), se interrelaciona con políticas de acceso al transporte público. Asimismo, queda pendiente el reconocimiento de la movilidad y del uso del transporte urbano por parte de personas trans* pertenecientes a grupos racializados o migrantes, con menor nivel educativo y/o que perciban dinero por medio de empleos informales u otras actividades, quienes estuvieron subrepresentadas en esta investigación.

El hecho de que del total de las personas encuestadas, el 95,2% refirieran utilizar el transporte público cotidianamente y la mayoría de ellas con una frecuencia de 4 veces por semana o más (71,2%), podría indicar una mejora en el acceso al espacio público y al sistema de transporte urbano, al menos respecto de cierto sector de la comunidad trans*. En cuanto a las travestis, mujeres trans y feminidades trans, el 93,3% de ellas refirió usar el transporte público al menos 3 veces por semana, lo cual podría significar un avance respecto a sus experiencias en décadas pasadas, en cuanto a las limitaciones que se encontraban en el acceso al transporte público en particular (Fernández Romero, 2023) y al espacio público en general, cuya presencia estuvo signada, desde mediados del siglo XX, por una alta vigilancia por parte del Estado a través de diferentes mecanismos represivos (Sabsay, 2011; Butierrez, 2023). De modo similar a lo destacado en otras investigaciones (Fernández Romero, 2023), lxs referentes claves entrevistadxs refieren que la persecución policial vivida por las travestis y mujeres trans en el pasado las obligaba a moverse en taxi, por lo que el actual acceso al

transporte público por parte de ellas puede leerse como una conquista de la comunidad travesti-trans (M. Wayar, Comunicación personal, 23 de noviembre de 2023).

Sin embargo, a pesar de que el uso del transporte público se constituya como un hecho para la mayoría de las personas que formaron parte de este estudio, se ve cómo sus experiencias de movilidad cotidiana encuentran obstáculos y limitaciones que las afectan de manera particular por su identidad de género. En este sentido, la adopción de una mirada relacional del espacio público y lo urbano posibilitó reconocer algunas formas en las que opera el cissexismo en su entrecruzamiento con otros sistemas de poder, a partir de las que se configuran lógicas de privilegio y opresión que impactan en la vida de las personas trans*.

Las situaciones de discriminación y acoso tomaron predominancia como causante de la percepción de inseguridad y como limitante en el acceso al transporte público, mostrando formas particulares que tienen lugar en los contextos de viaje y en el relacionamiento con otrxs pasajerxs, con el personal de transporte y las fuerzas de seguridad. Sobre esto último, se destaca de manera diferenciada para esta comunidad el temor al abuso de poder por parte de la policía y el impacto del cissexismo en su accionar. En los relatos de varias personas entrevistadas se ve que el cis passing, o el ser percibidx por la policía como una persona cis, actúa, en relación a ciertas personas, preservándolxs de la violencia institucional, mientras que la inseguridad se profundiza en situaciones en las que pueden ser leídas como trans*, ya sea por suposiciones vinculadas a su expresión de género, o por acceso al DNI en los casos en los que no realizaron la rectificación registral. Este sentimiento de protección-desprotección que varía conforme a la manera en la que son percibidxs o leídxs por otras personas de acuerdo a los modos en los que exteriorizan su género (Cabral y Leimgruber, 2004) se encuentra presente también en relación a otrxs pasajerxs y transeúntes. Los discursos de odio, en tanto narrativas sociales que fortalecen los estereotipos negativos y fomentan el rechazo (Taricco y Torres, 2019) hacia la diversidad de género, fueron mencionados por varias de las personas entrevistadas como un hecho que afecta su tránsito por el espacio público al traducirse rápidamente en conductas agresivas que profundizan la vigilancia de género (Almeida, 2019, citado en Díaz Nocera y Pedrazzani, 2023). De acuerdo a sus relatos, los efectos de los discursos de odio se vieron agravados por el posicionamiento anti LGBT transmitido por el nuevo gobierno de Javier Milei a través de las redes sociales y los medios de comunicación.

El despliegue de estrategias que llevan a cabo las personas trans* a la hora de moverse por la ciudad afecta su autonomía de diversas maneras, en tanto implica costos

materiales, simbólicos y subjetivos, si se tiene en cuenta que una gran mayoría de las personas encuestadas refirió que debe utilizar transportes menos convenientes y modificar su vestimenta y apariencia, limitando la exteriorización de su género y, en definitiva, su construcción identitaria, entre otras medidas para preservar su integridad.

