

Inter-Acciones

Revista de Ciencias Sociales y Humanidades

Volumen 03 | Número 05 | Enero - Junio 2025 | E-ISSN: 2992-8265

CIENTÍFICO

ARTÍCULO

Movilidad en el espacio público: una mirada sociológica de las masculinidades en la reconfiguración de la Red de Transporte Articulado (RUTA), Puebla.

Mobility in public space: A sociological look at masculinities in the reconfiguration of the Articulated Transport Network (RUTA), Puebla.

Joel David Garzón Serrano



Recibido | Received

Enero | January

10th 2025

Aceptado | Accepted

Junio | June

27th 2025

Publicado | Publish

Junio | June

30th 2025

Movilidad en el espacio público: una mirada sociológica de las masculinidades en la reconfiguración de la Red de Transporte Articulado (RUTA), Puebla.

Mobility in public space: A sociological look at masculinities in the reconfiguration of the Articulated Transport Network (RUTA), Puebla.

Joel David Garzón
Serrano

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Correo electrónico: joel.garzon@correo.buap.mx
<https://orcid.org/0009-0008-4488-3665>

RESUMEN | ABSTRACT

Este artículo examina las interacciones que se dan entre tres categorías: movilidad, corporalidades y espacio público, para comprender las maneras en las que las masculinidades afectan y trastocan la forma en que los cuerpos se relacionan en el entorno urbano. Desde el enfoque de la sociología y mediante la observación no participante, se analiza cómo los hombres, en tanto sujetos sociales, negocian, ocupan y construyen su presencia en el espacio público, teniendo como elemento neural que las normas de género otorgan privilegios en relación con su movilidad y accesibilidad a la Red de Transporte Articulado (RUTA) en el municipio de Puebla. De igual manera, se reconoce a partir del ejercicio metodológico de observación no participante, que las masculinidades moldean la experiencia de espacio de manera diferenciada, lo que no solo afecta o repercute en las dinámicas sociales, sino también en la accesibilidad, la apropiación y la seguridad del espacio.

This article examines the interactions between three categories: mobility, corporality, and public space, to understand the ways in which masculinities affect and disrupt the way bodies relate in the urban environment. Using a sociological perspective and non-participant observation, this article analyzes how men, as social subjects, negotiate, occupy, and construct their presence in public space, with the central element being that gender norms grant privileges in relation to their mobility and accessibility to the Articulated Transport Network (RUTA) in the municipality of Puebla. Similarly, the methodological exercise of non-participant observation recognizes that masculinities shape the experience of space in a differentiated way, which not only affects or impacts social dynamics but also the accessibility, appropriation, and security of space.

PALABRAS CLAVE | KEYWORDS

Movilidad; Corporalidades; Espacio Público; Masculinidades; Ciudad; Género

Mobility; Corporalities; Public space; Masculinities; City; Gender.

I INTRODUCCIÓN

El funcionamiento de las ciudades, en tanto espacios de inclusión y exclusión social, lleva implícita la relación entre cuerpos, movilidad y espacio público. Esta relación no únicamente se encuentra marcada por factores arquitectónicos o de infraestructura, lo está también por todas y cada una de las construcciones sociales que delinear qué cuerpos pueden apropiarse de los espacios y cómo es que lo hacen. En este contexto, las masculinidades son determinantes ya que actúan como condicionantes de las formas en que los seres humanos se desplazan y se ubican en el espacio público (Nuñez, 2016).

La circulación de personas y bienes dentro del espacio público lleva dentro de sí un conjunto de desplazamientos físicos, sociales y simbólicos, trastocados por distinciones que van desde el género que se moviliza, así como la clase y raza que porta el cuerpo y se hacen presentes en la corporalidad (Soto, 2017; Jirón & Zunino, 2017; Pérez, 2019). En ese sentido, no todas las personas se movilizan con la libertad y gozo igualitario del espacio público; las prácticas de movilidad se atraviesan por normas culturales y sociales que delimitan bajo qué condiciones y cuáles espacios pueden ser ocupados (Ilárraz, 2006; Jirón, 2007).

La construcción y definición de las masculinidades ha sido históricamente un proceso moldeado por factores sociales, políticos y culturales (Jimenez, s.f.). Si bien se ha entendido la masculinidad como una categoría estática (Connell, 2003), los enfoques contemporáneos en los estudios de género coinciden en que la construcción de estas se encuentra dada por una multiplicidad de factores como lo son la etnia, la clase social, la sexualidad, el contexto histórico o cultural, por mencionar algunos (Hernández, 2006; Núñez, 2016). Desde esta perspectiva, “en lugar de definir la masculinidad como un objeto, necesitamos centrarnos en los procesos y las relaciones a través de los cuales los hombres y las mujeres viven vidas ligadas al género” (Connell, 2003, p. 108-109).

En las últimas décadas, los estudios de movilidad, masculinidades y corporalidades, han sido objeto de reflexión y producción teórica desde las ciencias sociales (Ramírez, 2006; Amuchástegui, 2006; Olavarría, 2020). Es cierto que la arquitectura o las ingenierías son las disciplinas fundantes que cargan con la responsabilidad de diseñar y edificar las ciudades, pero cierto también es que las ciencias sociales ocupan ahora un campo de interés colectivo y de acompañamiento, tomando como referente que la ciudad es un espacio vivido y producido en el cual se ordena, distribuyen y moldean experiencias sociales a partir de la presencia física de los sujetos en la ciudad, tal como sostiene Soto (2017).

El impacto de la movilidad en las masculinidades no sólo se limita al plano social y económico, también se manifiesta en el ámbito geográfico, especialmente en los traslados que se llevan a cabo de un espacio a otro al utilizar algún medio de transporte. Es en ese sentido que los procesos de movilidad urbana funcionan como

espacios cambiantes donde cohabitan las relaciones entre hombres y mujeres, que al decir en palabras de Soto (2017, p.128) “son heterogéneos y desiguales, en la medida que tanto la estructura urbana, así como los comportamientos individuales y la percepción de los espacios urbanos están de diferentes formas influenciados por factores socioculturales tales como género, edad, tipo de actividad, entre otras”.

En la Ciudad de Puebla, desde el año 2013 tienen funcionalidad tres líneas del sistema llamado Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), el cual es un sistema de transporte público masivo de la Zona Metropolitana de la capital del estado. Habitar transitoriamente estos espacios como hombres, representa condiciones de privilegio, poder, dominación, jerarquía y al mismo tiempo subyuga otras formas de masculinidad y se imponen ante los cuerpos diferenciados a partir de la desigualdad, la subordinación, la opresión y la tensión corpórea.

Elementos como la postura, el ritmo de desplazamiento o bien el lenguaje corporal, se han convertido en indicadores sociales que influyen en la medición, el análisis y evaluación de la experiencia urbana. La presencia masculina en las ciudades y particularmente en el espacio público de la RUTA, desafía y refuerza las normas históricas asociadas a lo que se considera el ser hombre. Si bien es cierto que llegamos a ser hombres y mujeres desde la complejidad de las relaciones, las representaciones, los discursos, las prácticas, los símbolos, los afectos, los poderes, los tiempos y los espacios (Soto, 2003); es desde los cuerpos, en tanto la base material y el primer nivel de relación de los seres humanos con el mundo, en donde se estructuran y depositan todas las vivencias, diversos entornos simbólicos o bien significados políticos, por lo que su reconocimiento, despliegue y posicionamiento en un lugar, representa la disputa constante entre actores sociales, instituciones y entidades culturales.

