

TRAMAS AFECTIVAS RODANDO EN TRANSMILENIO POR BOGOTÁ

SOL MIYERY GAITÁN MARTÍNEZ

TESIS

Dirigido por: OSCAR IVAN SALAZAR ARENAS

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS SOCIALES –Idaes–

MAESTRÍA EN SOCIOLOGÍA DE LA CULTURA Y ANÁLISIS CULTURAL

BUENOS AIRES- ARGENTINA

2023

Agradezco la confianza y apoyo de mi madre Carmenza Martínez. La lectura atenta y conversaciones informales con mis parceras Francly Gómez, Ángela Urrea y Juliana Guerra muy pertinentes en sus críticas, comentarios y sugerencias. La orientación de Oscar Iván Salazar quien vio en mis primeras ideas dispersas la potencia para componer una investigación y acepto dirigirla ofreciendo herramientas e inspiración. Y muy especialmente agradezco a cada una de las personas entrevistadas que se prestaron al juego de cerrar sus ojos y contarme sus relatos de viaje.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
1. ENTRETEJIENDO CUERPO, AFECTO, CIUDAD Y EMOCIÓN	9
1.1. EL CIRCUITO ENTRE AFECTO Y EMOCIÓN	10
1.2. CULTURAS AFECTIVAS	15
1.3. DE LA CIRCULACIÓN VITAL A LA CIRCULACIÓN VIAL	18
1.4. TEORÍA DEL ACTOR-RED	22
2. LA INSTITUCIÓN PROPONE	30
2.1. UN SOBREVUELO POR BOGOTÁ	32
2.1.2. Directo Caracas	34
2.2. PANEÓ A LA MOVILIDAD	40
2.2.1. Red de arterias y sus buses rojos	43
2.2.2. Mutaciones	50
2.3. ENTRE LA POLICÍA Y LAS CAMPAÑAS	54
3. COREOGRAFÍAS DE LA RUTINA	66
3.1. CAMINO AL TRANSMI	68
3.2. EL TORNIQUETE ES LA FRONTERA	72
3.3. ELEGIR PUERTA	74
3.4. LA ESPERA DEL BUS	74
3.5. EL TRAYECTO	84
3.6. LA BAJADA	96
4. LOS DRAMAS DE LA INSEGURIDAD	100
4.1. EL JUEGO DE LAS IMPRESIONES	101
4.2. LA INSEGURIDAD	114
4.2.1. La protección de los objetos	115
4.2.2. El acoso	127
5. TRAMAS AFECTIVAS EN LA PIEL DE BOGOTÁ	133
5.1. LOS ENTECRUCES EN TORNO AL NO PAGO	134
5.2. LA IGUALDAD	142
5.2.1. Las extremidades de la ciudad	143
5.2.2. El tiempo es oro	145
5.2.3. La gestión emocional en medio de la congestión	148
5.4. DESCONFIANZA	151

5.4.1. Piel-tacto	152
5.4.2. Lo que se ve y el entrenamiento de la mirada	158
5.5. SOLIDARIDADES FUGACES	160
CONCLUSIONES	163
BIBLIOGRAFÍA	174

INTRODUCCIÓN

Mi percepción intuitiva tras vivir fuera de Bogotá y Colombia me permitió desnaturalizar comportamientos y asociar formas de actuar, de sentir y de percibir, con formas culturales. Mirar, escuchar, oler, tocar es sentir a través de estas acciones el entorno y dada la capacidad comunicativa inherente a los cuerpos permite otorgar significado y ser significantes dentro de un común de interpretaciones. A partir de este interés en profundizar en el rol de los cuerpos en la construcción de sentido y teniendo presente que la movilidad es una de las prácticas cotidianas fundamentales de las ciudades, decidí enfocar esta investigación en el sistema de transporte masivo de Bogotá, Transmilenio, para identificar libretos gestuales, de movimiento, quietud, miradas y otras expresiones que sentía incorporadas como una coreografía que se despliega automáticamente. No obstante, a pesar de que dado el objeto de estudio entro en contacto con el campo de movilidades mi énfasis está puesto en el estudio de los afectos y las emociones.

Sobre Transmilenio, lo que se ha presentado como estudios de movilidad prioriza análisis cuantitativos respecto a funcionalidad y cobertura, subsumiendo los cuerpos como datos estáticos para estadísticas e ignorando la experiencia de viaje como práctica social. Existen estudios de percepción como la Encuesta de percepción sobre condiciones, calidad y servicio de los usuarios de Transmilenio, SITP y TPC (Cámara de comercio de Bogotá, 2016), Encuesta de percepción ciudadana 2019 (Bogotá cómo vamos, 2019), Encuesta de percepción y victimización II período 2019 (Cámara de comercio de Bogotá 2019) y Medición de satisfacción del usuario (Transmilenio, 2017), que en consonancia con mi investigación se aproxima a las sensibilidades y emociones enfocándose en los usuarios, pero metodológicamente privilegian la técnica de encuesta y adolecen del trabajo de campo que permita ampliar la observación de las prácticas. En esto radica su incapacidad para explicar cualitativamente sus hallazgos respecto a mediciones institucionales de seguridad, razones de uso, tiempos de viaje, satisfacción y percepción de calidad.

Esto implica vacíos en el estudio sobre movilidades en Transmilenio en tanto no existen trabajos sobre lo emocional y experiencias de viaje. Es necesario más trabajo empírico o una hoja de ruta con una articulación teórica que permita trabajar desde los conceptos emoción,

afecto y cuerpo, para entender no solo los desplazamientos sino la producción de cuerpos en Transmilenio. A nivel Latinoamericano existen trabajos que se configuran como referentes claves para la comprensión de la *experiencia de viaje*; es el caso del trabajo de García, Castellanos y Mantecón (1996) sobre Ciudad de México, en el que a partir de un ensayo visual se reflexiona sobre la transformación de la ciudad con la irrupción del automóvil y nuevas tecnologías donde los viajes metropolitanos generan nuevas formas de experimentar y construir imaginarios de la ciudad. Para el caso chileno los trabajos de Paola Jirón (2011), Jirón, P., L. Iturra & W. Imilan (2011), Errázuriz (2012, 2018) y Daniel Muñoz (2013), ya enmarcados en “el giro de las movilidades”, aportan metodologías móviles que posicionan el desplazamiento mismo como objeto de estudio y para mi interés específico ofrecen elementos clave para entretener el rol de la cultura material en el estudio de la vida cotidiana, en paralelo con la intervención de un aparato estatal que regula el espacio público.

Específicamente para el caso bogotano encontramos el trabajo de Feischer y Marín (2019) concentrado en la experiencia de empleadas domésticas a partir de la interrelación de aspectos socioeconómicos con sus prácticas de movilidad. Por otro lado, se encuentra el trabajo de Ardila y Gómez (2008) orientado a determinar los tipos de sociabilidad que se construyen en los espacios públicos de Transmilenio, a partir de la observación de diferencias entre este sistema y el anterior. En términos corporales es muy rica la descripción de rutinas y ceremoniales de interacción, patrones y rutinas de circulación, a partir de los recorridos, formas de adelantar, esperar, cruzar. Sin embargo, hay un vacío sobre lo que sucede dentro del sistema dado que la preocupación por los espacios públicos de la calzada y el andén antes de entrar, no da cuenta de lo que sucede durante los viajes, dentro de los buses o en las esperas del bus.

¿Qué aporta esto a la comprensión de la vida cotidiana? El consumo del servicio de transporte está ligado a los afectos, emociones y valoraciones que configuran la vida cotidiana. Es por esto que la movilidad tiene que ver con el modelo de ciudad y no exclusivamente con los medios de transporte. Más allá de la práctica utilitaria de desplazamiento desde “a” hasta “b”, la movilidad constituye una práctica de vivir y experimentar la ciudad y su análisis puede dar cuenta de las estructuras y regularidades que dan forma a la cultura. Introducir el papel de la experiencia es el aporte del “giro hacia la

movilidad” de los estudios de movilidad y transporte, antes sumergidos en el determinismo tecnológico que ignoraba los procesos sociales que dan vida y soportan un modo de transporte.

Es entonces desde la noción de “experiencia de viaje” que esta investigación toca el campo de las movilidades y se sitúa en el campo de estudio sobre afectos y emociones, asumiendo una postura híbrida que articula tanto el plano de la representación como el plano corporal, considerando que, aunque es posible distinguir analíticamente *afecto* de *emoción*, en la vida social son procesos que se viven de forma simultánea y su estudio requiere metodologías que den cuenta de esta articulación.