Al indagar sobre las mejoras que podrían impactar favorablemente en sus experiencias cotidianas, se visibilizó la responsabilidad del Estado en garantizar el acceso al transporte público de la comunidad trans* y su impacto en el acceso a otros derechos como el trabajo, la educación y la salud, en relación a los que la movilidad se constituye como una necesidad. En ese sentido, la particularidad de la forma que tomó la muestra de esta investigación, con un alto porcentaje de personas trans* insertas en el mundo laboral formal y educativo, posibilitó preguntarnos sobre cómo ciertas políticas públicas, por ejemplo el cupo laboral travesti-trans (Ley 27.636, 2021), impactan en otros aspectos, como el acceso al transporte. En ese sentido, son múltiples las políticas públicas que desde el sector se pueden impulsar para impactar favorablemente en la experiencia de movilidad de la comunidad trans*, desde mejoras infraestructurales como la iluminación y la colocación de dispositivos de monitoreo, hasta el fortalecimiento de programas de capacitación hacia el personal y la realización de campañas de comunicación en las redes de transporte. Sumado a lo anterior, la incorporación de personal femenino y personal trans* también se presenta como aspecto demandado por las personas entrevistadas. Adicionalmente, y en línea con lo propuesto en el Proyecto de Ley de reparación para personas mayores travestis y trans (Aguirre et al., 2021), es posible pensar una política estatal de reparación situada en el sector transporte, mediante la que se reconozca la vulneración de los Derechos Humanos de las personas trans* en relación al acceso al transporte y al espacio público, y los modos en los que ello afecta su autonomía y su vida cotidiana, tal como lo muestran los hallazgos de esta investigación. La propuesta podría basarse en la implementación de una tarjeta compatible con SUBE, mediante la que el Estado subsidie el 100% del boleto de transporte público, aplicable a todo el territorio de la República Argentina.

Si bien el propósito de este trabajo estuvo centrado en el reconocimiento de los patrones de movilidad cotidiana, poniendo foco en los aspectos negativos que limitan su acceso al transporte público y afectan su autonomía y seguridad, el mismo recorrido de la investigación me permitió constatar las posibilidades que ofrece el estudio de la movilidad cotidiana como enfoque teórico-metodológico (Jirón y Zunino, 2017) para conocer diferentes aspectos de la vida cotidiana de las personas trans* que evidencian modos de habitar y

transitar el espacio, y despliegues de estrategias colectivas que muchas veces permanecen invisibles. Incluso en el campo mismo de las movilidades, hay diversos aspectos pasibles de ser profundizados a través de este enfoque, entre ellos el estudio de la movilidad del cuidado trans*, tema que emergió en la instancia cualitativa de esta investigación y que introduce la pregunta sobre las formas particulares que podría adoptar el cuidado para esta comunidad. A pesar de que en la encuesta se consideraron actividades como ir hacer las compras, o llevar, ir a buscar o acompañar a otras personas, las cuales toman relevancia en el estudio de la movilidad del cuidado de las mujeres cis (Sánchez de Madariaga, 2009), éstas no predominaron como motivo de la movilidad de las personas trans* encuestadas. Sin embargo, emergieron en el marco de esta investigación diferentes expresiones de apoyo colectivo, de acompañamiento cotidiano y de salvaguarda de la seguridad de pares, que no fueron indagadas en la encuesta pero que pudieron identificarse como formas de cuidado mediante la escucha atenta hacia quienes acercaron, con sus relatos, sus experiencias cotidianas.

Así, el interés en la movilidad de las personas trans* nos brinda la posibilidad de preguntarnos sobre los vínculos, las prácticas y los modos de relacionamiento que están en el centro de sus vidas, y de reconocer una movilidad del cuidado trans*, más allá de los arreglos tradicionales del cuidado, situados, generalmente, en torno a la familia normalizada y legitimada por el contrato occidental y hetero-cisexual (Lattera, 2022). Mediante el concepto de nostredad, Marlene Wayar (2021) nos acerca una pista para pensar una subjetividad que se despliega sobre el valor de las redes afectivas y de mutua dependencia, distanciándose de las lógicas hegemónicas de la individualidad. Quizás fue algo de eso lo que pudo escucharse en las instancias cualitativas, respecto de una forma de moverse que contempla el cuidado de otrxs, y que se esboza como un punto de partida para abordarse en el futuro.

Bibliografía

- Aguirre, H., Alvarez Rodriguez, M., Brawer, M., Caliva, L., Estévez, G., Grosso, L., Lampreabe F., López, J., Macha, M., Martínez, M., Masin, M., Osuna, B., Rosso, V. y Uceda, M. (2021, 17 de mayo). *Proyecto de Ley de Reparación para Personas Mayores Travestis y Trans*.
<https://www4.hcdn.gob.ar/dependencias/dsecretaria/Periodo2021/PDF2021/TP2021/2125-D-2021.pdf>
- Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L. y Sagaris, L. (2018). *Ella se mueve segura -Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>
- Alonso, L. (1994). Sujeto y discurso: el lugar de la entrevista abierta en las prácticas de la sociología cualitativa. En J. M. Delgado y J. Gutiérrez (ed.), *Métodos y Técnicas cualitativas de Investigación en Ciencias Sociales* (s.d.), Editorial Síntesis.
- Anapolsky, S. y Pereyra, L. (2012). Desafíos de la gestión y la planificación del transporte urbano y la movilidad en ciudades argentinas. *Revista Transporte y Territorio*, 7, 57-75.
- Argentina Sitio Oficial. (2023, 19 de septiembre). *Se presentó la SUBE para pasajeros con discapacidad*. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-presento-la-sube-para-pasajeros-con-discapacidad>
- Barey, C. y Andrada Mihanovich, L. (2023). *A travestir(nos) (en) la calle. Una aproximación descriptiva sobre algunos aspectos de la configuración hetero-cis-clasista del espacio público urbano de la Ciudad de Córdoba*. [Tesis de grado publicada]. Universidad Nacional de Córdoba. <https://rdu.unc.edu.ar/handle/11086/548411>
- Beltramelli, N. (2022). *Hiper (In)Visibles. La vida cotidiana urbana de mujeres trans en Montevideo*. [Tesis de grado publicada]. Universidad de la República de Uruguay. https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/bitstream/20.500.12008/32694/1/TS_BeltramelliNoelia.pdf
- Berkins, L., y Fernández, J. (2005). *La gesta del nombre propio. Informe sobre la situación de la comunidad travesti en la Argentina*. Asociación Madres de Plaza de Mayo.
- Bloj, C. (2010). “Impresiones teórico-metodológicas alrededor de la investigación en ciencias sociales”. En *Taller metodológico y de preparación de tesis*. Programa Regional de Formación en Género y Políticas Públicas (PRIGEPP). <http://prigepp.org>