El análisis del cómo los hombres interactúan, se comportan y ocupan el espacio público, se llevó a cabo a partir de la observación no participante en la Línea 3 del RUTA en el tramo que corre de la estación Alpha hacia la terminal Valsequillo. Esta metodología, utilizada durante los meses de septiembre a noviembre del 2024, permitió comprender el cómo se reconfiguran las prácticas y representaciones sociales de los hombres; fue posible también, identificar aquellos patrones de conducta en cuanto al uso, las dinámicas de ocupación, así como prácticas cotidianas que hacen evidente que las configuraciones de las masculinidades son sociales y culturales. Se observó también que la interacción de las masculinidades son cambiantes y diversas, los hombres adoptan prácticas corporales y gestuales que hacen evidente las relaciones de poder, de dominación, de cortesía y resistencia en interacciones cotidianas.

Explorar los estudios de movilidad, desde un enfoque de género, coloca en el centro de la reflexión las tensiones sociales en la movilidad urbana, pues provee nuevas claves para comprender las asimetrías ocultas en la aparente normalidad de los desplazamientos en la ciudad; pero también hace evidente que las corporalidades masculinas son el reflejo de las relaciones de poder en los espacios públicos: en la

forma de habitar estos espacios están las claves para comprender el rol del género y clase en las ciudades contemporáneas.

1. En el RUTA cabemos todos. Ser hombres en la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA)

Las personas o grupos, al relacionarse en los espacios públicos, establecen estructuras y jerarquías que están dadas por la dominación y subordinación. Es de interés en este apartado comprender que las masculinidades no ocupan una posición fija, sino más bien, posiciones condicionadas por otras categorías de distinción social que trascienden a la emergencia de nuevos patrones de masculinidades, mismos que se producen en configuraciones sociales como la clase, la raza, la etnia o la nacionalidad.

Antes de enlazar la categoría de masculinidades con los estudios de movilidad, es importante resaltar que la producción académica, junto con las reflexiones epistemológicas y conceptuales sobre la masculinidad como objeto de estudio es vasta y sustantiva; no obstante, reconocemos que los men's studies o los estudios de los hombres se anclaron y encontraron fuente de germinación en los planteamientos de la teoría feminista a lo largo de sus diversas olas.

Coincidimos en que al inscribir a las masculinidades en la categoría analítica de género, permite revelar ideologías sexistas dadas en las relaciones entre los sexos, en las diferencias de los caracteres y roles socio-sexuales de hombres y mujeres (Osborne y Molina, 2008); pero también toma forma al utilizar la herramienta de la perspectiva de género, que en palabras de Lagarde (1996, p. 13), desde el género “tiene como uno de sus fines contribuir a la construcción subjetiva y social de una nueva configuración a partir de la resignificación de la historia, la sociedad, la cultura y la política desde las mujeres y con las mujeres”. Es decir, el género percibe y regula los contenidos simbólicos de lo femenino y masculino relacionados con la raza, la etnia, los grupos de edad, pero también los deberes, las normas, así como las expectativas sociales; mientras que la perspectiva de género es la herramienta de intervención e investigación que hace evidente las relaciones y jerarquías de género.

Es así que, siguiendo el pensamiento de clásicas como Simone de Beauvoir, Raewyn Connell, Gayle Rubín, Kate Millet así como el de Judith Butler, o de igual manera el de Marcela Lagarde o Marta Lamas, conduce a cuestionarse en torno al género su objeto de estudio, las diversas formas en las que se construye y caracterizan estas miradas, así como la relevancia social y epistemológica de la teoría feminista; por lo anterior, se puede comprender al género, como una dimensión constitutiva de las relaciones sociales, en la cual se articulan jerarquías y desigualdades desde las características biológicas de la especie social y que están ligadas al sexo.

El género como espacio de organización de las relaciones y actividades humanas, y la perspectiva de género como herramienta para analizar y comprender las características que definen a las mujeres y a los hombres, así como sus semejanzas y diferencias, da

paso al asumir categóricamente que “una persona a lo largo de su vida modifique su cosmovisión de género simplemente al vivir, porque cambia la persona, porque cambia la sociedad y con ella pueden transformarse valores, normas y maneras de juzgar los hechos” (Lagarde, 1996. p. 14). Al constituirse como uno de los ejes de diferenciación social, el género, dicen Altatorre y Minello (s.f.) interactúa con otras dimensiones de organización, como son la clase, la raza, la etnia o las etapas en los ciclos de vida.

La sociología ha tenido entre sus múltiples tareas analizar el género como una categoría representativa o descriptiva, y también como una construcción social que se encuentra arraigada y altamente vinculada a la desigualdad, al poder, a la hegemonía, a la dominación, así como al influjo de patrones que definen los comportamientos, las expectativas y los roles que se asignan a las personas en función de su sexo biológico. El género, entonces, es una categoría cultural que se aprende y reproduce desde los procesos de socialización.

El género, contiene los roles sociales, las creencias normativas, los símbolos culturales, las identidades sociales, los comportamientos y estereotipos que, a su vez, interactúan y se articulan con otras categorías sociales, económicas, institucionales, culturales y políticas propias de las colectividades humanas. El género también revela las complejas y múltiples redes de poder. En palabras de Marcela Lagarde (1996), el género implica: la afectividad, los lenguajes, las concepciones, los valores, el imaginario y las fantasías, el deseo del sujeto, la subjetividad del sujeto [...]. La identidad del sujeto o auto-identidad [...], percepción de sí, de su corporalidad, de sus acciones, [...] sentido de pertenencia, de semejanza, de diferencia (Lagarde, 1996, p. 27-28).

Desde lo anterior, anotamos que el género no solo asigna funciones diferenciadas a hombres y mujeres, sino que organiza la vida social y su interacción en la vida cotidiana. El género, como plantea Lagarde (1996), tiene correspondencia con el prestigio, la posición jerárquica, el estatus, las oportunidades, el sentido de vida, las relaciones y los límites del sujeto. También está asociado con los recursos materiales y simbólicos; es decir, cuando hablamos de género, implica el reconocer que los comportamientos asociados a lo masculino y a lo femenino son productos sociales e históricos y no determinismos biológicos.

Para efectos de este artículo, se establece que, en concordancia con lo expuesto por Lagarde (1996), el género no solo obedece a una categoría analítica, también responde a interpretaciones, hipótesis y todos y cada uno de los conocimientos asociados y contruidos históricamente en torno al sexo. El género entonces, podemos visibilizarlo en el mundo, en la vida cotidiana, en los grupos y sujetos sociales, así como en sus relaciones, en la política y en la cultura. En ese mismo orden de ideas, el género, desde un enfoque desde lo sociocultural, plantea los significados de la feminidad asociados con la naturaleza, la afectividad, la pasividad; mientras que los que aluden a la masculinidad, se relacionan con la cultura, la racionalidad, la objetividad y la actividad.