En consonancia, si lo que pasa por el cuerpo se convierte en experiencia al configurar lo vivido como saber disponible para ser usado, ¿cómo es posible acceder a dicho saber? Articular la teoría con principios metodológicos que permitan acceder al saber del cuerpo que se desarrolla y experimenta en acto sin que medie necesariamente una reflexión sobre dicha vivencia, implicó seguir las experiencias de viaje cotidianas.

Fue desde esta constatación que elegí una etnografía móvil y multilocalizada, para acercarme tanto a los usuarios en tanto protagonistas productores de tácticas de movilidad en razón a sus posibilidades y rastrear su saber práctico y sentidos asociados, como a la infraestructura de la movilidad para experimentar sensorialmente las disposiciones que promueve e identificar acomodaciones y ensambles entre los usuarios y la materialidad. La observación participante fue clave para identificar prácticas de movilidad y una *secuencia prototípica de viaje* a partir de visitas de campo que desarrolle inicialmente de forma exploratoria en los ocho portales de Transmilenio precisamente por ser los puntos de intersección entre el sistema troncal y el alimentador, y de forma aleatoria por diferentes rutas dentro del sistema. Esto ocurrió durante períodos cortos desde el año 2014 hasta el año 2018 cuando acoté mi investigación al principal corredor vial de Bogotá: la Avenida Caracas, y el trabajo etnográfico se enfocó a partir de entonces en seguir a personas e historias en una combinación de “observación flotante” al modo descrito por Delgado (1999), y rastreo de pasajeros que dadas sus prácticas se han configurado en interés público. Por consiguiente, a lo largo de esta tesis se encontrarán referencias a otros puntos de la ciudad fuera de la Avenida Caracas,

atendiendo en primer lugar a vincular los aportes obtenidos en esta primera fase exploratoria y segundo, permitiendo dar continuidad a la fluidez de los relatos de experiencias de viaje que se vinculan con la Caracas en algún tramo del trayecto.

Es vital mencionar que a pesar de tener material a partir de mis observaciones y aunque intuitivamente como habitante de Bogotá me era posible interpretar movimientos, miradas, gestos y expresiones ligadas a sentires y emociones, fue necesario diseñar un ejercicio reflexivo para que en voz de diferentes usuarios fueran verbalizadas las sensaciones, emociones y afectos que componen las experiencias de viaje. En consonancia, diseñé un tipo de entrevista semiestructurada a profundidad que contenía un ejercicio inmersivo y fue desarrollada con quince personas entrevistadas entre marzo-mayo de 2020. Las primeras tres entrevistas y ejercicios los desarrollé de forma presencial hasta que se vino una pandemia y después de superar el momento de frustración por perder la información que provee la presencia, realicé algunos ajustes y proseguí en modo virtual con las personas que accedieron a tal encuentro en medio de ese inédito contexto global. El primer criterio de selección de esta muestra fue que durante los trayectos del recorrido al menos un tramo fuese en la Avenida Caracas, una vez cumplido este criterio busque que el grupo de entrevistados representara un grupo heterogéneo de personas de acuerdo a los motivos del viaje (estudio, trabajo, entretenimiento), frecuencia de desplazamiento (diario, mensual y ocasional), género, edad, clase social y dos personas que trabajan dentro del sistema, uno a nivel formal como mediador de convivencia y otro informal como artista callejero.

Todas las entrevistas se concentraron también en examinar las expresiones y gestos dispuestos por los entrevistados y aparentemente obvios, de aquí el sinsabor que el modo virtual me dejó al enfocarse en el rostro. Mi rol consistió en preguntar o intencionadamente malinterpretar gestos que yo conozco para que la información fuese ampliada. Esto nos permitió descifrar conjuntamente el modo en que se configura una reflexión o lógica detrás de una acción. Se trataba de desmenuzar no la descripción de la acción sino las lógicas interconectadas, incluso anécdotas y relatos con las cuales los entrevistados explicaron su accionar y en algunos casos notamos que algunas conductas son aprendizaje heredado del cual no habían cuestionado su función o certeza.

Aunque algunas personas entrevistadas me ofrecieron una descripción densa tanto de sus movimientos, gestos y expresiones, como de los vistos en otras personas, la mayoría de relatos son más ligeros en este sentido. Fueron precisamente las primeras pruebas de entrevista las que me permitieron constatar que los niveles de conciencia corporal y sobretodo emocional son relativamente escasos, pero al plantear situaciones hipotéticas me encontré con personas que para describir la forma en que opera su cuerpo cerraban los ojos y mientras respondían recreaban movimientos.

Cerrar los ojos y apagar la mirada, activa una memoria corporal para viajar a situaciones pasadas y vincular a otros usuarios, objetos, la infraestructura, la administración. Este fue el corazón del ejercicio de inmersión usando el recurso de apagar la mirada para provocar en las personas entrevistadas la composición de relatos verbales –que de forma espontánea involucraron el resto del cuerpo-, a modo de un teatro de objetos en el que yo en calidad de facilitadora/narradora los instalaba imaginativamente en medio de la situación de experiencia de viaje planteada a partir de la *secuencia prototípica de viaje* ya identificada en la primera fase de exploración de campo. Una vez se instalaban en la situación hipotética dejaban correr sus descripciones que se hacían más densas cuando yo nombraba partes específicas del cuerpo que detonaban la toma de conciencia sobre dicha parte, o nombraba una parte concreta del bus o de la infraestructura, suponía la subida de algún personaje típico y así progresivamente construíamos un ambiente sin determinar o inducir las respuestas. Algunos entrevistados se rieron y sorprendieron de sí mismos al verbalizar las formas en que leen a otros usuarios, las técnicas corporales, o prácticas que desarrollan cotidianamente, pero de las cuales no eran conscientes.

En orden a mi experiencia en el trabajo en campo, me orienté hacia una postura híbrida entre las teorías discursivas y teorías corporales para dar cuenta de la ineludible conjunción de estos dos terrenos en la vida social. Esta hibridez se expresa en la ambivalencia entre un estado afectivo y su expresión, razón por la cual el enfoque dramaturgico me permitió observar e identificar gestos repetitivos en el plano de la expresión, pero solo el análisis de los relatos me permitió acceder a la complejidad de elementos para profundizar en los estados afectivos y emocionales que cada persona identificaba y así poder interpretar estos gestos

repetidos como códigos corporales naturalizados. Esto permite la convergencia del plano biográfico y el social.

Paralelamente trabajé en la revisión de documentación histórica de fuentes, principalmente de artículos y libros que me permitieron bosquejar una breve historia del transporte público en Bogotá y de esta forma comprender la transformación que implicó la adopción de un sistema de transporte masivo tanto en el nivel de la movilidad, como de la producción de ciudad y la forma en que estructura la experiencia de sus habitantes. En esta revisión documental vinculé el análisis de los discursos de algunas campañas institucionales que desde la empresa Transmilenio se han desplegado, como también de los discursos de usuarios publicados en redes sociales. Este análisis ofrece información clave para entender a Transmilenio como una infraestructura no solo material y física sino además administrativa, económica, social y simbólica.

Es precisamente esta forma de analizar las prácticas cotidianas de movilidad a través de la producción de sentidos, la que sitúa éste estudio en el campo de la sociología de la cultura dando luz sobre el modo en que el universo simbólico se entrelaza en relaciones sociales, económicas y políticas. En consonancia, la metodología usada implica un análisis que pasa por la descripción e interpretación de las prácticas, así como el análisis de los discursos y experimentación con herramientas que el mismo campo va demandando.

Aquí resulta fundamental precisar decisiones respecto a la escritura, alineadas con el enfoque conceptual de esta investigación. Repetidamente se encontrará la alusión a expresiones y términos de la jerga bogotana que para comprensión del lector están definidas a partir del Bogotólogo. Se trata de un diccionario popular cuya riqueza radica en la aproximación al significado de los términos, expresiones y sentires que pasan por el lenguaje en su uso local. Por esta vía se contextualizan las relaciones sociales en las que un cuerpo está inscrito y desde las cuales conoce, interpreta y tiene sentido su accionar en el mundo.

Esta apuesta busca comprender la simbiosis entre cuerpo y lenguaje como parte de la producción social de emociones y afectos. Se contraponen a la perspectiva psicologista promovida en el siglo XIX como base para una formulación disciplinaria que divide la

cognición de la emoción y de la conducta al concebir la “emoción” como un plano subjetivo. Esta herencia presocrática que divide cuerpo y mente y asume tácitamente que los llamados procesos mentales son experiencias internas inmatriciales terreno secreto del individuo, ha sido ampliamente cuestionada por muchas teorías y hallazgos científicos desde los años 70 en los que se enfatiza el carácter intersubjetivo de las emociones.

En consonancia con estas reflexiones esta investigación delinea una ruta para responder en las siguientes cinco paradas a la pregunta por el ¿cómo se configuran culturas afectivas en Transmilenio?, empezando por el debate teórico respecto a emociones y afectos y su vinculación con la noción de “experiencia de viaje”, pasando por lo que dicen los gestores y la institución, hasta llegar a lo que dicen y hacen sus usuarios.