- Bloj, C. (2022). Taller metodológico y de preparación de tesis. [Hipertexto]. Programa Regional de Formación en Género y Políticas Públicas (PRIGEPP).
<http://prigepp.org>
- Boy, M. (2021). El cuerpo limitado en el espacio público: conflictos en torno al género y la sexualidad. En V. Paiva (Comp.), *Sociología y Vida Urbana: De los clásicos a los problemas actuales* (pp. 245-268). Teseo.
- Butierrez, M. (2020, 1 de abril). Trayectorias e itinerarios travestis. Apuntes para pensar la producción social de lo (in)visible. *LATFEM*. <https://latfem.org/trayectorias-e-itinerarios-travestis-apuntes-para-pensar-la-produccion-social-de-lo-invisible/>
- Butierrez, M. (2023a, 27 de junio). Un siglo de violencia contra los cuerpos trans. *Haroldo La Revista del Conti*. <https://revistaharoldo.com.ar/nota.php?id=837>
- Butierrez, M. (2023b). Historia del activismo travesti/trans en la Argentina: itinerarios políticos en tensión. En Ministerio Público de la Defensa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (comp.), *Con Nombre Propio. A diez años de la Ley de Identidad de Género* (pp. 168-178).
- Butierrez, M. y Fernández Romero, F. (2023). Geografía Trans* en Latinoamérica. *Punto Sur*, (8), 80-101. <https://doi.org/10.34096/ps.n8.11574>
- Cabral, M., y Leimgruber, J. (2004). Un glosario en construcción. *SeriAs para el Debate*, (3), 69-73.
- Carmona Alvarado, K. (2021). La violencia contra las mujeres trans en los espacios públicos. Entre el acoso sexual y la transfobia. *Revista Latinoamericana de Derechos Humanos*, 2 (1).
<https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/derechoshumanos/article/view/15192/21277>
- Carrasco, A. (2023, 24 de noviembre). Ataque brutal a una maestra lesbiana. *Pagina 12*. *SOY*. <https://www.pagina12.com.ar/688804-ataque-brutal-a-una-maestra-lesbiana>
- Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca Salinas, M., Gutiérrez Valdivia, B. y Ortiz Escalante, S. (2017). *Entornos habitables. Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno*. Col·lectiu Punt6. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Entornos-habitables_ES.pdf
- Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista*. Virus.
- Crenshaw, K. (1990). Mapping the margins: Intersectionality, identity politics, and violence against women of color. *Stanford Law Review*, 43(6), 1241-1299.

- Decreto 476/21. Registro Nacional de las Personas. 20 de julio de 2021.
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/350000-354999/352187/norma.htm>
- Díaz Nocera, A. y Pedrazzani, C. (2023). Una contracartografía trans-travesti en acción: narrativas y experiencias de espacialidades en disputa y r-existencia. *Punto Sur*, (8), 56-79.
- Doan, P. L. (2007). Queers in the American city: Transgendered perceptions of urban spaces. *Gender, Place, and Culture*, (14), 57-74
- Espinosa Fajardo, J. (2018). *Guía de género para políticas públicas más transformadoras. Orientaciones para el análisis y la incidencia política*. OXFAM – Intermon.
http://genderobservatory.com/wp-content/uploads/2018/02/ESPINOSA_FAJARDO_Gu%C3%ADa_de_g%C3%A9nero_para_pol%C3%ADticas_p%C3%BAblicas_m%C3%A1s_transformadoras.pdf
- Falú, A. (2009). *Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos*. Ediciones Sur.
- Fernández, J. (2004). *Cuerpos desobedientes. Travestismo e identidad de género*. Edhasa.
- Fernández Romero, F. (2019). La productividad geográfica del cissexismo: diálogos entre los estudios trans y la geografía. En: A. Farji Neer; A. González; M. Greco y V. Le Borgne de Boisriou (comps.), *Las ciencias sociales en tiempos de ajuste. Artículos seleccionados de las IX Jornadas de Jóvenes Investigadores del Instituto de Investigaciones Gino Germani* (pp. 267-285). CLACSCO-IIGG.
- Fernández Romero, F. (2023). *Transeúntes inesperadxs: exclusión socio-espacial de las feminidades trans y las personas con discapacidad en los espacios públicos de la ciudad de Buenos Aires*. [Tesis de doctorado publicada]. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- García Fernández, F. (2021) Primeras indagaciones sobre derecho a la ciudad y espacios de vida de las personas trans en Mar del Plata. *Journal de Ciencias Sociales*, 9(17)
<https://dspace.palermo.edu/ojs/index.php/jcs/article/view/4529/7907>
- Godoy, G. (2021). El tránsito de lxs individuuxs trans por el espacio público (Ciudad de Buenos Aires y localidades del conurbano bonaerense, 2017-2019). *Quid 16- Revista del Área de Estudios Urbanos*, (16), 208-233.
- Godoy, G. (2022). Apariencia y tránsito del espacio público en personas trans. *Con X*, (8).
<https://doi.org/10.24215/24690333e047>

- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova*, 14(331), 1-22.
- Gutiérrez, A. y Pereyra, L. (2018). ¿Patrón de género? Un análisis comparativo de la movilidad cotidiana en ciudades argentinas. En *Innovando para repensar en el transporte urbano. Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, 23 al 27 de julio 2018* (pp. 659-672), ALATPU.
- Instituto Nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo. (s/f). *Diversidad sexual y derechos humanos*.
https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/diversidad_sexual_y_derechos_humanos.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2023). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022 : resultados definitivos : identidad de género / 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires*.
https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/poblacion/censo2022_indicadores_demograficos.pdf
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12 (29), 173-197.
- Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista invi*, 25(68), 15-57.
- Jirón, P. y Zunino, D. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Transporte y Territorio*, 16, 1-8.
- Kern, L. (2021). *Ciudad feminista: La Lucha por el Espacio en Un Mundo Diseñado Por Hombres*. Ediciones Godot.
- Laterra, P. (2022). Aproximaciones a una crítica cissexual y heterosexual del noción de cuidados en las políticas públicas. *XXXIII Congreso Latinoamericano de Sociología de la Universidad Nacional Autónoma de México*.
- Ley 26.485. Ley de protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales. 1 de abril de 2009. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/150000-154999/152155/norma.htm>
- Ley 26.743. Ley de identidad de género. 23 de mayo de 2012.
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/195000-199999/197860/norma.htm>

- Ley 27.636. Ley de promoción al acceso al empleo formal para personas travestis, transexuales y transgénero "Diana Sacayán - Lohana Berkins". 24 de junio de 2021. <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/350000-354999/351815/norma.htm>
- Lubitow, A., Carathers, J., Kelly, M. y Abelson, M. (2017). Transmobilities: mobility, harassment, and violence experienced by transgender and gender nonconforming public transit riders in Portland, Oregon. *Gender Place and Culture A Journal of Feminist Geography*, 24(4),1-21.
- Maxwell, J. (2019). *Diseño de investigación cualitativa. Un enfoque interactivo*. Gedisa.
- Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad. (s.f.). *Violencia en el espacio público*. <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/12/fichasobs-violenciaep.pdf>
- Ministerio Público de Defensa de la Ciudad de Buenos Aires. (2017). *La revolución de las Mariposas. A diez años de La Gesta del Nombre Propio*. <https://doi.org/10.5354/0719-0417.2017.48402>
- Ministerio Público de la Defensa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2023). *Con Nombre Propio. A diez años de la Ley de Identidad de Género*. <https://mochacelis.org/wp-content/uploads/2023/05/Con-Nombre-Propio.pdf>
- Ministerio Público Fiscal. (s. f.). *Narcomenudeo*. Recuperado el 30 de marzo de 2023 de <https://mpfciudad.gob.ar/tematicas/2020-03-04-13-32-23-narcomenudeo>
- Muxi, Z. (2019). *Mujeres, casas y Ciudades*. DPR-Barcelona.
- Pereyra, L., Gutiérrez, A. y Mitsuko Nerome, M. (2017). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. *Territorios*, (39), 71-95.
- Pérez, G. (2019). *La movilidad del cuidado. Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina*. CEPAL. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/45042/S1900968_es.pdf
- Pita, M. V., Corbelle, F. y Cozzi, E. (2022). Introducción: Violencia institucional. Historizar e investigar para conocer e incidir. En M. Pita, F. Corbelle. y E. Cozzi, *Repertorios: Perspectivas y debates en clave de Derechos Humanos. 2. Violencia Institucional*. (pp. 3-8). Secretaria de Derechos Humanos de la Nación. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/09/violencia_inst_web.pdf