Desde estos planteamientos, y asumiendo que el género es una categoría de análisis social imprescindible e irremplazable en los procesos de investigación, de intervención y de planificación y construcción de política pública, y todos y cada uno de los programas sociales, esto, al evidenciar las marcadas diferencias e inequidades que hay entre mujeres y hombres (Valdés, 2010). El poder, el control y la autoridad se asocia con la presencia masculina; mientras que, en contraposición, la vulnerabilidad, el riesgo y el peligro se atribuye a las mujeres, así como a otras identidades consideradas no normativas.

El enfoque contemporáneo de la sociología en el estudio de las masculinidades las comprende como construcciones sociales de tipo dinámico y que están influenciadas por el poder, el género y las estructuras sociales dadas (Nuñez, 2016; Minello, 2002). No hay un solo tipo de masculinidad, sino más bien masculinidad(es) múltiples y cada una de ellas se encuentra configurada desde contextos históricos, culturales y socioeconómicos específicos. En ellos, los hombres promueven determinados comportamientos que van desde la competitividad, la demostración de virilidad, la búsqueda de riesgo y el uso de violencia en determinadas circunstancias.

Son diversas las interpretaciones que giran en torno a la masculinidad, y que en palabras de Alatorre y Minello (s.f., p.18), ésta es considerada como:

- a) Un atributo personal que se puede medir y que los individuos poseen en diferentes magnitudes,
- b) Un rasgo de personalidad más o menos permanente,
- c) Una esencia profunda inscrita en la naturaleza de los hombres,
- d) Un papel en la organización social que se cumple como protector, autoridad, proveedor, entre otras funciones,
- e) Es lo que hacen los hombres,
- f) Lo que hacen los hombres para ser hombres como tareas de identidad,
- g) Lo que significa ser hombre,
- h) Una ideología,
- i) Una representación cultural,
- j) Una configuración de las prácticas.

A partir de la clasificación anterior, es importante rescatar la visión que Viveros (2020) plantea al considerar que la masculinidad es una categoría relacional, cuya importancia es relevante debido a que describe un proceso histórico tanto colectivo como individual, la cual se encuentra edificada con un significado maleable y cambiante a través de las interacciones sociales y las experiencias individuales, siendo el individuo un agente constructor social y culturalmente inscrito.

Minello (2002) resalta el que las masculinidades sean consideradas desde un contexto de las relaciones de género en que nos desenvolvemos, para facilitar la comprensión tanto de los aspectos individuales como el social, el histórico, las prácticas sociales y

la vasta significación cultural; al mismo tiempo que implica una vinculación del género con otras estructuras de desigualdad social como la raza, la clase o la etnia. Del mismo modo, se hace énfasis en la importancia de las estructuras políticas, económicas, religiosas y sociales; ya que permite explicar las acciones sociales al momento de interactuar y visibilizar las relaciones colectivas e individuales.

De este modo, siguiendo los planteamientos de Connell (2003), la masculinidad hegemónica no es simplemente la suma de comportamientos individuales, sino un patrón estructural que se reproduce socialmente en instituciones, discursos y prácticas cotidianas que naturalizan la autoridad masculina. Desde esta perspectiva, y en relación con el análisis de movilidad del RUTA, se asume que la masculinidad hegemónica se caracteriza por el control del espacio público, por la expectativa de autosuficiencia y racionalidad. Un claro ejemplo se da en la ocupación física y simbólica del espacio, al sentarse de forma expansiva o invadiendo el espacio de otras personas, o bien en las prácticas de acoso o intimidación que refuerzan jerarquías de género.

Es así que las masculinidades, todas ellas dinámicas y diversas, se configuran y localizan en cada tiempo y grupo social. La producción teórica-conceptual y metodológica que ha abordado las diferentes aproximaciones sobre las masculinidades, junto con diversas perspectivas disciplinarias como lo han sido la Antropología, la Filosofía, la Psicología y claro está, la propia Sociología, ha obligado a las Ciencias Sociales a establecer tres diferentes perspectivas al considerar a la masculinidad desde un enfoque biológico; también se puede concebir como una práctica situada en una formación social particular; finalmente, los estudios en torno a las masculinidades se pueden abordar desde una dimensión de diferenciación y jerarquización.

Del mismo modo, es necesario resaltar que los hombres en el espacio público al momento de movilizarse, y cuando estos no cumplen los mandatos y estereotipos de la masculinidad que socialmente les fueron asignados, se enfrentan a condiciones de segregación, subordinación, desigualdad, discriminación, marginación, opresión, exclusión y diversas violencias en sus tipos y modalidades varias. No es así para lo que experimentan de manera recurrente, estructural y patológica las mujeres y las niñas. Lagarde (1996), refiere que la cultura patriarcal promete poder a los hombres y cada hombre cree dogmática y empíricamente en esa promesa simbólica.

Luego entonces, focalizar la movilidad de los hombres en el espacio público con perspectiva de género, implica entre otras cosas, asumir un enfoque crítico que va a permitir el análisis de las relaciones de poder estructuradas en función del género, visibilizando la desigualdad, la presencia de la corporalidad masculina en desplazamientos del espacio público del Sistema de Transporte Articulado (RUTA).

2. Cuando hablamos de los cuerpos, ¿de qué cuerpos estamos hablando?

El cuerpo ha sido considerado históricamente como un objeto biológico y anatómico, pero desde la sociología se ha resignificado como un ente cultural, performativo y

político, es decir, es un espacio simbólico donde se inscriben significados culturales y sociales. Para efectos de este análisis sociológico-conceptual, podemos decir que el cuerpo no es una entidad fijada sino un espacio en constante construcción social.

Ahora bien ¿en dónde radica la diferencia entre cuerpo y corporalidad? Por cuerpo, siguiendo las líneas de Sossa (2013), se alude como “una realidad objetiva que, a la manera de un objeto, posee una estructura delimitada”. Por otro lado, la corporalidad tiene una historicidad determinada, tiene también un carácter subjetivo. En concordancia con nuestras premisas, y a partir de las líneas de Sossa (2013):

corporalidad obedece a una construcción social, cultural e histórica. Y aun cuando el cuerpo cambie según pasan los ciclos de la vida, y pese a que posee un carácter instrumental (“sirve” para el desplazamiento, la aprehensión, etc.), tiene una doble pertenencia: en tanto realidad objetiva, pertenece al mundo de las cosas, de los objetos, pero también pertenece a sí mismo (Sossa, 2013, p. 3).

La cultura de género es un elemento categórico que, de manera transversal se ocupa de comprender cómo los cuerpos son sujetos de la práctica social; ésta otorga en cada lugar, tiempo y contexto, los cimientos de los regímenes a los que estos, los cuerpos, serán sometidos en el espacio vivido (Cruz, 2006). Es así que “los cuerpos se encuentran cargados de sentidos y significados y que determinan la forma en que los hombres viven su masculinidad y, por ende, su sexualidad, su emocionalidad, su intimidad y su cuerpo” (Cruz, 2006, p. 2).

