

## Movilizándonos en las tramas del género: una geografía feminista del transporte público masivo de Bogotá

---

María Victoria Duran Celemin,  
Natalia Acuña Pradilla y Natalia Toro Rivera  
Colombia

### **Género y lugar, repensando realidades**

Estas teorizaciones del feminismo son indispensables para pensar problemáticas como la situación de las mujeres en la guerra, la objetivación del cuerpo de las mujeres o la dominación masculina; sin embargo, también dan pie para pensar otras realidades, realidades de la vida cotidiana en donde estas estructuras de la diferencia entre los sexos se ponen en marcha, pero que en muchos casos se pasan por alto en medio de la rutina diaria de la ciudad, ya que están cumpliendo un papel natural en el cual simplemente se incorpora esta práctica. Este es el caso del transporte público masivo, en el cual la necesidad de movilizar a la mayor cantidad de personas, hace que estén diseñados para que en ellos puedan apretarse y aglomerarse los cuerpos de muchos extraños en un espacio limitado de tránsito, lugar en el que muchas personas de esta ciudad deben pasar un tiempo bastante significativo de su día para poder llegar a sus lugares de trabajo o de estudio, espacio donde los cuerpos entran en relación y donde cada quien debe asumirse de cierta manera para poder “sobrevivir” al viaje, lugar que está atravesado por el género y por la

evidencia de señales dirigidas a determinados cuerpos con ciertas condiciones que suponen un uso específico, para cuerpos específicos.

De esta manera, nuestra investigación se centrará en observar cómo la construcción del espacio según los géneros y de los géneros según los espacios se manifiesta en el transporte público de Bogotá, específicamente en buses y Transmilenio, ya que estos son los espacios que habitamos comúnmente. Queremos ver la diferencia en la que hombres y mujeres se apropian de estos espacios y cómo son sus comportamientos en el mismo, pero además pensar cómo estos espacios se construyen a medida que los habitamos. Estas observaciones tienen el fin de evidenciar que estos espacios donde nos desenvolvemos diariamente están cargados por las construcciones sociales de género, las cuales determinan la forma en que asumimos estos espacios, cómo nos relacionamos en ellos y cómo somos asumidos dentro de los mismos. Esta investigación pretende mostrar cómo esto es evidente en los transportes de servicio público masivos de la ciudad de Bogotá, evidenciar que estos son espacios en los cuales el género es determinante dentro de nuestra percepción del espacio, nuestros comportamientos y nuestras relaciones en el mismo.

Antes de profundizar en los resultados de la investigación consideramos pertinente especificar cuáles fueron las herramientas metodológicas que aplicamos para abordar esta realidad, las cuales fueron de carácter cualitativo, esto debido a que, en concordancia con nuestro objetivo, abordamos la forma en que los usuarios y las usuarias experimentan estos lugares (o no-lugares como diría Auge) y las relaciones que en estos se tejen.

Las herramientas que utilizamos fueron: en primer lugar, hicimos observación tanto en buses como en el sistema de Transmilenio de la ciudad de Bogotá como usuarias de los mismos, lo cual nos permitió ser testigos presenciales de lo que acontece en estos espacios y a la vez exponernos a estos, a sus dinámicas y relaciones<sup>1</sup>; en segundo lugar hi-

---

1 La observación se realizó durante un mes, en el cual se hizo observación durante aproximadamente dos horas diariamente.

timos una serie de entrevistas a mujeres usuarias de este transporte con las cuales indagamos sobre sus sensaciones y actitudes frente al uso de estos transportes y además la forma en que ellas aprendieron a “manejarse” dentro de los mismos, en este caso optamos por hacer entrevistas informales centrándonos en una serie de preguntas base, esto debido a que el mismo espacio y las relaciones que en éste se crean dificultan hacer entrevistas más formales (grabadas, transcritas, amplias); finalmente utilizamos la herramienta de cartografía social, por medio de la cual indagamos de manera gráfica la percepción que tienen de este espacio hombres y mujeres que lo utilizan diariamente. A partir de estos métodos abordamos las percepciones, comportamientos y relaciones que tienen usuarios universitarios de los transportes masivos de Bogotá.