El primer capítulo “Entretejiendo cuerpo, afecto, emoción y ciudad”, expone el marco teórico en el que entamaré tres enfoques teóricos hilados a través de la reconceptualización del cuerpo más allá de su perspectiva biológica. En primer lugar, abordo lo que se ha dado en denominar giro afectivo y/o emocional cuya reconceptualización del cuerpo articulo a la conceptualización de “culturas afectivas” propuesta por Le Breton. En esta línea vinculo el enfoque dramaturgico propuesto por Goffman posicionando el juego de las representaciones subyacente a la vida social, y la noción de “técnicas corporales” de Mauss, donde el cuerpo es puente de interacción entre el individuo y el medio y cuyo accionar opera como entrenamiento social productor de subjetividades. Posteriormente retomo la metáfora anatómica que históricamente se ha usado para interpretar y gobernar la ciudad. Y finalmente, la siguiente entrada proviene de la Teoría del Actor Red -TAR- para comprender la mediación social que otros entes no humanos como los objetos e infraestructuras ejercen en la configuración de nuestros sentires.

En el segundo capítulo “La institución propone”, contextualizaré brevemente la ciudad de Bogotá como capital de Colombia y me enfocaré en la Avenida Caracas desde su nacimiento, pasando por la Troncal de la Caracas en la década de los ochenta del siglo XX hasta llegar a su transformación como primera troncal de Transmilenio en la entrada del siglo XXI. En este capítulo ahondo en las disposiciones que desde la administración distrital dieron forma a este proyecto y la normatividad que le cobija, enfocándome en el uso de imágenes y

metáforas por parte de las instituciones para movilizar las emociones y acciones de la población según lo establecido en las normas y campañas institucionales.

El tercer capítulo “coreografías de la rutina” recorre la secuencia prototípica que los usuarios de Transmilenio desarrollan para llevar a cabo su objetivo de desplazamiento en cinco pasos: preparación, entrada al sistema, espera del bus, trayecto y salida. En este recorrido vinculo las técnicas corporales, sentires y saberes que dan forma a las experiencias de viaje de los usuarios. Los recursos usados son mis observaciones a bordo del sistema y relatos, comentarios y percepciones de quince personas entrevistadas cuyo criterio de selección se orientó en base a seis variables: género, edad, tipo de usuario (trabajador o pasajero), lugar de residencia, frecuencia de viajes (diario y ocasional) y que su recorrido incluyera en algún tramo la troncal de la Caracas. También se encontrarán referencias a expresiones del habla bogotana acudiendo a las explicaciones consignadas en el Bogotólogo o de elaboración propia.

El cuarto capítulo “Los dramas de la inseguridad”, se propone un punto de encuentro y contraste sobre la noción institucional de inseguridad expuesta en el segundo capítulo con la percepción y definición de situaciones de inseguridad que emergen desde las experiencias de viaje de los usuarios.

El quinto y último capítulo “Tramas afectivas en la piel de Bogotá”, sigue el tránsito desde experiencias corporales y su articulación con la desigualdad y debates en torno a la noción de justicia para comprender de qué forma se logra erigir la desconfianza como un valor social de nuestra cultura afectiva.



*Imagen 1: Bogotá desde Cerro Aguanoso en los Cerros Orientales
Fuente: Foto propia 2017*

1. ENTRETEJIENDO CUERPO, AFECTO, CIUDAD Y EMOCIÓN

En este capítulo expongo el debate teórico de mi investigación. Lo que me interesa es utilizar la noción de “cultura afectiva” propuesta por Le Breton para examinar las experiencias de viaje de los usuarios de Transmilenio. Esta elección obedece a que la distinción entre afecto y emoción sobre la que se configuro el “giro afectivo” me demanda metodológicamente su rearticulación para observar y comprender la práctica. Para lograrlo encuentro que la perspectiva de “culturas afectivas” por la forma en que instala en el cuerpo y su relación con el mundo la estructuración de la experiencia, vincula tanto afectos como emociones integrando una reflexión dramática de la vida social.

En consonancia, en la primera estación de esta ruta me enfocaré en delinear los debates teóricos alrededor de los conceptos “emoción” y “afecto”, perfilando la forma en que serán tratados en el trayecto de esta investigación. Paso seguido expondré la noción de “cultura afectiva” enlazada a la reconceptualización de la noción de cuerpo y el enfoque dramático de la vida social.

En la tercera sección me aproximo a desarrollar la metáfora anatómica que entiende la ciudad como un ente vivo análogo al cuerpo humano en orden a entender los modos en que ha servido tanto para reflexionar sobre la ciudad como para el gobierno del cuerpo urbano y humano. Retomando algunos de los postulados foucaultianos sobre la ciudad como campo de experimentación del biopoder, argumentaré el modo en que el urbanismo como forma de gobierno apeló a esta analogía en el terreno de la movilidad.

Finalmente, y en relación con los postulados de la Teoría del Actor Red (TAR) vincularé el análisis sobre la mediación técnica propuesto por Latour identificando los modos de interacción que a partir de las infraestructuras se irradian en diferentes niveles pasando por lo político, estético, económico y el deseo. Así pues, intento visibilizar el modo en que intervienen en la configuración de esquemas de acción y pensamiento que le dan forma a las “experiencias de viaje”.

1.1. EL CIRCUITO ENTRE AFECTO Y EMOCIÓN

Afecto, apetito, sensación, sentimiento, temperamento, pasión, fervor, sensibilidad e impulso, son conceptos asociados durante los siglos XVIII y XIX al concepto “emoción” según la historia semántica delineada por Frevert (2014). Hoy nos encontramos con una distinción analítica entre “afecto” y “emoción” enmarcada en lo que se ha dado en llamar el “giro afectivo”. Para entenderla es importante contextualizar lo que Lara y Enciso (2014) denominan *la precuela del giro afectivo* y comprende una serie de trabajos al interior de las ciencias sociales durante la segunda mitad del siglo XX, orientados al estudio de las emociones y enfocados principalmente en el significado; frente a lo cual surgió un campo de estudio con críticas enfocadas en el estudio del afecto y concentrados en el cuerpo.

Según la explicación de Cuesta, la afección “es la sensación pura (...) es siempre cinética, pero se transforma en estados físicos y emociones” (2013, 12). Tanto la afección como la emoción son procesos que pasan por el cuerpo, pero mientras el primero es entendido como una capacidad inherente a los organismos vivos de recibir estímulos, la emoción corresponde a una elaboración, valoración e interpretación de los mismos.

Para Brian Massumi –autor clave en los estudios del afecto- quien recoge los postulados de Deleuze y Spinoza, el afecto es un fenómeno corpóreo, pre-consciente y pre-individual. En

concordancia con el título de su obra: “The Autonomy of Affect”, Massumi crítica el “imperialismo discursivo” de lo que llamo “teorías de la significación” preocupadas por la emoción, y sitúa en el cuerpo y su diálogo con el mundo la afección. (Lara y Enciso 2013, 103)

La emoción tal como lo sugiere su origen etimológico del latín *emovere*, contiene el movimiento cuya dimensión material se expresa en la acción. Siguiendo a Cuesta, la “emoción” se refiere a la construcción de mapas mentales que van catalogando y valorando las experiencias sensoriales a modo de narrativas y constituyen libretos o guiones. Desde esta perspectiva existe un circuito que opera desde la afección como pre-personal a la emoción como social. En esta investigación asumo que el par dicotómico sobre el cual el afecto se asocia a lo corporal pre-consciente y la emoción a la interpretación subjetiva del afecto, desarticula procesos que en el orden de la experiencia son vividos de forma fluida, pues la emoción es paralelamente discurso y práctica. Así las cosas, utilizaré tal distinción para lo que específicamente me resulta útil que es comprender el modo en el que las emociones son modeladas en la vida social.

Esto se comprende a partir del interés por las emociones dado en el siglo XVIII en torno al debate natural/cultural. Por un lado, los naturalistas las consideraban como mera facultad fisiológica que no tenía nada que ver con la cultura; mientras que por otra parte se aceptaba la disposición natural a una facultad para la sensibilidad, pero contemplando la injerencia de la educación y la disciplina como sus modeladoras.

En este contexto fue Francis Hutcheson quien en 1728 consideró la simpatía como habilidad para empatizar con otros, e identificó esta emoción como “sentido público” necesario para mantener la vida en sociedad. Aquí reluce una importante vinculación de lo emocional con valores morales de tal forma que la educación y la cultura en su capacidad para modelar las emociones, serían un factor diferenciador del “nosotros-civilizados” que saben comportarse en oposición al “ellos-salvajes”. Como veremos, podemos rastrear reactualizaciones de esta diferenciación dentro de las prácticas de movilidad en otras categorías que postulan el papel de las emociones, sentimientos y motivaciones como escultores del comportamiento social.