Siguiendo el orden de las ideas, los cambios globales en cuanto a los paradigmas del transporte masivo, aluden a transformaciones de la movilidad, la accesibilidad y la capacidad de personas usuarias. Con la incorporación de los Autobuses de Tránsito Rápido, BRT (Bus Rapid Transit) por sus siglas en inglés, la Ciudad de México a inicios del siglo XXI, generó una ruptura de los esquemas tradicionales bajo los cuales la ciudadanía se desplazaba en la vida cotidiana. El sistema BRT, es un sistema de transporte público masivo de alta capacidad que combina las características y ventajas del tren ligero con la flexibilidad y coste de los autobuses (Lozano, 2018).

Para el caso de Puebla capital, fue durante el año 2013, que se puso en marcha la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA). De acuerdo con la página de internet de RUTA (2024), “la flota vehicular se integra de vehículos tipo padrón con capacidad nominal de 100 personas pasajeras y unidades articuladas para 160 personas pasajeras”. Actualmente, 3 líneas recorren la capital del estado, en dirección norte-sur-sur-norte, las cuales, conjugan dentro de sí, una integración con el entorno, cuenta con sistemas de prepago con tendencia a ser más económico, es de rápida implementación y alta capacidad, sin dejar a un lado el uso flexible, directo y estructurado.

Durante la observación que se realizó de manera aleatoria entre septiembre y noviembre del año 2024, en la línea 3 de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), en sus puntos Valsequillo-Alpha con una distancia aproximada de 7 kms de un total de 15.3

kms que es todo el trayecto en una sola dirección, se obtuvo evidencia de las maneras en las que los hombres se desplazan de un punto a otro. Desde la Terminal Valsequillo hasta la estación Alpha, podemos encontrar un total de 12 paraderos, siendo estos, La Fragua, Arboledas, Xilotzingo, Las Torres, Biblioteca Central, C.U. BUAP, Margaritas, San Baltazar, Bomberos, Cristal, Prados Agua Azul y Alpha.

Luego entonces, encontramos desde la parte conceptual, que el espacio es una de las categorías que la sociología ha desarrollado para explicar que, dentro de sí, existen dimensiones simbólicas, políticas y sociales las que moldean las formas, las relaciones, las estructuras, así como las prácticas que se llevan a cabo dentro de éste. Hablar de espacio, nos remite al planteamiento que Lefebvre (2013) hace en cuanto al espacio percibido, el espacio concebido y el espacio vivido. Por un lado, el percibido, alude al lugar donde se gesta la experiencia material, aquí se encuentra el vínculo con el uso del tiempo y la realidad cotidiana con las redes y flujos de personas, mercancías o dinero que estructuran la producción y reproducción social. El espacio concebido, es el espacio de los signos, de los códigos de ordenación, fragmentación y restricción; y por último, el vivido, se deja al lugar donde habita la imaginación y lo simbólico, es el espacio de usuarios y habitantes, donde se profundiza en la búsqueda de nuevas posibilidades de la realidad espacial.

Es así, que la movilidad y el desplazamiento de los cuerpos se da en torno a estas perspectivas de espacios a los que nos hemos referido. El espacio público, siguiendo a Lefebvre (2013, p. 21), supone simultaneidad, encuentros, convergencia de comunicaciones e informaciones, conocimiento y reconocimiento, así como confrontación de diferencias; es también el lugar de deseo, de desequilibrio permanente, donde se encuentra lo lúdico y lo imprevisible. Es el lugar donde se ordenan los cuerpos, los gestos, los trayectos y los recorridos, adaptándose a las formas preestablecidas de la infraestructura urbana.

Del mismo modo, Le Bretón (2002) sentó las bases metodológicas, teóricas y epistemológicas para hablar de la sociología del cuerpo. Para efectos de vinculación de la movilidad y las masculinidades en el RUTA reconocemos, tal cual afirma Le Bretón (2002, p. 7), que “del cuerpo nacen y se propagan las significaciones que constituyen la base de la existencia individual y colectiva”; que dentro del proceso de desplazamiento del cuerpo, moldeado por el contexto social y cultural, éste, expresa al mismo tiempo sentimientos, ritos de interacción, tanto gestuales como expresivos, juegos sutiles de seducción, el entrenamiento físico o bien la relación con el sufrimiento y el dolor.

Desde una perspectiva de género, las necesidades y patrones de movilidad son siempre distintos. Las masculinidades que coexisten en la RUTA encuentran su expresión vital en el desplazamiento a partir de comportamientos y posturas que, a su vez, refuerzan niveles de privilegio y dominio frente al resto. Los cuerpos masculinos, al circular, se asocian simbólicamente con la fuerza y la agresividad corpórea, reconociendo entonces que estos no son homogéneos ni estáticos, se construyen, transforman y negocian en el territorio de manera continua.

La multiplicidad de elementos que hay en torno al espacio urbano nos llevan a considerar los planteamientos de Delgado (2019), quien refiere que el espacio urbano no es neutro, sino que es un espacio cargado de relaciones de género y; por lo tanto, siguiendo las líneas de Connell (2003) las masculinidades se configuran en distintos niveles: micro (cuerpo), meso (prácticas) y macro (instituciones). En el caso del RUTA, el trabajo metodológico de observación no participante permitió identificar cómo la masculinidad hegemónica se ejerce a través del cuerpo, los gestos de dominación, la ocupación del espacio; o bien desde la vigilancia en las estaciones y unidades, reforzando con ello dinámicas de exclusión hacia otros cuerpos.

El sistema RUTA en Puebla es el escenario de interacción corporal y simbólica que evidencia y reproduce masculinidades situadas, lo que en relación a los planteamientos de Delgado (2019) deja ver que el diseño y funcionamiento del sistema de transporte condiciona cómo los cuerpos masculinos se desplazan, miran, ocupan y dominan el espacio; siendo entonces el sistema de movilidad el lugar que acoge las prácticas de género reproductoras de una masculinidad hegemónica moldeándose y articulándose desde el sentido dado, es decir, el RUTA no solo es un medio de transporte, sino un escenario donde se reproducen masculinidades, se territorializan cuerpos y se disputan simbólicamente los lugares de la ciudad.

En ese mismo sentido, los estudios contemporáneos en dinámicas de movilidad son un fundamento teórico-conceptual para, por un lado, entender a partir de la percepción el significado de algo y por el otro, comprender que cuando uno hace propio lo que se entiende de ese algo, actúa de forma inmediata en consecuencia. Esto queda explicado al visibilizar, vincular y analizar, la relación que los cuerpos tienen con otros en la experiencia vivida del metrobus y lo que este conlleva en tres etapas decisivas, antes de que inicie el viaje, durante el trayecto y al concluir su estadía en el sistema.

Esta revisión bibliográfica que parte desde la sociología del cuerpo y las corporalidades en y desde el espacio urbano, encuentra sustento también en los trabajos del Antropólogo y Sociólogo francés, Marcel Mauss (1936), quien durante el primer tercio del siglo XX dedicó su apuesta al desarrollo de una prominente demarcación teórica y metodológica para hablar sobre el cuerpo; concepto que para efectos de este trabajo de investigación, se retoma para explicar la presencia de estos (los cuerpos) en el Sistema de la RUTA.