Nuestras mismas dificultades metodológicas fueron parte importante nuestra investigación: no poder hacer entrevistas más amplias, observar en medio de la incomodidad de un transmilenio en “hora pico”, ser mujeres que nos sentíamos al mismo tiempo observadas mientras observamos, fueron experiencias que nos ayudaron a entender mejor las dinámicas de estos servicios pues nosotras también fuimos pasajeras atravesadas por el género en todos los sentidos.

## **El género construido y el poder sobre los cuerpos de las mujeres**

Durante la evolución de la teoría feminista, esta ha logrado obtener grandes aportes que han contribuido a la liberación de la mujer en prácticamente todos los ámbitos de la vida. Una de sus más grandes teóricas y abanderadas por la igualdad de géneros es Simone de Beauvoir, cuya premisa principal es políticamente relevante: “Una no nace mujer, una se hace mujer”. ¿Pero qué exactamente quiere decir esta afirmación? En las primeras páginas de su libro *El Segundo Sexo*, Beauvoir explica cómo históricamente se ha demostrado la superioridad del hombre sobre la mujer por su musculatura o por el tamaño de su cerebro aún cuando se ha demostrado que el tamaño del encéfalo no es proporcional al desarrollo de la inteligencia; y nos muestra la importancia de no entender las relaciones de género a partir de lo empírico que resulta ser el

cuerpo, además dice que por este determinismo biológico que ha tenido que sufrir la mujer, ésta se ha visto obligada a aprehender el mundo de una manera mucho más restringida de lo que lo ha hecho el hombre.

Esto demuestra entonces que la supuesta inferioridad de la mujer no se debe a factores corporales sino a los componentes sociales que los envuelven. Beauvoir explica que, si bien el cuerpo es el instrumento mediante el cual nos apropiamos del mundo, los diferentes cuerpos implican diferentes maneras de aprehender la realidad y, sin embargo, estas condiciones no son inamovibles y naturales, sino que son una idea histórica cambiante en la medida en que se reconozcan las capacidades de los individuos, las cuales no se pueden expresar si no se abren los espacios para que se muestren y se exploren.

Desde campos como el psicoanálisis también podemos corroborar que el género es una construcción social impuesta más que algo naturalizado en el individuo. Como afirma Robert Stoller, la idea general mediante la cual se distingue sexo de género consiste en que el primero se refiere al hecho biológico de que la especie humana es una de las que se reproducen a través de la diferenciación sexual, mientras el segundo guarda relación con los significados que cada sociedad le atribuye a tal hecho (Stoller en Burin, 1994). Por lo tanto podemos describir el género como el conjunto de comportamientos, creencias, rasgos de personalidad, actitudes, sentimientos, valores, conductas y actividades que les son impartidas a las personas dependiendo de lo que la sociedad comprenda por hombre y mujer, las cuales a su vez significan dominación y jerarquías dentro del sistema social (Burin, 1994).

Finalmente al abordar la cuestión del género no se puede obviar las relaciones de poder que estas construcciones implican, como bien lo señala María Emma Wills, las diferencias construidas culturalmente, como las de género, justifican la desigualdad social, económica y política entre distintos y determinan el acceso a posiciones de poder y autoridad (2007: 43).

Varios son los autores feministas que nos servirían aquí para comprobar nuestra hipótesis, pero lo que podemos concluir al respecto es

que históricamente el género femenino ha sido entendido y construido como el más débil dentro de lo que podríamos llamar la raza humana. Y aunque las razones son tan variadas como desconocidas, el determinismo biológico que ha estado de por medio ha hecho que muchas veces se piense el cuerpo de la mujer en función exclusiva de la reproducción y del consiguiente cuidado de los hijos, lo que la ha apartado e invisibilizado de la esfera pública que los hombres han monopolizado.

En este sentido la mujer ha sido relegada al ámbito privado y a la realización de actividades domésticas, gracias a los discursos que han legitimado su incapacidad de pensar, su débil físico y su labor como madre y esposa, entre otros. Es así como teorías esencialistas y reduccionistas continúan permitiendo que se perpetúen estas posiciones, las cuales han afectado hasta nuestros días la posición de la mujer en el ámbito público y, en nuestro caso, la posición de la mujer en el ámbito público cotidiano de la ciudad.