Es el caso de la noción de *urbanidad* que establece un mandato bajo la figura de código de conducta, según el cual la contención de las emociones y dominio de las pasiones son

requerimiento para la vida en comunidad, exigiendo un uso corporal adecuado en el que la postura y compostura son paralelamente practicadas y observadas. En Latinoamérica fue la “Urbanidad de Carreño” escrita por Manuel Antonio Carreño en 1854 un texto de gran difusión con el que se modeló un sujeto ideal y promovieron formas específicas de percibir y actuar respecto a los otros “humanos” y de acuerdo a sus jerarquías.

En este punto la genealogía de los conceptos arroja luz sobre el modo en que el control de las emociones se convirtió en un asunto de gobierno y demuestra que adquiere sentido en coordenadas históricas específicas. Se trata de la diferenciación entre espacio público y privado que instaló la vivencia de ritualidades y rutinas enmarcadas en la modernidad, donde el autocontrol y la gestión de emociones en el espacio público eran consideradas habilidades de un buen ciudadano.

Por consiguiente, aunque la emocionalidad es constitutivamente humana hay un momento en el que se demanda de los individuos formas concretas de expresarla. Aquí nos resulta útil la distinción entre afecto y emoción porque evidencia que el “baño sensorial ininterrumpido” es una condición corporal que no se suspende al transitar del terreno público al privado, por tanto, la delimitación institucional del espacio no excluye el mundo emocional de la vida social, sino que intenta ordenarlo en formas de expresión determinadas.

Según Delgado (1999) para el actor social lo público es terreno hostil en el que debe protegerse de exhibirse demasiado, mientras que el espacio privado es la posibilidad de “ser realmente quien se es”. Desde la antropología de lo urbano que propone, la sociedad moderna encarna la oposición cristalizada entre espacio público y privado de la cual emerge un nuevo tipo de sociabilidad y sensibilidades. Sociabilidad efímera y fugaz, de cruces, trasposos, trasbordos y deslizamientos porosos que constituyen un estilo de vida en el espacio público por fuera de las nociones de grupo como entidad coherentemente cohesionada y claramente delimitable.

Y es en esta sensación de movimiento incesante donde la “experiencia de viaje” adquiere un rol nodal para entender la configuración de emociones a partir de las prácticas de movilidad que hoy nos resultan tan cotidianas. “El ritmo de cambio lo epitomiza la aparición de los automóviles” dice Sennett (1997, 345), precisamente porque en la trama de concentración urbana la velocidad irrumpe como hecho central de la vida moderna demandando la

aceleración de los cuerpos al punto de erigirse como valor cultural.

El tono nostálgico con el que tanto desde las ciencias sociales como desde la literatura se insinúa este proceso como pérdida de la vida comunitaria en el espacio público a favor de flujos y encuentros fugaces; da cuenta del **modo en que algunos cuerpos se afectan por estas nuevas formas de comunidad y sociabilidad que aparecen con los sistemas de transporte.**

En este punto resulta útil la formulación de Jensen (2009) en contra de una larga tradición que comprende la ciudad como lo estático y fijo y por esta vía valora de forma negativa la aceleración de la vida cotidiana. En esta línea se encuentran apreciaciones como la noción de “no lugar” de Augé (2000) cuya asignación a priori para los espacios de tránsito como faltos de sentido, pertenencia e identidad, niega la construcción de significados que existen alrededor de estos lugares. Sin negar los rasgos de fugacidad, anonimato, multitud e impersonalidad que en un amplio grado caracteriza a estos lugares, Jensen (2009, 139) hace un llamado para comprender que la ciudad no es solamente lo físico sino además el movimiento que opera en ella. Así pues, propone superar la dicotomía entre sedentarismo y nomadismo a partir de una tercera vía de pensamiento crítico respecto a la movilidad, en la que tanto los enclaves fijos como las armaduras que favorecen los flujos interactúan en la experiencia urbana. En esta línea, la apertura hacia el estudio de las experiencias de viaje permite trascender la idea de “tiempo muerto” con la que se asocia el tiempo gastado en el viaje para revelar la heterogeneidad de modos de “habitar en movimiento” y reponer el lugar de la movilidad como experiencia urbana (Urry 2007, 11).

Por este camino la apuesta teórica y metodológica de Delgado (1999) resulta útil en su interés por lo pasajero y fugaz; aunque su circunscripción a la figura del transeúnte invisibiliza al pasajero, al automóvil y los posibles trasposos entre uno y otro como movibilidades típicas de la ciudad contemporánea.

Frente a afectaciones nuevas el cuerpo habituado se sacude. En este sentido, reflexionar sobre la experiencia de viaje implica redefinir la noción de espacio público en relación a los nuevos modos de locomoción y movilidad. Aquí subyacen dos ejes de especificidad referidos por Guzmán (2013) como definitorios de la experiencia de viaje en el transporte público: por un lado, la relación del usuario con otros usuarios y de otra parte la relación con

el sistema –esta última será profundizada en la cuarta sección de este capítulo-.

El carácter masivo de la experiencia de movilidad implicó compartir con desconocidos -no siempre deseados- un espacio/tiempo que debe ser gestionado en el transporte público. La evaluación de la afectación frente a la multitud representa un desafío proxémico frente al cual se ensayan y construyen técnicas corporales. Se trata de una gestión interna del cuerpo que se traduce en acciones para regular su interacción con el mundo que lo rodea. La búsqueda de intimidad entre la masa es una de esas lógicas individuales propias de las experiencias de viaje en las que la dicotomía público/privado opera corporal y emocionalmente.

Este encuentro entre desconocidos se gestiona a partir de lo que Le Breton (1999) llama el “borramiento ritualizado del cuerpo” para visibilizar el paradójico juego entre la invisibilidad que confiere el anonimato y la visibilidad que confiere la presencia. **El anonimato como condición urbana no aniquila el sentir, aunque condiciona relaciones momentáneas entre desconocidos.** La experiencia de multitud que se normaliza se maneja con la “desatención mutua” que expone Delgado, “indiferencia ritual” según Le Breton, “ética de la indiferencia” para Sennett, “desatención cortés” en Goffman, “actitud de reserva” en Simmel, o “ponerme los audífonos” como hace Miñeri cuando se monta en el Transmilenio.

Es entonces una forma de gestionar el “baño sensorial ininterrumpido” que entre la congestión de la ciudad llama al cuerpo a evitar saturarse. Podemos entenderlo hasta cierto punto como la *homeostasis* en tanto capacidad de autorregulación de todo organismo vivo para mantener constantes y estables sus propiedades (Damasio en Cuesta, 2013, 22). En últimas se trata de que la reacción frente a una afección se orienta a la búsqueda de un estado óptimo y de bienestar para el organismo. Para Cuesta este bienestar se da tanto en el nivel celular como en el macrocosmos de sentimientos y emociones (2013, 23). Frente a afectaciones nuevas el cuerpo habituado se sacude y busca retornar a los patrones conocidos, es aquí cuando la nostalgia se manifiesta como respuesta emocional ante el cambio en las condiciones ambiente y para este caso, un cambio en el sistema de movilidad. Lo interesante de la nostalgia en relación con un espacio-tiempo es que está acompañado de una narrativa que devela el pulso emocional de un momento histórico.

El cuerpo da cuenta de esta transformación en la forma en que se presenta: “De la vivencia de lo público se derivan sociedades instantáneas, muchas veces casi microscópicas, que se

producen entre desconocidos en relaciones transitorias y que se construyen a partir de pautas dramáticas o comediográficas —es decir basadas en una cierta teatralidad— que resultan al mismo tiempo ritualizadas e impredecibles, protocolarias y espontáneas” (Delgado 1999, 13). Aunque Delgado no se preocupa explícitamente por lo corporal su argumentación resuena en el enfoque dramático de Goffman (1959) según el cual el cuerpo es pre-texto, soporte de significación, pero también agencia de potencialidad comunicativa.

Al descontextualizar al cuerpo que siente se ignoran las relaciones sociales en las que está inscrito y desde las cuales conoce, interpreta y tiene sentido su accionar. Repensar estos elementos como parte de la “emoción” implica vincular la cognición con la emoción y la conducta. Se trata de reconstruir no solamente el entramado social que la moldea, sino además el curso material desde la afección hasta la emoción en su sentir y en su manifestación.