Hacemos propia la explicación que hace Mauss (1936) al momento de conceptualizar y enlistar ampliamente la categoría de las técnicas corporales. Estas son un instrumento efectivo y tradicional que el cuerpo utiliza recurrentemente al entablar contacto con el espacio social. Los trabajos de observación no participante, en la RUTA, nos permite considerar a las técnicas corporales, en líneas de Le Bretón (2002), como gestos codificados para obtener una eficacia práctica o simbólica, aludiendo principalmente a modalidades de acciones, de secuencias de gestos, de sincronías musculares que se suceden para obtener una finalidad precisa.

Las técnicas corporales deben ser clasificadas desde el pensamiento de Mauss (1936), y a partir de los planteamientos de Le Bretón (2002), según el sexo, la edad, el rendimiento y sus formas de transmisión. Las técnicas del cuerpo implican comprender los cuerpos a partir de gestos codificados de diversas maneras; desde la relación de las posturas con los diferentes instrumentos de la vida cotidiana o profesional; con los datos del entorno humano: ecológico, cultural, social, etc.; o bien, conforme a las técnicas del cuerpo en las que se asocian el consumo, el descanso, el caminar, descender, hacer movimientos de fuerza, según el rendimiento o sus formas de transmisión.

Mauss (1936) dedica un apartado para estructurar, a partir de una clasificación sustantiva, las técnicas del cuerpo; menciona que éstas se transmiten al momento de interactuar con los otros, se caracterizan por poner dinámicamente maneras corpóreas, que son entendidas como momentos de transmisión social. Lo observado en los viajes a bordo de la línea 3, en su tramo de la estación Alpha con parada en la estación Ciudad Universitaria (C.U.), pusieron a la luz el reconocer concretamente que el viaje corporal de los hombres es diferenciado con el que realizan las mujeres, comenzando por la manera de sujetarse, los movimientos de fuerza para sostenerse durante el trayecto, o bien los desplazamientos hechos para abordar y descender en la estación.

Al interior del vagón, los cuerpos se sitúan, aprenden, se reflejan, se trastocan, voluntaria o involuntariamente. En una posición fija o en desplazamiento, se conocen y reconocen, se observan y analizan, se imitan e imponen; al interior del espacio situado transmiten emociones, aromas, sentimientos, vivencias, dolores. Son instrumentos políticos, instrumentos de dominación que se estructuran en una amalgama de símbolos sociales y culturales. Piernas separadas, brazos cruzados, mirada en puntos fijos; su corporeidad se vive desde códigos y sistemas de espera y reciprocidad, es obligatoria entonces determinada etiqueta corporal; cada actor quiere controlar la imagen que le da el otro, se esfuerza por evitar las equivocaciones que podrían ponerlo en dificultades o hacer que el otro caiga en el desconcierto.

Si bien la sociología ha conceptualizado el cuerpo como un campo de significados; también se asume como el escenario perfecto para comprender e inscribir relaciones sociales y de poder. Tal como se observa en la Imagen 1, y como apunta Sossa (2013), el cuerpo es:

el lugar en donde se da gran parte de la interacción, la socialización que genera consecuencias tanto en el yo como en el mundo. El cuerpo es el lugar de emociones contingentes, es producto y productor de los aspectos sociales. Es un soporte material donde ocurren una infinidad de procesos biológicos, psíquicos y emocionales que le son particulares (Sossa, 2013, p. 13).

Imagen 1. Técnicas corporales y gestualidad de hombres en el RUTA.



Fuente: Archivo personal, 2024.

La Imagen 1 muestra la corporalidad de los hombres que utilizan el sistema RUTA al encontrarse entre sí con el cuerpo de otros, desarrollando gestualidades previamente adquiridas a partir de la socialización desde el significado del ser hombre. Se tiene un repertorio de expresiones, gestos y miradas para expresar y vivenciar saludos o despedidas, maneras de afirmar o negar, movimientos del rostro, dirección de la mirada, variación de la distancia que les separa de los otros, maneras de tocar o evitar el contacto (Le Bretón, 2002). Se asume que la verdadera masculinidad surge de los cuerpos de los hombres –que es inherente al cuerpo masculino o que expresa algo sobre el mismo (Connell, 2003); sin embargo, estos significados trascienden los cuerpos biológicos, y no por ello el género deja de ser implacable en su tarea de producir cuerpos con identidades, deseos, prácticas, sexualidades y emociones diferenciadas (Cruz, 2006, p. 2).

Apartir de lo anterior, se asume que el género es una práctica social que constantemente se refiere a los cuerpos y a lo que estos cuerpos hacen; es una práctica que responde a situaciones particulares y se genera dentro de estructuras definidas de relaciones

sociales. La sociología y las ciencias sociales en general, refieren que el cuerpo es más que su propia realidad y naturaleza biológica, al decir que contiene también prácticas, discursos, valores, normas, identidad, clase social y al mismo tiempo refleja, en palabras de Sossa (2013, p. 11), “la práctica de la libertad y la autodeterminación humana, como también prácticas de dominación, imposición de poder, control y violencia”.

Es importante destacar que, de manera paralela al cuerpo, existe la corporalidad. Esta categoría, desde sus bases ontológicas, involucra en su amplitud y complejidad no solo la experiencia vivida del cuerpo, sino también el cómo se percibe y experimenta en un contexto social y cultural, involucrando con ello elementos subjetivos, emocionales y simbólicos que socialmente son construidos y objeto de representaciones e imaginarios colectivos (Le Bretón, 2002). Desde la perspectiva de Soto (2017, p. 132), “el cuerpo posee una doble característica, es un espacio en sí mismo, a la vez que ocupa un espacio; por eso cuando alguien se mueve en el espacio al mismo tiempo, se mueve en un cuerpo”, por lo tanto, “el papel del cuerpo es clave en la configuración de los movimientos cotidianos y fundamental para comprender la experiencia humana en el espacio”.

3. Espacio público y movilidad. Los viajes diferenciados con perspectiva de género.

Quienes se desplazan de un punto a otro utilizando algún medio de transporte, lo hacen a partir de necesidades particulares y concretas. La movilidad se construye partiendo de las necesidades y características de los viajes que cada persona lleva a cabo con el fin de atender sus actividades cotidianas. Es decir, en el espacio público coexisten patrones de movilidad que están dados por los motivos de traslado, el tipo de viaje realizado, los horarios de desplazamiento, así como los modos de transporte utilizados (SEMOVI, 2019). Mientras las mujeres se trasladan a partir de necesidades impuestas por los roles de género socialmente asignados; los hombres, usualmente en mayor proporción, realizan desplazamientos entre el hogar y el trabajo, el trabajo y el hogar, es decir, con un origen y un destino fijo.

Luego entonces, resaltamos que el trayecto poligonal de las mujeres está marcado por diferentes pausas durante el día, es decir, son trayectos múltiples y relacionados con el cuidado familiar o personal, mientras que el trayecto pendular de los hombres no suele ser así; a esto, desde una mirada sociológica, debe entenderse como desplazamientos diferenciados por cuestiones de género, lo que significa que la movilidad de las mujeres se inscribe en un entramado de relaciones donde el espacio social ha sido construido a partir de los dominios y las jerarquías del género, definiendo tanto sus actividades, como los usos del tiempo y los territorios físicos de sus desplazamientos (CEPAL, 2019).