- Radi, B. (2019). Políticas del conocimiento: hacia una epistemología trans*. En M. López Seoane (comp.), *Los mil pequeños sexos. Intervenciones críticas sobre políticas de género y sexualidades* (pp. 16-23). EDUNTREF.
- Radi, B. y Losada, C. (2020). *Transmasculinidades y COVID en América Latina y el Caribe*. ILGALAC. <https://www.aacademica.org/blas.radi/44.pdf>
- Radi, B., Bianchini, A. y Mastroleo, I. (2022). Cisnormatividad, un compromiso dañino en el diseño de las investigaciones en salud humana. *Sexualidad, Salud y Sociedad – Revista Latinoamericana*, (38), 2-14. <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/SexualidadSaludySociedad/article/view/62577/42745>
- Sabsay, L. (2011). *Fronteras sexuales. Espacio urbano, cuerpos y ciudadanía*. Paidós.
- Sáenz Quintero, L. (2020). *Experiencias de movilidad Transurbanas en Bogotá. Experiencias de movilidad Transurbanas en Bogotá, Colombia*. [Tesis de maestría publicada]. Universidad de los Andes.
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades género y dependencia. *Ciudad y territorio Estudios Territoriales* 41(161-2), 581-597.
- Scribano, A. (2008). *El proceso de investigación social cualitativo*. Prometeo Libros.
- Stryker, S. (2017). *Historia de lo trans*. Continta Me Tienes.
- Taricco, V. y Torres, N. (2019). *Los discursos de odio como amenaza a los Derechos Humanos*. Centro de Estudios en Libertad de Expresión y Acceso a la Información Universidad de Palermo. https://www.palermo.edu/Archivos_content/2019/cele/Abril/Los-discursos-de-odio_Torres-y-Taricco.pdf
- Torre, V. y Aguiar, S. (2019). Montevideo trans y travesti *. Espacio urbano segregado: habitar de personas trans. En S. Aguiar, V. Borrás, P. Cruz, L. Fernández Gabard, M, Pérez Sánchez (Comps.), *Habitar Montevideo: 21 miradas sobre la ciudad* (pp. 529-550). La Diaria.
- Torres, M. (2021). Trans Masculinidades: Miedos de Perder y Ganar Privilegios. *Revista Latino Americana de Geografía e Género*, 12(1), 291-317. <https://revistas.uepg.br/index.php/rlagg/article/view/17022/209209215426>
- Wayar, M. (2021). Teoría Travesti/Trans Latinoamericana. Manuscrito inédito, s/d.

Anexo 1: Cuestionario de la encuesta de movilidad cotidiana de personas travestis, trans y no binarias

¡Hola! Les invitamos a participar de una encuesta anónima sobre movilidad y uso del transporte público urbano, dirigida específicamente a **personas travestis, trans y no binarias mayores de 16 años que residan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y primer cordón del conurbano bonaerense**. La encuesta incluye preguntas sobre hechos de discriminación y acoso en el transporte público urbano.

Este estudio es impulsado por la Dirección de Políticas de Géneros y Diversidades del Ministerio de Transporte de la Nación, con el objetivo de conocer cuáles son las experiencias cotidianas de personas travestis, trans y no binarias en el transporte público, sus percepciones de seguridad, patrones y frecuencias de movilidad, así como también conocer y visibilizar situaciones de discriminación y acoso.

Con la información construida a partir de este estudio vamos a poder planificar políticas y acciones específicas destinadas a mejorar la experiencia de movilidad de las personas trans, travestis y no binarias y a reducir las situaciones de discriminación y violencia por motivos de género en el transporte público.

Responder esta encuesta le llevará menos de 10 minutos ¡Muchas gracias por su colaboración!

** Indica que la pregunta es obligatoria*

Sección 1: DATOS DE INFORMACIÓN GENERAL

1. ¿Se identifica como una persona travesti, trans o no binaria?*

Mas adelante le preguntaremos específicamente sobre su identidad de género y autopercepción. En esta pregunta buscamos saber si usted forma parte del grupo poblacional al que se dirige este estudio.

Marca una sola opción

- Sí (*Salta a la pregunta 2*)
- No (*Salta a la sección 3: Esta encuesta está dirigida exclusivamente a personas travestis, trans y no binarias. Si no forma parte de ese grupo poblacional le pedimos que no continúe respondiendo este cuestionario ¡Muchas gracias!*)

2. ¿Tiene más de 16 años de edad?*

Marca una sola opción

- Sí (*Salta a la pregunta 3*)
- No (*Salta a la sección 5: Por cuestiones de criterio metodológico, esta encuesta está dirigida únicamente a personas mayores de 16 años ¡Muchas gracias por su interés!*)

3. ¿En dónde vive?*

Tenga en cuenta que en esta primera etapa la encuesta está dirigida únicamente a personas travestis, trans y no binarias residentes en Ciudad Autónoma de Buenos Aires y primer cordón del conurbano bonaerense.

- Ciudad Autónoma de Buenos Aires

(Lista desplegable de los barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires)

- Partido de Avellaneda

(Lista desplegable de las localidades de Avellaneda)

- Partido de Lanús

(Lista desplegable de las localidades de Lanús)

- Partido de Lomas de Zamora

(Lista desplegable de las localidades de Lomas de Zamora)

- Partido de La Matanza (localidades del primer cordón del conurbano)

(Lista desplegable de las localidades de La Matanza pertenecientes al primer cordón del conurbano bonaerense)

- Partido de Morón

(Lista desplegable de las localidades de Morón)

- Partido de Tres de Febrero

(Lista desplegable de las localidades de Tres de Febrero)

- Partido de San Martín

(Lista desplegable de las localidades de San Martín)

- Partido de Vicente López

(Lista desplegable de las localidades de Vicente López)

- Partido de San Isidro

(Lista desplegable de las localidades de San Isidro)

4. De acuerdo a su identidad de género, se autopercibe como: *

Puede seleccionar varias respuestas

- Travesti
- Mujer Trans
- Varón Trans
- Femenidad Trans
- Masculinidad Trans
- No Binarie
- Género Fluido
- Agénero

- Prefiero no responder
- Otro:

5. ¿Qué edad tiene?*

Escriba su edad expresada en números.

.....