Es la reelaboración conceptual del cuerpo más allá del conjunto de músculos, órganos y huesos que lo circunscriben en una concepción natural determinada biológicamente, la que abre el camino de reflexión y estudio sobre la “corporalidad” para comprender el proceso comunicativo que configura una “cultura afectiva”. La capacidad de los cuerpos de ser afectados y responder emocionalmente a tales afectaciones sigue **libretos que nos vinculan socialmente y moldean nuestra sensibilidad** al ser incorporados incluso inconscientemente.

Le Breton demuestra que “la emocionalidad es una materia” moldeable cuyo carácter simbólico reside en las coordenadas sociales e históricas que proveen los marcos culturales para el reconocimiento mutuo del entramado de signos. En su explicación expone múltiples maneras en que se vivencian y expresan emociones en diferentes grupos para introducir el concepto de “cultura afectiva” que trataré a continuación.

1.2. CULTURAS AFECTIVAS

Cada contexto dispone a los miembros de su grupo para vivir, interpretar y mostrar de formas específicas la manera en que es afectado en su relación con el mundo. “Afecto” y “emoción” se presentan en el orden de la experiencia en una cadena de sucesión que requiere su rearticulación para entender que las convenciones y reglas que naturalizamos y ponemos en juego en la interacción son las que otorgan sentido a un espacio-tiempo determinado.

La mimesis es la forma primigenia de establecer vínculos sociales al captar y representar movimientos, gestos, formas de hablar y de actuar extraídas del saber difuso que circula en acción entre los miembros de un grupo. La repetida interpretación de estas formas expresivas es entonces una técnica de entrenamiento de la emocionalidad manifiesta en la vida social a través de programas de “normalización” y “disciplinamiento” del cuerpo. En este sentido, así como existe una lengua materna Le Breton sugiere la existencia de un lenguaje corporal materno que sentará las bases sobre las cuales los actores interpretarán y organizarán sus percepciones y orientarán su comportamiento.

Para Le Breton el cuerpo es además la construcción social que manifiesta su decurso histórico en normalizaciones e irrupciones encarnadas. “Dentro de una misma comunidad cultural, los actores disponen de un registro somático común que mezcla tanto las percepciones sensoriales como las gestualidades, las mímicas o las posturas” (Le Breton 1999, 39).

De lo anterior se desprenden dos cuestiones: una referida a la centralidad del cuerpo en la estructuración de nuestras experiencias, donde la interacción con el propio cuerpo, el de otros y el entorno, enlaza dimensiones físicas y simbólicas. La otra cuestión se refiere a la existencia de pautas dramáticas en la interacción social que confieren a los actores sociales la posibilidad de interpretar, tanto para ejecutar una actuación como para leer la ejecutada por otros.

Este trabajo propone integrar la emoción al estudio de las lógicas sociales y culturales que moldean la corporeidad y establecen vínculos a través de un universo de sentido. Por tanto, cuando me refiero a cuerpos parto de la premisa de que el sentir y la emocionalidad son dimensiones que le constituyen y por tanto no es posible despojarse de ellas por voluntad. La emoción subyace como “la resonancia propia de un acontecimiento pasado, presente o futuro, real o imaginario, en la relación del individuo con el mundo” (Le Breton 2002).

Dentro de este universo compartido se aprende que determinadas afectaciones corresponden -en ese contexto- a determinadas emociones o sentimientos y se despliega el vocabulario con el que deben ser interpretadas y nombradas. Con el tiempo el cuerpo logra activar un estado afectivo previo al acontecimiento que se supone desencadena las sensaciones que le corresponden. Es así como la experiencia repetida de montar en Transmilenio en horas pico

se configura como saber empírico hasta el punto de predisponer malestar en algunos usuarios incluso antes de llegar a la estación.

Las percepciones según la significación y la forma en que se articulan en un conjunto mayor de significaciones, valores y expectativas constituyen la cultura afectiva de un grupo. De lo anterior se deduce la imposibilidad de la universalidad de las emociones tanto en su vivencia como en la forma de expresarlas. Es por esta razón que hechos similares son vividos y expresados de formas diferentes de acuerdo al contexto, exponiendo que lo cambiante no es el hecho sino la significación alrededor de este.

En consonancia, las culturas afectivas son las maneras en que los grupos humanos representan y expresan sus emociones, se trata de un proceso de construcción social que moldea las sensibilidades. Por tanto, la construcción de sentido y significaciones no es de orden puramente discursivo, se encarna también a través de movimientos, quietudes, miradas, silencios y gestos que el cuerpo usa en su relación con el mundo.

Lo anterior no determina la agencia de los actores sociales dentro de un grupo sino da cuenta de las condiciones de modelamiento. Aunque la vivencia y expresión de emociones se aprenden socialmente, las decisiones que dan forma a la biografía de cada individuo se recrean con estilo propio, conformando así el repertorio cultural del grupo a partir de signos que marcan criterios de pertenencia específicos. El despliegue y reconocimiento de tales signos da forma a las culturas afectivas en tanto “un saber afectivo difuso circula entre las relaciones sociales y enseña a los actores, según su sensibilidad personal, las impresiones y actitudes que se imponen a través de las diferentes vicisitudes que afectan su existencia singular” (Le Breton 1999, 117).

Los actores sociales “juegan” y construyen lógicas personales haciendo uso de los signos socialmente construidos y reconocidos como convenientes en situaciones paradigmáticas. Se trata de un resonar colectivo en el cual los signos corporales funcionan como espejo para quienes les perciben y evalúan de acuerdo a las expectativas de la situación. El reconocimiento de los signos es la clave del vínculo, pues incluso si no se experimenta la vivencia que se supone apropiada al momento, es posible fingirla exhibiendo tales signos.

Para el caso de Bogotá Transmilenio trajo consigo la adopción de nuevas técnicas corporales

a través de un aprendizaje dado por la experiencia repetida. Son técnicas y movimientos corporales que en definición de Mauss serían las formas “en que los hombres, sociedad, por sociedad, hacen uso de su cuerpo en una forma tradicional” (1936, 338). Su uso denota el “conocimiento metropolitano” -siguiendo a Rotenberg-, en tanto saber local adquirido a través de la acumulación de conocimientos por estar en la ciudad. Cabe anotar aquí que para esta investigación mi escala serán los viajes urbanos en tanto no incluiré los viajes entre las conurbaciones y la ciudad propios de los viajes metropolitanos (García, Castellanos y Mantecón, 1996). Hecha esta aclaración me referiré entonces al saber urbano en el que se desglosan formas de ser y hacer que en su consolidación se muestran como apropiadas a determinados objetivos. A este presupuesto podemos agregar que tales técnicas corporales condensan entre el ser y el hacer, formas de sentir y responder a tales afectaciones.

El cuerpo como productor y producto de este saber urbano es a su vez producto y productor de la ciudad que habita. De hecho, la analogía entre cuerpo y ciudad ha sido una narrativa que a través de la metáfora anatómica ha buscado entender, conceptualizar y construir la ciudad como un ente vivo susceptible de ser modelado. Es precisamente a través de este tipo de operaciones discursivas que también se moldean los cuerpos requeridos para habitarla.

1.3. DE LA CIRCULACIÓN VITAL A LA CIRCULACIÓN VIAL

Al rastrear la metáfora anatómica se pueden analizar las operaciones con las que nuestro sistema conceptual establece redes de sentido entre las palabras y la experiencia. Ya desde los planteamientos de Vitrubio al vincular la arquitectura con el cuerpo humano se evidencia una estrategia hermenéutica para comprender y construir el espacio a partir del propio cuerpo que lo habita.

En el campo de la movilidad, Zunino, Giucci y Jirón en sus “términos claves para los estudios de movilidad en América Latina”, expresan que el término circulación “tiene una genealogía dentro del mundo occidental ligada a la ciencia médica y biológica que ha sido tomada para interpretar e intervenir el espacio urbano moderno, remitiendo a la idea de flujo y el modo en que esta circula ordenadamente” (2018, 24). Por su parte, Sennett refiere este uso de la metáfora anatómica bajo la noción de “sistema circulatorio”, revelando así la convergencia entre las nuevas ideas sobre el cuerpo desde el campo médico y la configuración del capitalismo moderno que produce al “ser humano móvil” (Sennett, 1997, 7).

Agrega que fue la publicación del médico inglés William Harvey de su obra “*Exercitatio Anatomica Motu Cordis et Sanguinis in Amimalibus*” (1628), en la que describió la circulación de la sangre a través del cuerpo humano impulsada por el corazón, la que sirvió de inspiración a Adam Smith para defender el libre mercado posicionando al ser humano desde un lenguaje bioeconómico como actor económico móvil (Sennett, 1997, 273).