Ahora bien, la demanda de movilidad por género, siguiendo la caracterización de los patrones de movilidad de mujeres y hombres hecha por Jaimurzina, Muñoz y Pérez (2017), explica que mientras los motivos por que las mujeres se desplazan son diversos en función de sus tareas laborales, sociales o bien relacionadas con las tareas del hogar; los motivos por los que los hombres lo hacen es principalmente

por asuntos profesionales y laborales. Las mujeres, en cuanto a la tipología de los viajes, realizan múltiples paradas durante el trayecto, mientras que los hombres llevan a cabo viajes directos con paradas limitadas. Los hombres en menor medida realizan viajes acompañados, no siendo así los viajes que realizan las mujeres pues frecuentemente son acompañadas de infantes o con una carga física por compras hechas durante el trayecto.

Los estudios de movilidad desde la perspectiva sociológica permiten comprender cómo estas prácticas están influenciadas por una multiplicidad de factores sociales, culturales, políticos y económicos. Al incorporar la perspectiva de género como un enfoque analítico, se puede comprender e identificar que los desplazamientos dentro del transporte público son diametralmente distintos en cuanto a las desigualdades de acceso, la percepción de inseguridad o bien los horarios de viaje que las personas llevan a cabo; en ese sentido, referenciamos a los patrones de movilidad, dado que representan las características de los viajes que cada usuario realiza para cumplir sus actividades, tales como tipo de modo de transporte utilizado, tiempo empleado, encadenamiento de viajes, costo, entre otras (CEPAL, 2019).

La accesibilidad, asequibilidad, autonomía, barreras al transporte, conectividad, economía del cuidado, equidad de género, así como los modos de transporte, la intermodalidad, y los viajes encadenados, son algunas de las categorías asociadas a la movilidad y al género. De tal manera que la movilidad de las mujeres se enmarca en un entramado de relaciones en las que el espacio social se ha formado a partir de dominios y jerarquías del género, determinando el manejo del tiempo, sus desplazamientos, las acciones o las actividades que llevan a cabo. Estos elementos no solo median y condicionan la movilidad de las mujeres, sino también influyen en sus márgenes de autonomía física, económica y política (CEPAL, 2019).

De acuerdo con la CEPAL (2019), en América Latina las mujeres recorren entre 11% y 16% más kilómetros que los hombres para atender sus labores diarias, y sus recorridos son mucho más complejos que los de los hombres (Umaña y San Gil, 2017). Es decir, los motivos de viaje, la distancia, las paradas, el origen-destino, los horarios, los viajes acompañados o la carga (bebés, bultos o compras) se inscriben en los roles de género que condicionan los patrones de movilidad.

Las necesidades de movilidad de las mujeres no se limitan por tanto únicamente a desplazarse al lugar de trabajo, sino que también incluyen los trayectos de los roles tradicionalmente asignados a las mujeres, tal como se muestra en la Imagen 2: los traslados incluyen tareas tales como la movilidad parental, las compras para el hogar, sin tener en cuenta su disponibilidad de tiempo libre, ni los tipos y costos de desplazamiento.

Imagen 2. Los roles de género en el RUTA.



Fuente: INFOBAE (2024).

En función de lo expuesto, se asume que la experiencia de movilidad es heterogénea y por tanto una práctica social. En ella, una multiplicidad de factores se encuentran asociados, entre los que destacan la edad y el nivel socioeconómico; pero es el género quien pone a la luz diferencias estructurales que particularizan la manera en que los desplazamientos al utilizar el transporte público se vive, se percibe y desarrolla. La Imagen 2 refleja claramente los roles de género que se viven al interior del RUTA, es decir, mujeres con hijos que habitualmente realizan viajes con paradas durante el trayecto y que son viajes diferenciados con respecto a los que realizan los hombres.

De ahí que sea relevante cuestionarse en torno a las reconfiguraciones de las identidades masculinas en los desplazamientos respecto a los roles de género que se esperan de los hombres al momento de ingresar a la línea del RUTA; también es relevante reflexionar sobre las intersecciones que hay en cuanto al género, la raza, la clase y la sexualidad en las experiencias de movilidad de los hombres; todo ello para visibilizar y comprender las oportunidades y desafíos que enfrentan mujeres y hombres en el espacio público durante los trayectos del transporte público en la ciudad de Puebla.

Al respecto, como hombres, desde la experiencia vivida, al abordar la línea de transporte articulado, se perciben y producen relaciones políticas y sociales que se expresan en torno al poder, es decir, sobre decisiones tales como el ingreso al vagón, los espacios que se ocupan antes y durante el trayecto. Todas estas complejidades en el territorio son difíciles de observar y comprender, tomando en cuenta que las relaciones entre

mujeres y hombres ponen en relieve las estructuras que hacen posible que esa experiencia sea diferente entre cada persona que se moviliza al mismo tiempo.

Imagen 3. Espacios y desplazamientos de hombres en el RUTA.



Fuente: El Sol de Puebla (2024).

La imagen 3 revela la experiencia vivida de los hombres en aquellas dinámicas relacionadas con el control y el dominio en los desplazamientos cotidianos. Las formas en que los hombres interactúan en las estaciones y dentro de los autobuses, genera una sensación de pertenencia que refuerza su rol en la estructura social. La experiencia vivida de los hombres se enmarca en la autoridad y resistencia, adoptando posturas de liderazgo o de protección hacia otros usuarios en un territorio donde su presencia reafirma su hegemonía vital. Estas experiencias reflejan cómo la movilidad en el espacio público permite, entre otras cosas, reafirmar las pautas sociales de género en las que los hombres, junto con sus prácticas, buscan consolidar su posición dentro del sistema RUTA.

Vale la pena anotar que las experiencias vividas de los hombres están también marcadas por la construcción social de las masculinidades. El espacio público exige ciertos comportamientos que refuerzan ideales de control, poder, dominación, pero también de vulnerabilidad o exclusión. Todas estas vivencias en conjunto reflejan y contribuyen en el entendimiento de las hegemonías de la masculinidad en el uso cotidiano del sistema RUTA, moldeando así las relaciones sociales en el espacio público.

Jirón y Zunino Singh (2017, p. 3), apuntan que es indispensable reconocer “la diferencia entre la movilidad como objeto de estudio y la movilidad como enfoque teórico/metodológico”. Desde el primer enfoque, se observan las causas, consecuencias y aquellos patrones de desplazamiento de personas en el espacio y tiempo, ésta, se articula a partir de una estructura interdisciplinaria y abona en la construcción de estudios de transporte y de planificación urbana. La movilidad como enfoque no busca estudiar los desplazamientos, sino más bien, entender cómo los movimientos, las conexiones y flujos de la vida cotidiana configuran y redefinen las estructuras sociales.

Observar los fenómenos urbanos desde una mirada de movilidad permite detallar la complejidad de la relación entre movilidad residencial y migraciones, interdependencia y cuidado, alimentación y salud, conflictos de la inserción laboral de las mujeres y sus responsabilidades de cuidado, el uso complementario de las tecnologías para coordinar la vida cotidiana en la ciudad, entre muchos otros. Además, la movilidad como enfoque utilizando una mirada de género, tiene alta posibilidad de develar complejidades en el territorio que muchas veces son difíciles de observar desde miradas más tradicionales.