6. ¿Se reconoce cómo indígena o descendiente de pueblos indígenas u originarios?*

Marca una sola opción

- Si
- No
- Prefiero no responder / No se

7. ¿Se reconoce como afrodescendiente o tiene antepasados africanos?

Marca una sola opción

- Si
- No
- Prefiero no responder / No se

8. ¿En qué país nació?*

Marca una sola opción

Argentina

Chile

Uruguay

Paraguay

Bolivia

Brasil

Prefiero no responder

Otro:

9. ¿Se identifica como una persona con discapacidad?*

Marca una sola opción

- Si

- No
- Prefiero no responder / No se

10. ¿Cuenta con Certificado Único de Discapacidad (CUD)?*

El CUD es un documento público y gratuito que permite que las personas con discapacidad puedan acceder a las prestaciones médicas, asistenciales, cupos laborales, entre otros derechos. Tiene validez en todo el territorio argentino.

Marca una sola opción

- Si
- No
- Prefiero no responder / No se

11. ¿Cuál es su nivel de educación formal hasta el momento? *

Marca una sola opción

- Sin educación formal
- Primario incompleto
- Primario completo
- Secundario incompleto
- Secundario completo
- Terciario incompleto
- Terciario completo
- Universitario incompleto
- Universitario completo
- Posgrado incompleto
- Posgrado completo
- Prefiero no responder / No se

12. ¿Realiza alguna actividad por la cual percibe dinero?*

Marca una sola opción

- Si
- No

13. ¿Usted tiene un empleo formal?*

El empleo formal es aquel que se encuentra legalmente registrado por el ente empleador y que le permite tener obra social, asignaciones familiares, aportes jubilatorios, cobertura por accidente de trabajo, seguro por desempleo.

Marca una sola opción

- Si
- No

14. ¿Cuál es su ocupación principal? *

Puede seleccionar varias respuestas

- Trabajo
- Estudio
- Me encargo de las tareas de cuidado pero no recibo remuneración por ello
- Recibo una prestación estatal (jubilación, pensión, asignación familiar, programas sociales, etc.)
- Sin ocupación
- Otro:.....

Sección 2: USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El transporte público urbano es el sistema integral de transportación que opera con rutas fijas y horarios predeterminados y que puede ser utilizado por cualquier persona para el desplazamiento en las ciudades y áreas metropolitanas, a cambio del pago de una tarifa previamente establecida. Por ejemplo: tren, subte, colectivo, premetro.

15. ¿Viaja en transporte público urbano? *

Marca una sola opción

- Si (Salta a la pregunta 17)
- No (Salta a la pregunta 16)

16. ¿Por qué razón no usa el transporte público urbano?

Desarrolla su respuesta

.....

El resto de las preguntas de esta encuesta están dirigidas a personas usuarias del servicio de transporte público urbano. No olvide hacer clic en "enviar" para registrar su respuesta. ¡Le agradecemos mucho su participación!

17. ¿Con qué frecuencia viaja en transporte público urbano? *

Marca una sola opción

- Una vez al mes
- Entre 2 y 3 veces al mes
- Una vez por semana
- Entre 2 y 3 veces por semana
- 4 veces por semana o más
- Esporádicamente

18. ¿Para qué situaciones utiliza el transporte público urbano?*

Puede seleccionar varias respuestas

- Ir a trabajar
- Ir a estudiar
- Ir a hacerse tratamientos o chequeos médicos
- Ir a hacer las compras
- Ir a hacer tramites
- Visitar amistades, familia u otros
- Llevar, ir a buscar o acompañar a otra persona
- Ir a hacer actividades recreativas u ocio
- Otro:.....

19. ¿Utiliza la tarjeta SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico)?*

La tarjeta SUBE es un medio de pago para abonar los pasajes de tren, subte y colectivos.

Para obtener más información sobre la tarjeta SUBE haga clic aquí

Marca una sola opción

- Si
- No

20. ¿Usted registró sus datos personales en la Tarjeta SUBE?*

Para verificar si su tarjeta SUBE esta registrada ingrese al siguiente enlace

Marca una sola opción

- Si
- No

21. ¿Tiene asignada la Tarifa Social en su tarjeta SUBE?*

La Tarifa Social es el beneficio que otorga el Estado Nacional a personas jubiladas, excombatientes, personas beneficiarias de planes sociales y trabajadoras domésticas, para viajar con el 55% de descuento. [Clic aquí para obtener más información](#)

Marca una sola opción

- Si
- No
- No se

22. ¿Cuáles de las siguiente situaciones impiden o limitan su uso del transporte público urbano?*

Puede seleccionar varias respuestas

- Ninguna situación impide o limita mi uso del transporte público urbano
- Falta de frecuencia
- Falta de servicios
- Siento inseguridad durante la espera de los servicios
- Siento inseguridad durante los viajes arriba de la formación
- Me resulta costosa la tarifa
- No se respeta mi identidad de género (por ejemplo, se dirigen a usted con pronombres de un género diferente al suyo, no se respeta su nombre, entre otras)
- Recibo discriminación por otra característica diferente a mi identidad de género (por ejemplo, por su nacionalidad, pertenencia étnico-racial, de clase, religiosa u otras)
- Tengo inconvenientes para adquirir o cargar la tarjeta SUBE
- La parada de colectivos/estación de subte/tren me queda lejos
- Los vehículos, estaciones o puntos de carga de SUBE no me resultan accesibles física, cognitiva, visual y/o auditivamente
- Otro:.....