Éste pensamiento convertido en el deseo de poner en práctica los conocimientos del campo médico transformó el aspecto de las ciudades, así como las prácticas corporales que se daban en ellas. En Bogotá la demanda de “velocidad” introdujo progresivamente un paisaje de buses, automóviles, chispas de los tranvías eléctricos y denuncias por comportamientos agresivos y poco corteses. Para ensamblar este paisaje con sus habitantes, en 1939 el departamento de circulación y tránsito propuso la campaña La semana de la Cortesía, que “perseguía una elevada finalidad: hacer que el conductor y el peatón se dieran la mano y que de este dialogo resultara una nueva especialización urbana: la cultura automoviliaria” (Estampa, 1941). Esta campaña expresa el modo en que la evolución del sistema de transporte impactó las relaciones cotidianas, pues la Urbanidad de Carreño era incapaz de dictar la forma correcta de usar el cuerpo en un contexto cambiante donde la calle ya no era la misma desde que irrumpió en ella el automóvil demandando la reactualización de la relación hombre-máquina. En este contexto, las campañas y normas buscaban hacer frente al drástico aumento de accidentes y muertes (Prieto, 2018).

La configuración de ideas sobre el “sistema circulatorio” conformado por venas y arterias se proyecta sobre la traza urbana en calles y avenidas que riegan la ciudad, y paralelamente producen las subjetividades requeridas para darle forma ciudadana a los cuerpos inscritos en ese espacio-tiempo.

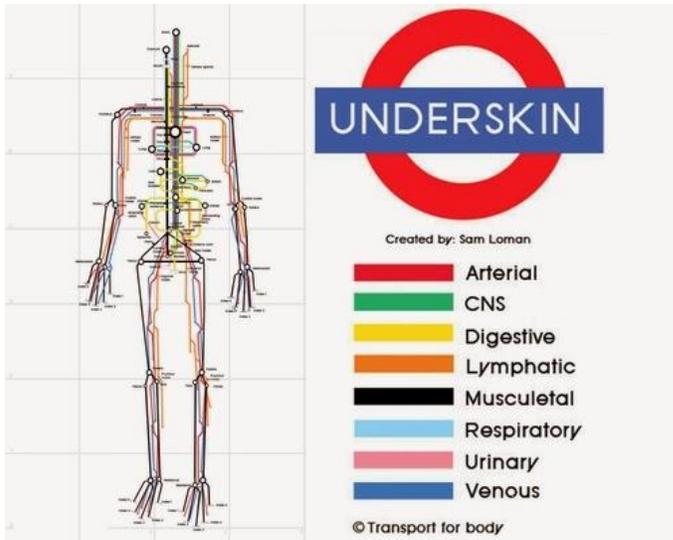


Imagen 2. Underskin
Fuente: Loman, 2010

La metáfora de la circulación vital no solamente propone un trazado urbano sino además posiciona la circulación vital como un sinónimo de salud pública. En esta línea Sennett problematiza la conversión de la circulación en un valor, al considerar que trajo consigo una “ética de la indiferencia” que privilegia el movimiento del individuo inmerso en un flujo pero carente de conexiones.

Es así como el flujo de trabajadores diarios es resemantizado como la sustancia vital que irriga a la ciudad capitalista: “durante el día, la sangre humana de la ciudad fluía bajo tierra hacia el corazón. Por la noche, cuando la gente cogía el metro para ir a su casa.” (Sennett 1997, 356).

En otros aires, Martínez Estrada en su “microscopía de Buenos Aires” (1947) capta el movimiento de la ciudad en analogía a los latidos del corazón capitalista y nos advierte que “La velocidad es una taquicardia no una actividad”. Para el caso bogotano Castro-Gómez (2009) asocia la circulación de personas con la circulación de capital y argumenta que la consolidación del capitalismo se dio a través de tecnologías de gobierno ensambladas en discursos, políticas públicas, campañas e infraestructuras con las cuales se buscaba producir las subjetividades cinéticas que el capitalismo requería. Esto explica el enfoque de políticas en movilidad concentradas en la rapidez de desplazamiento y miopes ante las experiencias de viaje de los pasajeros.

En sintonía con las ideas del campo médico, durante la primera mitad del siglo XX el diagnóstico de salud o enfermedad sería la forma privilegiada para evaluarlo y tratarlo. Esto se tradujo en un conjunto de medidas que el movimiento eugenésico bajo la noción de “salud pública” introdujo como una preocupación de la cual debía hacerse cargo la administración de la ciudad. Médicos, urbanistas, arquitectos y economistas en una fusión de saber y poder encarnaron la autoridad para acometer tal medicina urbana.

“El urbanismo (...) se propone conocer las leyes que rigen el desenvolvimiento de las ciudades, de la misma forma que la medicina ha develado las leyes que gobiernan el desenvolvimiento del cuerpo, porque una ciudad, al igual que un cuerpo, no es otra cosa que un organismo vivo que puede y debe ser objeto de análisis científico” (Castro 2009, 118).

Estas ideas que procuraban el posicionamiento de esta nueva forma de gobierno de la ciudad resuenan en el presupuesto foucaultiano acerca de las ciudades como campo de experimentación del biopoder, enlazado a la constitución de un “ambiente” artificialmente creado que en términos de movilidad tenía la tarea paralela de estimular la circulación y controlarla. **Así las cosas, el “urbanismo” fue una forma de gobierno encargada de diseñar estos espacios, articulada a un cuerpo de “policía” encargado de controlar y vigilar a la población y a una “cultura cívica” como tecnología de individuación para que fuese el sujeto mismo el que autorregulara su comportamiento.**

Es aquí donde el control de las emociones resuena en las categorías de “urbanidad”, “cultura cívica” y más recientemente “cultura ciudadana”, pues se trata de dispositivos de disciplinamiento que instrumentalizan políticamente las emociones al asociarlas al ideal de buen comportamiento. Si bien es posible rastrear trazos del discurso de la urbanidad del siglo XIX con el discurso de la cultura cívica del siglo XX, este último surge en medio de la transformación material de la ciudad donde el derecho a la circulación para el uso de las vías públicas y equipamiento urbano prima y por tanto la ordenación y regulación de las movi­lidades y los flujos es el objeto de la normatividad.

En esta dirección se entiende como al dictaminar normas para regular el espacio urbano tanto en su fisonomía como en las prácticas de los cuerpos que lo habitan, se instala implícitamente una distinción para identificar a quienes por fuera de la norma se convierten en incivilizados, salvajes, barbaros y transgresores. El control sobre el cuerpo urbano y social recae sobre el control del cuerpo humano y esto constata que el cuerpo no responde a un mero determinismo biológico sino tal como lo expresa Le Breton (1999) se ancla al devenir social entramado también biológica y psicológicamente.

Se puede apreciar entonces que la urbanidad representa un discurso somático en el que la formación del ciudadano es su objetivo (Pedraza 2004, 12), progresivamente será la cultura cívica a través de las normas de tránsito y la policía la que asumió la tarea de disciplinamiento

a través de la pedagogización de la vida en la ciudad, dentro y fuera de la institución educativa formal. La nueva materialidad e introducción de sistemas de automovilidades en el escenario público durante la primera mitad del siglo XX es central para comprender las regulaciones no solo del orden social como lo hacía la urbanidad sino además de relaciones entre objetos y cuerpos que circulan (Salazar 2021).

Parto de la analogía entre cuerpo y ciudad para analizar la interacción entre la dimensión material de la ciudad construida y la dimensión discursiva desde la que se diseña, para entender cómo estas operaciones constituyen formas de gobierno que moldean y producen las subjetividades necesarias para su funcionamiento. Además del proyecto de modelación que la práctica estatal enuncia en un código sancionado por Ley para el espacio público, existen otras disposiciones que intentan educar el sentir, “adecuarlo para”.

En consonancia con esta idea de la centralidad de la nueva materialidad, la infraestructura en tanto plataforma que soporta las prácticas de movilidad forma parte de la red de relaciones sociales que se circunscriben a la ciudad. Despliega en su superficie las huellas del uso, desgaste, repetición e interacción, y no se instala meramente como objeto, sino como expone la Teoría Actor Red, como actor de una red de interdependencias entre objetos y personas. Se trata de diversos niveles de mediación técnica a partir de las infraestructuras que dan lugar a prácticas económicas, administrativas, culturales y sociales.

1.4. TEORÍA DEL ACTOR-RED

La apuesta teórica y metodológica de la Teoría Actor Red -en adelante TAR-, cuestiona la noción misma de lo social y propone rastrear asociaciones incluyendo entidades no humanas. Se trata de una apuesta por entender la continuidad de cualquier curso de acción reensamblando los objetos como nuevos actores con capacidad de agencia. (Latour 2005, 111). Desde esta perspectiva, el diálogo con el enfoque del “giro afectivo” se activa en la comprensión de la centralidad del cuerpo en la estructuración de la experiencia cotidiana donde la interacción con objetos y otras entidades no humanas es ininterrumpida. Es así como además de comprender que nuestras experiencias están medidas por tecnologías, desde el “giro de móvil” se parte por “considerar las cosas como hechos sociales y ver la agencia como la raíz de las mutuas intersecciones de objetos y personas” (Urry 2007, 9).