Desde esta perspectiva, y siendo el espacio público en donde la movilidad define las relaciones de poder en cuanto a quién o quienes pueden moverse y cómo y bajo qué condiciones lo hacen; el transporte público como lo es el RUTA, aunque diseñado para mejorar la accesibilidad y eficiencia de los desplazamientos urbanos, refleja y produce jerarquías culturales, sociales y económicas. Este análisis, permite evidenciar que el transporte, funge como un dispositivo que regula y organiza los límites y trayectorias, los cuales afectan a las corporalidades y su movilidad de manera diferenciada.

Las múltiples dimensiones de la organización urbana, la interacción social y la experiencia cotidiana, revelan que la movilidad no solo obedece a cuestiones puramente técnicas de traslado, sino también a fenómenos profundamente sociales que son moldeados por los sujetos, los cuerpos y las propias experiencias en la ciudad. Los desplazamientos se convierten así en espacios de interacción y convivencia forzada desafiando estereotipos y normas culturales. Fue entonces, gracias a la metodología de observación no participante, que pudimos relacionar la experiencia vivida de lo que significa entender y comprender lo que el campo simbólico representa y en el que, entre otras cosas, se determina la inclusión o exclusión de los cuerpos que se desplazan en el RUTA, es decir, se observó que estos son regulados no solo por la infraestructura, sino también por imaginarios culturales relacionados al género socialmente asignado.

I CONCLUSIONES

Analizar sociológicamente las masculinidades en el contexto de la movilidad urbana en el espacio público, pone en evidencia la compleja interrelación que se da entre las corporalidades y aquellas prácticas sociales en la configuración de las ciudades. Los

desplazamientos cotidianos, atravesados por construcciones de género, no son de tipo neutro, ponen en evidencia procesos de exclusión y negociación y que a su vez moldean la experiencia en el uso del espacio público.

Los hombres que circulan en la RUTA asumen el juego que implica la regulación de las normas y comportamientos, adaptando y formando prácticas corporales que recaen en el constructo de las masculinidades que al mismo tiempo refuerzan y desafían estereotipos de poder, control, dominio y protección. Luego entonces, desde un enfoque cualitativo de corte interpretativo, centrado en comprender las dinámicas sociales que configuran las experiencias de movilidad en la RUTA, destaca el principal recurso metodológico utilizado que fue la observación no participante, técnica que entre otras cosas permitió recoger e interpretar las interacciones cotidianas que ocurren entre cuerpos, tiempos, normas, pautas y trayectorias de movilidad en el contexto del transporte articulado.

Las masculinidades encuentran su expresión vital en el desplazamiento urbano a partir de comportamientos y posturas que, a su vez, refuerzan niveles de privilegio y dominio frente al resto. Los cuerpos masculinos, al circular, se asocian simbólicamente con la fuerza y agresividad corpórea, reconociendo entonces que estos no son homogéneos ni estáticos, pero a su vez se construyen, transforman y negocian los territorios simbólicos de manera continua. Este tipo de metodología utilizada, permitió también, identificar no solo las formas en que los hombres se apropian del espacio sino también los modos en que despliegan corporalidades hegemónicas y cómo estas interactúan o se confrontan con otros cuerpos en contextos de movilidad.

Los cuerpos masculinos se legitiman dentro del sistema de transporte, tomando en cuenta que la movilidad es entendida desde los desplazamientos físicos y desde la reconfiguración de los procesos socioculturales. Los cuerpos masculinos son agentes que ocupan posiciones de privilegio, se mueven y posicionan desde su apariencia, desde sus gestos y posturas. La RUTA no sólo es una opción de transporte público masivo, también funge como escenario y espacio público compartido donde las masculinidades se refrendan, se conforman y confirman. Los cuerpos masculinos, históricamente asociados con la dominación y la ocupación territorial, al transitar dentro del sistema de transporte público, se presentan como sujetos que no solo ocupan, sino que estructuran simbólicamente el espacio a partir de sus prácticas cotidianas.

Estudiar la movilidad desde una perspectiva sociológica lleva consigo el identificar que en ella está presente una relación del espacio, los cuerpos y las prácticas sociales. El reto es imaginar y proponer, desde diferentes actores sociales, la reconfiguración de las masculinidades en los sistemas de transporte, como lo es la RUTA, y la tarea prioritaria debe apuntar hacia prácticas cotidianas en las que los cuerpos, sin importar el género con el que se asocian, se construyan y reconstruyan para habitar y transitar en condiciones seguras, de igualdad, dignidad y respeto. Es decir, la aproximación teórica y metodológica en esta investigación se nutrió a partir de los aportes sociológicos del

cuerpo, los estudios de género y los estudios de movilidad, lo cual permitió observar no solo las prácticas individuales, sino también los marcos estructurales y simbólicos que visibilizan la reproducción de las masculinidades en movimiento.

En la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), se ponen en juego un campo de tensiones simbólicas en las que las masculinidades, desde una lente sociológica, invisibilizan las necesidades y experiencias de otros cuerpos basados en un modelo masculino hegemónico. La reingeniería del sistema de transporte, desde lo simbólico, debe poner a la luz oportunidades de repensar la movilidad a partir de una perspectiva de género que reconozca la pluralidad de corporalidades y sus interacciones en el espacio vivido, con ello, no solo se estarían desafiando elementos estructurales que han perpetuado exclusiones y violencias, sino también ofrecerían un acceso equitativo y seguro para todas las personas.

Comprender las prácticas de movilidad cotidiana desde el enfoque sociológico no es tarea menor. A lo largo de este recorrido, hemos tomado las principales aportaciones que la sociología y otras ciencias sociales han aportado para el estudio de tránsito y ocupación del espacio público. Transversalizar desde el enfoque de género el fenómeno de las masculinidades en las dinámicas de movilidad, pone a la luz prácticas recurrentes que los hombres aprendimos y replicamos con frecuencia, primero desde el espacio privado, para ser trasladadas al espacio público.

Estas prácticas reflejan la existencia de una movilidad diferenciada en la Red de Transporte Articulado. La sociología, como ciencia disciplinar, ha permitido entre otras cosas, distinguir que las corporalidades, el espacio público, la movilidad, las masculinidades y el género como categoría social, configuran en un mismo tiempo la manera en que los cuerpos se desplazan, el cómo interactúan y cómo al mismo tiempo son percibidos en el espacio público comprendiendo que éste no aterriza en puntos neutros, sino en territorios que se encuentran marcados por relaciones de control, resistencia y poder.