Ahora bien, aterrizando este tema de la construcción del género y de la concepción del cuerpo de la mujer a nuestra hipótesis inicial, nos podemos dar cuenta que la concepción generalizada del cuerpo de la mujer (tanto en mujeres como en hombres) que ha difundido la sociedad, ha naturalizado en éste ciertos comportamientos, hasta tal punto que no nos es posible pensar nuestro cuerpo de manera diferente. Tal es el caso –por ejemplo– de la forma en la que manejamos el cuerpo en el transporte público y el tipo de cuerpo que fue pensado para usar este tipo de espacios. Profundizaremos este punto en los resultados de la investigación.

## **Geografía feminista: resistencia de los cuerpos desde la teoría**

El cuerpo, según McDowell, ha adquirido una reciente visibilidad por parte de las geógrafas y las teóricas feministas debido a que este es el primer espacio en el que existimos y el que nos presenta los límites más inmediatos. Sin embargo, si bien no podemos negar las características ma-

teriales del cuerpo como el tamaño, el peso o la forma, McDowell explica que la forma de percibir estas características depende del contexto social y de la construcción histórica que se ha hecho sobre estos. La importancia que ha adquirido pensar en el cuerpo en los últimos tiempos se debe – explica McDowell– al cambio económico y acelerado del industrialismo, que llevó a concebir la corporeidad ya no como una fuerza muscular y una fuerza productiva, sino pensada como un individuo deseador.

Para entender al cuerpo como una construcción social y desnaturalizarlo de esa categoría material y biológica, podemos ver inicialmente lo marcados que están los espacios de la vida cotidiana para los cuerpos de mujer y de hombre, y cómo recientemente ha aparecido la posibilidad de construirlo realmente a partir de las modas, de las dietas, la cirugía plástica, el fisicoculturismo, etc., propios de finales del siglo XX. De igual manera, podemos ver cómo se construye el cuerpo pensando desde el concepto de *hexis* que nos aporta Bourdieu, según el cual “las distinciones sociales se hallan insertas en los gestos aparentemente más automáticos o en las técnicas aparentemente más insignificantes del cuerpo: la forma de andar o de sonarse la nariz, el modo de comer o de hablar” (Bourdieu citado en McDowell, 2000).

Posteriormente, McDowell se centra en el paradigma de cuerpo construido desde occidente: blanco, delgado, rico, hombre, heterosexual, es decir, el imperialismo cultural que se implanta sobre los cuerpos y la forma en la que estos deben ser para ser aceptados dentro de una sociedad que se vende como deseable. Este imperialismo, como lo explica Iris Marion Young, es en realidad ficticio ya que no está inscrito en un contexto y no está abierto a las diferencias, además lleva a las personas a sentirse encerradas en su propio cuerpo y a rechazarlo porque no les deja incluirse en otros ámbitos culturales. Se crean unos cuerpos dominantes y unos cuerpos dominados.

En este sentido, es importante también nombrar a aquellos cuerpos que no caben dentro de la norma y que se vuelven permanente o temporalmente fuera de lugar como los cuerpos gestantes, cuerpos enfermos, cuerpos que no aplican la heterosexualidad. En el primer ejemplo, el cuerpo se encuentra por fuera de lo que se espera socialmente porque

la mujer tiene algo dentro de su ser, pero a la vez no es ella en sí misma, experimenta cambios físicos en los que su espacialidad debe ser nuevamente construida en orden a manejarse de forma adecuada, y reduce su movilidad. El segundo ejemplo muestra la manera como los cuerpos que no encajan dentro de lo que se ha naturalizado se ven excluidos, por lo que deben tratar de encajar nuevamente en la sociedad para parecer “normales” y tener que esconder sus limitaciones. Para finalizar, el no encajar en la heterosexualidad impuesta lleva a restringir e intimidar las preferencias sexuales de las personas, prohibiéndolas por completo o relegándolas a espacios específicos que en la mayoría de las veces se estereotipan.

Esta dominación de los cuerpos también se debe a las dicotomías que se han hecho, específicamente hablando en el caso de los cuerpos femeninos y masculinos. McDowell explica cómo el cuerpo de la mujer ha sido relacionado con la naturaleza por su capacidad reproductora y su aparente inclinación al cuidado de los niños, definiendo a la mujer sólo en función de su cuerpo; por el otro lado, al hombre se le ha establecido como incorpóreo, como el portador de la mente, la racionalidad y la civilización, y por ende, el capaz de gobernar tanto la naturaleza como al cuerpo femenino.