Sección 3: SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

23. ¿Usted siente inseguridad al emprender su viaje en transporte público urbano?*

Marca una sola opción

- Si
- No *(Sala a la pregunta 28)*
- Prefiero no responder / No se

24. ¿Cuáles son los motivos por los que siente inseguridad?*

Puede seleccionar varias respuestas

- Robo
- Agresión/acoso/discriminación por mi identidad y/o expresión de género
- Detención policial
- Agresión/acoso/discriminación por otra característica diferente a mi identidad de género (por ejemplo, por su nacionalidad, pertenencia étnico-racial, de clase, religiosa u otras)
- Otro:.....

25. ¿Cuáles de los siguientes aspectos mejorarían su percepción de seguridad en el transporte público urbano?*

Puede seleccionar varias respuestas

- Mejor iluminación en paradas/estaciones de transporte
- Mayor circulación de personas
- Dispositivos tecnológicos de alerta y/o denuncia como tótems de seguridad
- Aumentar la presencia de fuerzas de seguridad (policías, personal de seguridad, etc.)
- Campañas en el transporte público contra la discriminación por orientación sexual e identidad de género
- Otro:

Sección 4: DISCRIMINACIÓN Y ACOSO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

26. Durante los últimos 12 meses, ¿sintió discriminación o acoso en el transporte público urbano y/o al intentar acceder a él por su identidad y/o expresión de género?*

Nos referimos a si recibió un trato desigual o vivenció un hecho de violencia que limitó, dificultó o impidió su viaje en el transporte público urbano, a través de conductas verbales o no verbales que le hayan incomodado o afectado negativamente.

Marca una sola opción

- Si
- No *(Salta a la pregunta 34)*
- Prefiero no responder/ No se *(Salta a la pregunta 34)*

27. ¿En qué situaciones lo vivenció?*

Puede seleccionar varias respuestas

- En el trayecto hasta la parada y/o estación de transporte
- En la parada o estación de transporte
- Arriba de la formación
- Otro:.....

28. ¿Por parte de quienes?*

Puede seleccionar varias respuestas

- Por parte de otras personas usuarias del servicio
- Por parte de otras personas que caminaban por la calle
- Por parte de personal de fuerzas de seguridad
- Por parte de personal del transporte
- Otro:

29. Pensando en la última situación en la que sintió discriminación o acoso en el transporte público urbano y/o al intentar acceder a él, ¿usted hizo la denuncia o informó lo acontecido?*

Marca una sola opción

- Si
- No

30. En los últimos 12 meses ¿Cuántas veces vivenció situaciones de discriminación o acoso en el transporte público urbano y/o al intentar acceder a él por su identidad y/o expresión de género?*

Marca una sola opción

- Una sola vez
- de 2 a 5 veces
- más de 6 veces

31. Pensando en la última vez en la que vivenció discriminación o acoso en el transporte público urbano ¿Qué tipo de situación vivió específicamente?*

Puede seleccionar varias respuestas

- Miradas, risas, muecas faciales despectivas, personas que se alejan, alejan a sus hijas o hijos o hacen comentarios entre ellas.
- Se dirigieron a usted con pronombres que no representan su identidad de género
- Empujones, golpes, persecución, etc.
- Insultos, comentarios sobre su cuerpo o aspecto, etc.
- Manoseos, arrinconamiento, silbidos, comentarios obscenos, exhibicionismo, etc.
- Prefiero no responder / No se
- Otro.....

32. ¿Alguna vez tuvo que modificar su viaje o su manera de presentarse en el transporte público con motivo de situaciones de discriminación y/o acoso vivenciadas o por su temor a ellas?*

Marca una sola opción

- Si
- No (*Salta a la pregunta 34*)

33. ¿Qué modificaciones tuvo que hacer?*

Puede seleccionar varias respuestas

- Evitar viajar en ciertos horarios
- Viajar en compañía de otras personas
- Modificar mi vestimenta, apariencia y/o mi forma de moverme
- Elegir otro medio de transporte menos conveniente
- Evitar hacer demostraciones de afecto en público con una pareja
- Dejar de realizar el viaje
- Otro:.....

Sección 5: PATRONES DE MOVILIDAD COTIDIANA

En esta sección vamos a enfocarnos en los lugares por donde usted viaja y los motivos por los que realiza esos viajes cotidianamente

34. ¿Qué día de la semana usa más veces el transporte público?*

Marca una sola opción

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

35. ¿Cuántos viajes hace a lo largo de ese día?*

Un "viaje" es un desplazamiento de un punto de origen a otro de destino con un motivo, por ejemplo: hacer las compras, ir a trabajar, estudiar, entre otras. Ese viaje puede ser realizado en 1 o más medios de transporte (colectivos, auto, tren, bicicleta). Los viajes de ida y vuelta a un mismo lugar se consideran 1 solo viaje, por ejemplo si va y vuelve de su casa al trabajo.