De este modo es posible ampliar el entendimiento sobre las afecciones al concebir los objetos como actores y por esta vía la constitución de una red de actores que desborda lo humano. Siguiendo a Errázuriz (2012) se trata de la necesidad de estudiar la cultura material para comprender la vida cotidiana compuesta por “los hombres y las cosas, las cosas y los hombres” (Braudel en Errazuriz, 2013, 3).

Se trata de una interacción recíproca o mutuo estar afectado, una experiencia de continuidad entre los unos y los otros con el mundo, de modo tal que la forma en que nos agenciamos con otros sean humanos o no, implica formas de prolongarnos mutuamente (Cuesta, 2013). De aquí resulta un campo de análisis bajo la noción de “hombre prótesis” que resuena en la elaboración que hiciese Engels sobre el proceso de hominización en su ensayo “El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre” (1895), donde sostiene que la forma en que los humanos usaron herramientas dio forma a su propio cuerpo. En Foucault encontramos la idea de “tecnologías del cuerpo” que no se refiere ni a las herramientas ni a los objetos sino a lo que se hace con ellas. Podemos deducir que la forma en que los objetos operan como prótesis humanas para prolongar sus capacidades, los configuran como actores dando cuenta de coordenadas espacio-temporales en las que operan cambios en la sensibilidad y formas de relacionarnos con y en el mundo. El mutuo estar afectado imprime sobre la superficie de los cuerpos en contacto una huella, una impronta, un registro, un recuerdo.

Según Ruiz, “cada parte del cuerpo tiene una historia del desarrollo de los objetos y tecnologías. (...) Cada órgano del cuerpo humano tiene su prótesis” (1996, 21). Del pie deriva una historia de la locomoción que en un salto cualitativo a la rueda desencadenó una mutación radical en nuestra forma de percibir espacio y tiempo. En esta línea se mueve la formulación de McLuhan respecto a las implicaciones sociales del medio y la necesidad de comprender esas extensiones del hombre como reorganización de la vida sensorial, “el ferrocarril no introdujo en la sociedad humana el movimiento ni el transporte, ni la rueda, ni las carreteras, sino que aceleró y amplió la escala de las anteriores funciones humanas, creando tipos de ciudades, trabajo y ocio totalmente nuevos.” (McLuhan 1964)

Resuena esto con las tres esferas de innovación distintivas de los procesos de metropolización referidas por Errazuriz, a saber: número, realidad material y cambio en las experiencias. La

adopción de nuevas tecnologías para la movilidad se traduce en transformaciones del espacio tiempo urbano que inciden en nuestras formas de experimentarlo, valorarlo y usarlo (2013, 9). En el decir de Ruiz, “El tránsito de una prótesis a otra más sofisticada instituye una revolución en la sensibilidad” (1996, 30).

El zapato, la mula, el carruaje, el tranvía, el tren o los buses se inscriben, así como extensiones del pie y documentos históricos cuya reconstrucción de usos dan cuenta de las mutaciones, sentires y entrenamientos que los habitantes de la ciudad adoptaron para enlazarse con objetos y artefactos que aceleraron la movilidad cotidiana. Urry (2007) da cuenta de esta dimensión cuando se refiere a los objetos de estudio de la movilidad como híbridos: humanos y no humanos. Es precisamente esta apertura en la forma de entender las movilidades una de las razones del giro que las ciencias sociales y humanidades dieron hacía la movilidad al entender que se trata de algo más que un mero desplazamiento y expresa la vida social misma incorporando la dimensión material de las interacciones (Zunino Singh, Giucci, & Jirón, 2018).

En relación a las experiencias de viaje en Transmilenio y retomando los ejes de especificidad referidos por Guzmán (2013) como definatorios de la experiencia de viaje en el transporte público considero dos escalas de esta relación con los objetos: un nivel macro en el que Transmilenio como infraestructura opera como sistema y un nivel micro referido al “equipo de viaje” que Muñoz relaciona con esos objetos portados por los usuarios del transporte público.

Desde el nivel macro, la incidencia de “Transmilenio” como actor con capacidad para afectar y ser afectado posibilita entender la infraestructura como sistema dentro de una red en la que operan simultáneamente aspectos económicos, políticos, sociales, estéticos y afectivos. Este postulado re-elabora la relación sujeto-objeto y contempla una acción recíproca entre los actores de esta relación. En palabras de Valderrama, “el objeto de estudio es la acción de coproducción: ni la ciudad ni el sistema de transporte preexisten al otro” (2013, 401).

Además de reconfigurar el paisaje urbano ¿qué otros niveles de interacción suceden con la implementación de Transmilenio? Transmilenio vehiculizo desde su nombre el deseo de progreso y movimiento asociado a la adopción de un sistema de transporte racional. Esto

ilustra la propuesta de Larkin de incorporar al análisis de las infraestructuras la historia de su sedimentación y configuración de la promesa de progreso.

En otro nivel que Larkin llama estético, se sitúan los materiales y condiciones que generan experiencias corporales no porque se excluyan los procesos de cognición, sino que es precisamente a través de los sentidos que son formadas. En diálogo, Jensen (2019, 153) plantea que el desplazamiento en los estudios de movilidad desde la noción de *transporte urbano* a *viaje urbano* acentúa desde abajo la experiencia de los viajeros y su análisis permite vincular no solo el derecho a la movilidad sino el carácter placentero que puede tener y por tanto una dimensión para tener en cuenta en el diseño y planeación.

El espacio urbano como cuerpo a intervenir para inaugurar con Transmilenio la entrada a un nuevo milenio promulgaba un reordenamiento de la experiencia de viaje que en uno de sus niveles de interacción pasa a través de la materialidad. Transmilenio en tanto innovación convirtió en obsoletos los buses del sistema tradicional, entretejiendo así un elemento social y político con el hecho técnico de construir un nuevo artefacto, frente a lo cual todo el proceso de diseño y pre-producción hacen parte del ensamblaje. Transmilenio inspiró la adopción en otras ciudades colombianas de sistemas masivos similares descontinuando líneas de producción en carrocerías.

Hizo también obsoletos oficios como la producción de coloridas “tablas ruteras” que indicaban puntos clave del recorrido y hoy son resemantizadas como pieza de



Imagen 3. Tablas ruteras buses viejos
Fuente: Popular de lujo, 2014



Imagen 4. Tableros eléctricos Transmilenio
Fuente: Transmilenio S.A., 2012.

anticuario, mientras los actuales “paneles informativos electrónicos” en la franja superior del bus que indican el número del servicio y portal de destino, son producidos en serie y alumbran

estandarizadamente. El ensamblaje alrededor de Transmilenio configura una red que opera como fuerzas heterogéneas entretejidas entre diferentes actores incluso antes de la adopción de la infraestructura.

Anular la jerarquía en la que se han subestimado los objetos como pasivos en las tradicionales definiciones de lo social, evidencia la capacidad e intervención de actores no humanos para ejercer fuerzas y por ejemplo ser mediadores de los poderes dominantes generadores de desigualdades. Una re-elaboración de la interacción entre los habitantes de la ciudad y las infraestructuras del transporte muestra que opera una definición oficial que dictamina “modos correctos” de hacer uso de los “medios de transporte” en el espacio público apelando al cuidado del “bien público”. De este modo los objetos están enlazados a aspectos jurídicos y normativos con los cuales se ejerce control sobre los cuerpos con los que entran en contacto. Con Transmilenio apareció un nuevo tipo de infractor que transforma la categoría de “colado” -tema que se profundizará en el capítulo cinco-. El torniquete en su función operativa de cobrar también identifica al que no paga, develando así que dicha infraestructura no solamente provee un servicio de transporte, sino que constituye una práctica de gobierno.

Con matices desde la comodidad hasta el desagrado, el diseño de los torniquetes moldea un orden corporal vinculado al comportamiento esperado. Esto no niega “otros usos posibles” fuera de los originalmente asignados, por el contrario, es la observación permanente de los movimientos, prácticas y rutinas de los colados, las que sirven de materia prima para rediseñar torniquetes anticolados.

Retomando a Sarlo, “(...) todo objeto contiene en sí mismo la posibilidad de tácticas opuestas a las de sus fines estratégicos” (2002, 217). En la medida en que existen usos definidos como correctos, la desviación y transgresión sería la multiplicación de sus posibilidades de uso. Ya sea que se subvierta o no el mandato el interés radica en captar la dinámica en la que se configura culturalmente la interacción entre instituciones y experiencias.