## **Nuestros cuerpos desde la cotidianidad de Bogotá**

### **1. Observación participante**

El comportamiento de las mujeres en el transporte público es en general prevenido. Pudimos notar que en comparación con los hombres, las mujeres están mucho más atentas de sus objetos personales (en general sus bolsos o maletas) que los hombres, lo que nos llevó a notar así mismo que las mujeres tienen incorporado el hábito de llevar varias cosas en las manos y por lo tanto, esto las lleva a presentar comportamientos especiales para asumir el transporte público ya sea que estén sentadas o paradas, mientras que en los hombres su uso no era tan generalizado. Así mismo vimos que el manejo de brazos y piernas varía mucho de hombres a mujeres, ya que mientras los primeros ocupan

más lugar del que les corresponde ya sea de pie o sentados, las mujeres reducen su cuerpo al mínimo.

En las relaciones con otros cuerpos, notamos que las mujeres prefieren sentarse con otras mujeres, mientras que los hombres no manejan una distinción tan marcada, además, en las mujeres se ve con mayor frecuencia que se sientan junto a las ventanas. En la relación de cuerpos hombre-mujer, vimos que los hombres tienden a ocupar más espacio que el que les corresponde en sus asientos, llegando incluso a invadir el espacio de la mujer, por lo que notamos con regularidad la naturalización que se hace de los cuerpos en el que el hombre se supone más grande y por eso ocupa más espacio, mientras que la mujer tratar de recogerse y cerrar sus piernas para evitar los roces con el cuerpo del hombre.

## 2. Entrevistas

Las entrevistas estuvieron guiadas por cinco preguntas principales: ¿qué actitudes asume cuando usa el transporte público?; ¿cómo aprendió a comportarse en el transporte público? (¿le enseñaron? ¿aprendió solo? ¿las dos?); ¿cómo se siente respecto al cuerpo de los hombres y el de las mujeres?; ¿cómo se siente con el tamaño de las sillas, la altura de las barandas, el espacio disponible?; y ¿cómo maneja el cuerpo, de dónde se coge, en qué silla prefieren sentarse, cómo se relaciona con los cuerpos de los demás?

Con respecto a los comportamientos, las respuesta más generalizada fue la de sentir mucha inseguridad al estar en el transporte público, lo cual se potencializa en la noche y cuando se está a solas. La forma de manejarse en el espacio les fue enseñada por diferentes personas, pero lo que más resalta en esta apropiación del transporte público fue que las entrevistadas debían estar siempre pendientes de sus objetos personales. Los demás comportamientos como en qué silla sentarse, cómo y la forma en la que se debe sujetar en las barandas fueron aprendidos autónomamente, pero se generaliza el hecho de que las entrevistadas prefieren sentarse junto a las ventanas, que se sienten muy incomodas respecto a

los espacios que hay entre silla y silla y en los pasillos, y que prefieren sujetarse de las cabeceras de los asientos cuando deben ir paradas porque las barandas les quedan muy altas.

Con respecto a la relación entre cuerpos, las entrevistadas afirmaron que siempre miraban el rostro de las personas que tenían al lado antes de sentarse. También manifestaban que se sentían más cómodas con mujeres al lado, y que era bastante incomodo su relación con los cuerpos de los hombres, ya fuera que estuvieran sentados al lado de ellas o que se hicieran de pie cuando estaban sentadas. Manifestaron que la invasión que sentían de sus espacios por parte del cuerpo de los hombres debían soportarla para no tener que rozar alguna parte de su cuerpo con el cuerpo masculino. En ningún momento manifestaron su incomodidad con el cuerpo de las mujeres específicamente o que su inconformidad se expresara públicamente.