Marca una sola opción

- 1
- 2
- 3 o más

(Según la cantidad de viajes indicados se abren las siguientes preguntas para cada uno de los viajes)

Viaje 1

*Las siguientes preguntas deben ser respondidas en base al **primer viaje** que usted realiza el día de la semana que más viajes hace.*

36. ¿Dónde inicia su primer viaje del día?*

- Ciudad Autónoma de Buenos Aires

(Lista desplegable de los barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires)

- Partido de Avellaneda

(Lista desplegable de las localidades de Avellaneda)

- Partido de Lanús

(Lista desplegable de las localidades de Lanús)

- Partido de Lomas de Zamora

(Lista desplegable de las localidades de Lomas de Zamora)

- Partido de La Matanza (localidades del primer cordón del conurbano)

(Lista desplegable de las localidades de La Matanza pertenecientes al primer cordón del conurbano bonaerense)

- Partido de Morón

(Lista desplegable de las localidades de Morón)

- Partido de Tres de Febrero

(Lista desplegable de las localidades de Tres de Febrero)

- Partido de San Martín

(Lista desplegable de las localidades de San Martín)

- Partido de Vicente López

(Lista desplegable de las localidades de Vicente López)

- Partido de San Isidro

(Lista desplegable de las localidades de San Isidro)

37. ¿Hacia dónde se dirige en su primer viaje del día?*

- Ciudad Autónoma de Buenos Aires

(Lista desplegable de los barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires)

- Partido de Avellaneda

(Lista desplegable de las localidades de Avellaneda)

- Partido de Lanús

(Lista desplegable de las localidades de Lanús)

- Partido de Lomas de Zamora

(Lista desplegable de las localidades de Lomas de Zamora)

- Partido de La Matanza (localidades del primer cordón del conurbano)

(Lista desplegable de las localidades de La Matanza pertenecientes al primer cordón del conurbano bonaerense)

- Partido de Morón

(Lista desplegable de las localidades de Morón)

- Partido de Tres de Febrero

(Lista desplegable de las localidades de Tres de Febrero)

- Partido de San Martín

(Lista desplegable de las localidades de San Martín)

- Partido de Vicente López

(Lista desplegable de las localidades de Vicente López)

- Partido de San Isidro

(Lista desplegable de las localidades de San Isidro)

38. ¿Cuál es el motivo de su primer viaje del día?*

Marca una sola opción

- Ir a trabajar
- Ir a estudiar
- Ir a hacerse tratamientos o chequeos médicos
- Ir a hacer las compras
- Ir a hacer tramites
- ir a visitar amistades, familia u otros
- Llevar, ir a buscar o acompañar a otra persona
- Ir a hacer actividades recreativas u ocio
- Otro:.....

39. ¿A qué hora comienza su primer viaje del día?*

Expresar la hora de acuerdo al sistema horario de 24 h. Por ejemplo, si su viaje comenzó a las once de la mañana debe expresar 11:00. Si su viaje comenzó a las once de la noche debe expresar 23:00.

- Hora -----, ---

40. ¿Cuánto tiempo dura su primer viaje del día? *

Considere el tiempo total, desde que sale del punto de inicio hasta que llega al punto a donde se dirige.

Marca una sola opción

- Hasta 20 minutos
- Entre 21 y 30 minutos
- Entre 31 minutos y 1 hora
- Más de 1 hora

- Más de 2 horas
- Mas de 3 horas

41. ¿Cuáles son los modos de transporte que utiliza para realizar su primer viaje del día?*

Puede seleccionar varias respuestas

- Subte
- Colectivo
- Tren
- Premetro
- Automóvil (conduciendo)
- Automóvil (como acompañante)
- Taxi, remis o servicio de autos de aplicaciones celulares
- Moto
- Bicicleta
- A Pie
- Otro:.....

Viaje 2

Se hacen las mismas preguntas que se hicieron sobre el viaje 1, pero referidas al segundo viaje del día.

Viaje 3

Se hacen las mismas preguntas que se hicieron sobre el viaje 1, pero referidas al tercer viaje del día.

42. ¿Hay algo que quiera agregar respecto de su experiencia de movilidad cotidiana en el transporte público urbano?

.....

43. Como parte de este estudio se realizarán entrevistas personales de manera virtual o presencial. Si le interesa participar por favor informe a continuación un correo electrónico o número telefónico.

.....

¡Muchas gracias por su tiempo!

Desde la Dirección de Políticas de Géneros y Diversidades del Ministerio de Transporte de la Nación le agradecemos su colaboración en este estudio. Su participación es fundamental para que podamos planificar políticas y acciones específicas destinadas a mejorar la experiencia en el transporte de las personas travestis, trans y no binarias.

(Después del envío)

Mensaje de confirmación

Se ha registrado su respuesta.

- Si se encuentra en una situación de emergencia o riesgo llame al 911.
- Para recibir asistencia ante una situación de discriminación puede llamar al 168 todos los días de 9 a 19 h.
- Para recibir atención, asesoramiento y contención ante una situación de violencia de género puede comunicarse con la línea 144 las 24 h., los 365 días del año, a través de un llamado al 144, por WhatsApp al 1127716463 o por mail: linea144@mingeneros.gob.ar
- Si se encuentra en una situación de vulneración de sus derechos por su identidad y/o expresión de género puede inscribirse en el Programa de Fortalecimiento del Acceso a Derechos para Personas Travestis, Transexuales y Transgénero. Mail de contacto: programatravestitrans@mingeneros.gob.ar