I REFERENCIAS

- Alatorre, J., y Minello, N. (s.f.). Género y masculinidad. *Cuicuilco*, 8(23), 15-30. <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/cuicuilco/article/view/20499/21947>
- Amuchástegui, A. (2006). ¿Masculinidad(es)? los riesgos de una categoría en construcción. En Careaga, G. y Cruz, S. (coords.). *Debates sobre masculinidades. Poder, desarrollo, políticas públicas y ciudadanía*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. 159-181.
- CEPAL (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. *Facilitación, Comercio y Logística en América Latina y el Caribe*. Repositorio CEPAL. Boletín 317. Núm. 3. 1-16. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/16d60ffe-7c50-4cf8-aad1-fc56aab7e11e/content>
- Connell, R. W. (2003). *Masculinidades* (2ª edición). Ediciones Bellaterra. <https://www.emec.cl/wp-content/uploads/Libro-Masculinidades-RW-Connell.pdf>
- Cruz, S. (2006). Cuerpo, masculinidad y jóvenes. *Iberoforum*. *Revista de Ciencias Sociales*, I(I), 1-9. <https://ibero.mx/iberoforum/1/pdf/cruz.pdf>
- Delgado, L. S. (2019). Locus de género: Masculinidades y espacios urbanos en contextos de cambio. *Asparkia*. *Investigación feminista*, 35(3). <https://www.e-revistas.uji.es/index.php/asparkia/article/view/3763/3368>
- El Sol de Puebla (2024, 16 de julio). Algunos de los consejos que podrían utilizar los usuarios de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) en Puebla [Fotografía de archivo]. En M. Cuaya, ¿Cómo viajar en RUTA Puebla sin perder tus pertenencias? Guía contra los carteristas. *El Sol de Puebla*. <https://www.elsoldepuebla.com.mx/policiaca/como-viajar-en-ruta-puebla-sin-perder-tus-pertenencias-guia-contra-los-carteristas-12249488.html>
- Hernández, Y. (2006). Acerca del género como categoría analítica. *Nómadas*. *Critical Journal of Social and Juridical Sciences*, 13(1). <https://www.redalyc.org/pdf/181/18153296009.pdf>
- Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Revista de servicios sociales*, (40), 61-66. <https://www.zerbitzuan.net/documentos/zerbitzuan/Movilidad%20sostenible%20y%20equidad%20de%20genero.pdf>
- Infobae (2024, 15 de agosto). Mujer pierde un dedo mientras viajaba a bordo de un autobús en Puebla; se le atoró en la puerta [Fotografía]. En M. Baena, *Mujer pierde un dedo mientras viajaba a bordo de un autobús en Puebla; se le atoró en la puerta*. Infobae. <https://www.infobae.com/mexico/2024/08/15/mujer-pierde-un-dedo-mientras-viajaba-a-bordo-de-un-autobus-en-puebla-se-le-atoro-en-la-puerta-vid>
- Jaimurzina, A. Muñoz, C. y Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/28f7de50-7e39-44d7-878b-e71a45b9e685/content>
- Jimenez, M. (s.f.). La construcción social de las masculinidades. Un análisis desde la perspectiva de género. México: Universidad de Colima. 61-67. http://bvvirtual.ucol.mx/descargables/131_construccion_social.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), 173-198. https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/117827/129314_C11_Jiron_Implicancias_de_genero.pdf
- Jirón, P., & Zunino, D. (2017). Presentación Dossier: Movilidad Urbana y Género:

- experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>
- Lagarde, M. (1996). *Género y feminismo. Desarrollo humano y democracia. horas y HORAS*. Madrid. <https://desarmandolacultura.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/04/lagarde-marcela-genero-y-feminismo.pdf>
- Le Breton, D. (2002). *La sociología del cuerpo*. Ediciones Nueva Visión.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio* (E. Martínez Gutiérrez, Trad.; I. Martínez Lorea, Pról.). Capitán Swing. (Obra original publicada en 1974).
- Lozano, L. (2018). Los sistemas BRT en México. *Movility ADO*. https://www.consorciotaragoza.es/sites/default/files/editor_contenidos/Presentaci%C3%B3n%20BRT%20VF.pdf
- Mauss, M. (1936). *Técnicas del cuerpo* (Trad. Eduardo Galak). <https://eduardogalak.wordpress.com/wp-content/uploads/2012/03/mauss-tc3a9cnicas-del-cuerpo.pdf>
- Minello, N. (2002). Masculinidades: Un concepto en construcción. *Nueva Antropología*, 18(61), 11–30. <https://www.redalyc.org/pdf/159/15906101.pdf>
- Minello, N. (2002). Los estudios de masculinidad. *Estudios Sociológicos*, XX(3), 715-732. <https://www.redalyc.org/pdf/598/59806009.pdf>
- Núñez, G., (2016). Los estudios de género de los hombres y las masculinidades: ¿qué son y qué estudian?. *Culturales*, IV(1), 9-31. <https://www.redalyc.org/pdf/694/69445150001.pdf>
- Olavarría, J. (2020). Algunas reflexiones sobre los avances y pendientes en los estudios de hombres y masculinidades en América Latina en las últimas dos décadas. *Revista de Estudios de Género. La Ventana*, 6(52), 59–84.
- Osborne, R. & Molina, C. (2008). La evolución del concepto de género. *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, (15), enero-junio, 147-182.
- Pérez, G. (2019). Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina. CEPAL. Comercio Internacional. Naciones Unidas. Núm.152. 1-54. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/45042/S1900968_es.pdf
- Ramírez, J. (2006). ¿Y eso de la masculinidad?: apuntes para una discusión. En Careaga, G. y Cruz, S. (eds.). *Debates sobre masculinidades. Poder, desarrollo, políticas públicas y ciudadanía*. PUEG / UNAM. 31-56.
- RUTA Puebla (2024). *Nosotros. Red Urbana de Transporte Articulado*. <https://ruta.puebla.gob.mx/nosotros>
- SEMOVI (2019). *Plan estratégico de movilidad de la ciudad de México 2019. Una ciudad, un sistema*. Gobierno de la ciudad. <https://www.movilidad-integrada.tianguisdigital.cdmx.gob.mx/docs/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>
- Sossa, A., (2013). Una aproximación desde la sociología del cuerpo a los movimientos sociales. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 5(13), 9-20. <https://www.redalyc.org/pdf/2732/273229907002.pdf>
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana: Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127–146. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591007.pdf>
- Soto, P. (2003). Sobre género y espacio: una aproximación teórica. *Revista GenEros*, 11(31), 88-93. https://bvirtual.ucol.mx/descargables/853_sobre_genero_y_espacio.pdf
- Umaña, N., y San Gil, A. (2017). How can spatial design promote inclusivity, gender equality and overall sustainability in Costa Rica’s urban mobility system? *Procedia Engineering*, (198), 1018–1035. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705817329946>
- Valdés, A. (2010). Políticas públicas y perspectiva de género. Indicadores, seguimiento y monitoreo. *Metodologías para el análisis de políticas*

públicas. CLACSO; INAMU; Ministerio de Igualdad, Género y Diversidad.
<https://libreria.clacso.org/publicacion.php?p=2749&c=22>
Viveros, M. (2020). Los colores de la masculinidad. Experiencias de interseccionallidad en nuestra América. En S. Madrid, T. Valdès y R. Celedón (comps.), Masculinidades en América Latina. Veinte años de estudios y políticas para la igualdad de género. Universidad Academia de Humanismo Cristiano. 135-151.
<https://creaequidad.cl/images/Publicaciones/LibroMasculinidades.pdf>

Citar este artículo | Cite this paper:

Garzón, J., (2025). Movilidad en el espacio público: una mirada sociológica de las masculinidades en la reconfiguración de la Red de Transporte Articulado (RUTA), Puebla.

<https://inter-acciones.uan.mx/index.php/revista/index>