### **3. Cartografía social**

La percepción del transporte público la analizamos principalmente por medio de la cartografía social, donde un grupo de usuarios (conformado por hombres y mujeres estudiantes de universidad) dibujaron como se sentían al usar estos servicios. En estos evidenciamos que tanto hombres como mujeres se sentían incómodos, acosados, pero la forma en que representaron esta incomodidad fue muy diferente. Los hombres representaron esta incomodidad sin dibujar cuerpos, incluso algunos sin dibujar su propio cuerpo, en cambio todas las mujeres se dibujaron a sí mismas rodeadas de muchas personas, haciendo énfasis sobre todo en los cuerpos de los hombres que no sólo las incomodaban físicamente. Muchas de las mujeres dibujaron la incomodidad de ser vistas y rozadas por los hombres, además del miedo a algún abuso por parte de estos, plasmando en sus dibujos que esta situación de vulnerabilidad dentro de estos transportes es muy común y debieron aprender a convivir con ella (Imágenes en el Anexo 1).

## Más allá de lo biológico: nuestros cuerpos contruidos

El cuerpo está lejos de ser una entidad neutral y netamente biológica, como destaca Mary Douglas “El cuerpo social condiciona el modo en que percibimos el cuerpo físico [...] el cuerpo en sí constituye un medio de expresión sujeto a muchas limitaciones. Las formas que adopta en movimiento y en reposo expresan en muchos aspectos la presión social” (1978: 89). Esto hizo parte importante de nuestro cuestionamiento sobre los comportamientos que asumen hombres y mujeres dentro del transporte público, comportamientos diferenciados y naturalizados que reproducen la desigualdad entre hombres y mujeres a la hora de relacionarse con el lugar.

Por medio de nuestras observaciones, e incluso de nuestra experiencia propia durante las mismas, evidenciamos que los cuerpos de mujeres y hombres se disponen de manera distinta, principalmente en cuanto al espacio que ocupan unos y otros. Mientras los hombres se sientan con las piernas abiertas, algunas veces ocupando más del espacio correspondiente a su asiento, las mujeres comúnmente se sientan con las piernas cruzadas y los brazos recogidos y ante la “invasión” de su espacio en los asientos no se manifiestan. Por otro lado cuando los hombres van parados dentro de los vehículos públicos se toman de las barandas con los brazos bastante separados e igualmente con las piernas abiertas, caso totalmente contrario a las mujeres quienes se sujetan mas de los asientos con los brazos lo mas juntos posible. El cuerpo es construido socialmente: las posiciones adecuadas y las inadecuadas, los comportamientos normales y anormales, los tamaños precisos y los imprecisos. Esto se puede evidenciar tanto en el transporte público como todos los lugares, desde que a una niña cuando es aún muy pequeña le dicen sus padres que sentarse con las piernas abiertas no es de señoritas, el cuerpo es moldeado por la sociedad, se ajusta a sus estructuras y se modifica para encajar en lo aceptado. Este tema ha sido bastante reconocido y tratado por diferentes autores influyentes en la teoría antropológica, desde la noción de habitus de Pierre Bourdieu en *La dominación masculina*, y Marcel Mauss en sus *Técnicas Corporales*, hasta Foucault

(1976), que varios de sus textos argumenta que el cuerpo es disciplinado para hacerlo más útil y dócil, ya que esta disciplina se ejerce desde distintos lugares de la sociedad, la escuela, la familia, la medicina.

A partir del género, asignado a los individuos desde su infancia en relación con sus órganos sexuales, se ejercen sobre el cuerpo todas las presiones sociales necesarias para que de estos surjan los comportamientos, las disposiciones y las relaciones “adecuadas”. El cuerpo es construido por las relaciones de poder naturalizadas.

### **Vulnerables y vulneradas, la contrucción de la subjetividad**

Mabel Burin en su texto “subjetividades femeninas vulnerables; género y psicoanálisis” (1994), plantea que las subjetividades femeninas se construyen a partir de la cultura patriarcal que justifica las relaciones de poder que se dan entre varones y mujeres. Dentro de este proceso social de construcción del sujeto esta autora destaca que hay rasgos de nuestra cultura que se tornan invisibles y que producen condiciones discriminatorias hacia la mujer. Ella plantea esto con miras a la discriminación de las mujeres en los ámbitos laborales, sin embargo creemos que podemos hacer uso de estos planteamientos para pensar cómo las mujeres construyen su subjetividad dándole un papel central a la vulnerabilidad y cómo ésta se manifiesta claramente al momento de entrar al espacio público cotidiano. La forma en que distintas mujeres nos representaron su experiencia en el espacio público hace evidente esto, las mujeres allí se sienten (nos sentimos) vulnerables, al punto de que cuidar nuestro cuerpo se hace una prioridad en estos espacios en los que el contacto con otros es casi inevitable.

La manera en que la mujer se asume a sí misma en el espacio público debe entenderse necesariamente desde la construcción de género existente en nuestra sociedad, puesto que es uno de los patrones culturales que se marcan más fuertemente y atraviesan diferentes ámbitos de la cotidianidad. En primer lugar porque las mujeres como sujetos forjados por la interacción entre la posición que ocupan en las relacio-

nes sociales y la experiencia que tienen de ella, se construyen (al igual que los hombres) al aplicar una rejilla clasificatoria de origen discursivo, como lo son las categorías de género que les asignan unas posiciones, unos roles, unos espacios y unas tareas con base en la genitalidad manifiesta al momento del nacimiento (Luna, 2003: 10). En segundo lugar, la división sexuada y socialmente construida de lo público y lo privado interviene en estas percepciones, pues desde esta construcción las mujeres en el espacio público son transgresoras del orden, ya que este espacio implica para ellas miedos y peligros por su condición de mujer. Por esta idea naturalizada de la femineidad es común escuchar muchas veces que cuando las mujeres son víctimas de algún abuso, éstas tienen parte de culpa por estar en esos lugares donde “no deberían estar”. Esta interpretación puede tener muchos contras, sin embargo lo que queremos resaltar aquí es que la construcción sexual del género, los roles y lugares sociales que se le asignan a hombres y a mujeres, son un sustrato fundamental de la forma en la que los sujetos se relacionan con otras personas y con los lugares en que se desenvuelven, las ideas de vulnerabilidad de la mujer (que se hace ver como natural con base en su contextura física, entre otras cosas) y la identificación de la mujer con los espacios privados influyen en la forma en que se asumen a sí mismas.

## Conclusiones

Con nuestra investigación logramos evidenciar la forma en que las construcciones sociales permean el papel de la mujer dentro de la sociedad en ámbitos cotidianos. Se mostró la forma en que la mujer en el transporte público de Bogotá, continúa asumiendo el rol de sujeto vulnerable, de debilidad e intranquilidad. Entonces se evidencia la forma en que la mujer logra ser parte de lo público, pero el problema es cómo, de qué manera, ésta se inserta en estos espacios y qué papel ocupa, cuáles son las autorrepresentaciones de asumirse ella misma como mujer en un espacio público y cómo es esta representación ante las demás mujeres y los hombres.

A partir de la siguiente afirmación: “lo personal sigue siendo político”, las feministas del nuevo milenio no pueden dejar de ser conscientes de que la opresión se ejerce en y a través de sus relaciones más íntimas, empezando por la más interiorizada de todas: la relación con el propio cuerpo” (Puleo, 2005: 37). Se evidencia la necesidad de ejercer militancia política a través del cuerpo, y con esto lograr permear todos los ámbitos de la vida social, en los cuales se ponen en juego las diferentes subjetividades, entre estas el género.

Si bien la teoría, la crítica, el cuestionamiento de categorías y su análisis, son herramientas necesarias, pertinentes y de gran importancia para la reivindicación de los cuerpos femeninos en lugares públicos como los buses, éstas no son del todo suficientes.

Nuestra conclusión es una invitación y una apuesta al activismo político a partir de la experiencia personal de las mujeres, pues no se trata solamente de la reivindicación de cuerpos femeninos sino de la conciencia que haya hacia la necesidad de generar otras formas de relacionarnos, más allá de las imposiciones socio-culturales, las cuales, en su mayoría obedecen a un sistema binario en el que debe haber opresores y oprimidos, mujeres y hombres, ámbitos públicos y privados, etc. Se trata entonces de proponer nuevas formas de relación con el otro a partir de la experiencia cotidiana.

De esta forma afirmamos que lo personal es político, ya que la experiencia cotidiana de cada sujeto, es una cuestión personal que se politiza a través de las acciones y de un posicionamiento determinante, en cuanto a las formas de actuar. En este caso partimos de una propuesta hacia la generación de nuevas formas de relacionarnos con el otro.

Desde la teoría feminista hablar del género como una construcción de la sociedad es muy común y ha sido muy trabajado, al punto que es una categoría de análisis de la realidad muy importante en nuestros días. Sin embargo, del análisis académico de esta realidad a las relaciones cotidianas que entablamos con los otros en los lugares comunes de nuestra realidad hay una distancia muy significativa.

Con nuestro ejercicio de investigación buscábamos llevar esas categorías a nuestra experiencia diaria, para evidenciar que el género como una construcción social de la diferencia y como categorías que se incorporan tanto en hombres como en mujeres, es un fundamento muy importante de cómo se tejen nuestras relaciones sociales y habitamos en el mundo. Por lo tanto, en ningún momento nuestro objetivo es proponer espacios exclusivos para las mujeres para evitar este tipo de transgresiones en el transporte público. Por el contrario, consideramos que en la medida en que tomemos conciencia de que lo anterior es real y conciso hay espacio para el cambio y la igualdad, que la reivindicación de la mujer no puede quedarse en la igualdad de derechos y en la inclusión de esta en el mundo laboral, sino que tiene que llevarse a la vida diaria, a las relaciones que se construyen día a día; cuestionar el papel de la mujer no sólo en la política, en la academia y en la economía sino también en las calles, en la casa, en los colegios, en los buses, en todos los lugares donde la desigualdad se hace presente.

Por último, nos surge una pregunta de investigación en relación a la normatividad de los cuerpos: ¿Cómo son las relaciones de poder en estos espacios públicos donde el cuerpo no encaja en la categoría de hombre-mujer? y ¿podemos evidenciar la heteronormatividad que promueve la sociedad mediante la etnografía del transporte público en Bogotá?

## Bibliografía

Burin, Mabel

- 1994 Subjetividades femeninas vulnerables: Género y Psicoanálisis. Obtenido el 01/05/2011 desde <http://www.psicomundo.com/foros/genero/subjetividad.htm>

De Beauvoir, Simone. [1949]

- 1999 “Los Elementos de la Biología”, en *El Segundo Sexo*. Madrid: Cátedra.

Douglas, Mary

- 1978 “Los dos cuerpos”, en *Símbolos naturales, exploraciones en cosmología*. Madrid: Alianza Editorial, 89-107.

Foucault, Michel

[1976] 1998 “Derecho de muerte y poder sobre la vida”, en Historia de la sexualidad I. La voluntad del saber. México DF: Siglo veintiuno editores 80-95.

Luna, Lola

2003 La Historia Feminista del Género y la Cuestión del Sujeto. Obtenido el 01/05/2011 desde <http://www.raco.cat/index.php/BoletinAmericanista/article/viewFile/99005/146925>

McDowell, Linda

2000 Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas. Madrid: Ediciones Cátedra, 399.

Monk, Janice; Dolores García-Ramón

1987 “Geografía Feministas: Una perspectiva internacional”. Documents d’Análisi Geogràfica, Vol. 10, 147-157.

Puleo, Alicia

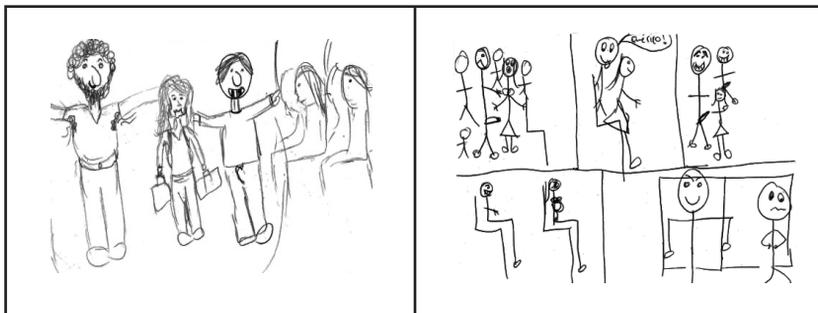
2005 “Lo Personal es Político”, en Teoría feminista: De la ilustración a la globalización II. Celia Amorós et al. (comp.). Madrid: Minerva Ediciones, 35-67.

Wills, Ma. Emma

2007 “El Marco Interpretativo” y “Por qué Incluir No es Representar”, en Inclusión sin representación. La irrupción política de las mujeres en Colombia 1970-2000. Bogotá: Ed. Norma, 31-78.

## Anexo 1: Dibujos cartografía social

### Mujeres



# Hombres