Reflexionar al respecto en clave Latouriana de “re-ensamblar lo social” implica identificar la constelación de cuerpos y cosas que intervienen en la acción social. Su propuesta concibe la “delegación” no solamente en actores humanos sino desplazada en otro tipo de actores que en la articulación de fuerzas son capaces de ejercer dominación. Una ilustración gráfica y pertinente para esta investigación la encontramos en el tipo de diseño urbano que se ha dado en llamar “arquitectura hostil”, “arquitectura defensiva” o “arquitectura disciplinaria” que consiste en la creación de artefactos y equipamientos en espacios públicos que pretenden inhibir determinados comportamientos de ciertos cuerpos. Púas y chuzos en el suelo para evitar que habitantes de calle duerman, bolardos para limitar el acceso a determinadas zonas, recubrimiento que repele la pintura, luces azules que impiden a toxicómanos verse las venas, sonidos en altas frecuencias para dispersar grupos, bancas inclinadas para apoyarse y no sentarse, o como se observa en la siguiente imagen de los separadores con barras puntiagudas instalados a finales de 1980 durante la construcción de la Troncal Caracas –de la que



*Imagen 5. Separador Troncal Caracas.
Fuente: Revista Semana, s.f.*

hablaremos más adelante- para inhibir el paso de peatones y que recientemente han sido reintroducidos con algunas modificaciones por Transmilenio para cumplir el mismo objetivo. Vale aclarar que, aunque el diseño de artefactos hostiles e incómodos no es nuevo, la adopción del término sirve para enfatizar en su inclusión como política pública.

Pero no solamente los “medios de transporte” componen los paisajes de la movilidad urbana. “El equipo de viaje” que los pasajeros llevan consigo es relevante en su experiencia y la de quienes le rodean. Celulares, auriculares, libros y maletas pueden funcionar como recurso para privatizar espacios públicos (Lofland, 1985), generar un mínimo de intimidad (Muñoz, 2013), escudo de privacidad (Guzmán 2013) o marcar distinción por la posesión de objetos y tecnologías. La posesión de un carro particular goza de un estatus asociado a emociones de libertad y autonomía. Vale resaltar aquí la mención de Urry respecto al modo en que el transporte de personas y las comunicaciones puede sobreponerse y/o coincidir a través de flujos digitalizados (2007, 8).

Ahora bien, si en clave del “giro afectivo” convenimos con la propuesta de Latour, resulta entonces interesante preguntarse no sólo ¿de qué forma se desgastan los buses y la infraestructura de Transmilenio?, sino en sentido inverso, ¿cómo se desgastan física y emocionalmente los cuerpos humanos que usan Transmilenio? ¿De qué forma es posible considerar la afectación en la salud pública a partir del uso de los “bienes públicos”? ¿Cómo los cuerpos humanos operan ensamblajes para mantenerse en un estado de bienestar?

A lo largo de este capítulo presenté el marco conceptual que articulo teóricamente en esta investigación para mostrar que la movilidad no tiene que ver exclusivamente con el desplazamiento de personas sino más ampliamente con la experiencia afectiva de habitar la ciudad. Para sintetizar los elementos aquí desarrollados destaco las siguientes ideas:

El primer aspecto tiene que ver con la **reelaboración conceptual del cuerpo** más allá de lo meramente fisiológico contextualizándolo en coordenadas históricas y culturales que lo moldean y construyen como producto y productor social. Esto implica por una parte la centralidad del cuerpo en la estructuración de nuestras experiencias por la capacidad inherente a los organismos vivos de recibir estímulos y ser afectado, y, de otra parte, que el cuerpo es paralelamente soporte de significación capaz de expresar emociones haciendo uso de los signos reconocidos dentro de su contexto como apropiados para la situación.

En consonancia, el segundo aspecto se refiere a que el funcionamiento de tales signos para representar, expresar y reconocer emociones evidencia la circulación de un saber difuso. Con difuso me refiero a que se presentan espontáneamente precisamente porque hacen parte de tramas y codificaciones ya existentes en las que tanto afección como emoción son encarnadas

en un circuito que sigue fluidamente esos libretos. **Esas tramas y libretos componen las culturas afectivas que demuestran que la emocionalidad es una materia moldeable** y la mimesis una técnica primigenia de integración social.

Un tercer aspecto referido al campo específico de la movilidad nos muestra que la producción de cuerpos requeridos por la modernidad para la circulación de personas y capital, se articula con la producción de subjetividades que erigen la velocidad como valor cultural y ritual cotidiano en las ciudades. Esta vinculación de la producción de cuerpos para circular con la subjetividad que la alienta explicita la reelaboración conceptual del cuerpo antes mencionada.

Siguiendo los planteamientos de Salazar (2021) distinguimos **tres tecnologías de gobierno ensambladas en: discursos, políticas públicas, campañas e infraestructuras que estimulan la circulación, pero no cualquier circulación, por eso la controlan**. De una parte, se encuentra el “urbanismo” encargado de diseñar la infraestructura de transporte que soporta las prácticas de movilidad y opera como actor de una red de interdependencias entre objetos y personas, con capacidad de ejercer fuerzas como mediador de los poderes dominantes.

Por otro lado, existe un cuerpo de “policía” encargado de controlar y vigilar a la población articulado a la “urbanidad” como tecnología de individuación para que fuese el sujeto mismo el que autorregulara su comportamiento. Es aquí donde el control de las emociones a través de la urbanidad, el civismo y la cultura ciudadana, operan como dispositivos de disciplinamiento para darle forma ciudadana a los cuerpos a través de un código de conducta en escenarios públicos.

Si bien estas tecnologías de gobierno operan como disposiciones cuyo objetivo es adecuar los cuerpos para el proyecto de ciudad que desde la institución se proyecta, el cuarto y último aspecto que traigo a colación tiene que ver con la centralidad de las experiencias de viaje para comprender la coproducción de los sistemas de transporte. Es aquí donde el diseño, ensayo y apropiación de “técnicas corporales” usadas por los usuarios se configuran como “conocimiento metropolitano” que develan las tramas afectivas que operan en las prácticas de movilidad cotidianas.



*Imagen 6: Evolución del transporte en Bogotá
Fuente: Facebook s.f*

2. LA INSTITUCIÓN PROPONE

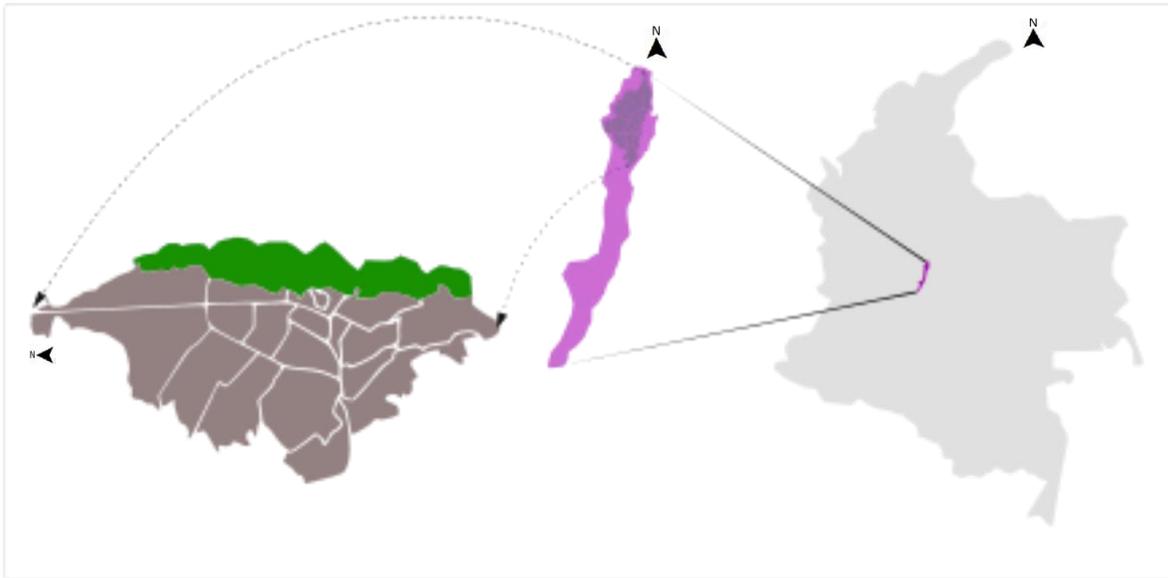
Este capítulo está dedicado a describir la construcción de ciudad que con la implementación de Transmilenio se gestó como apuesta institucional. En consonancia, este capítulo se divide en dos partes: en la primera que contiene dos secciones elaboro una breve contextualización de Bogotá que permite entender la novedad que significó la introducción de Transmilenio. Para su desarrollo bosquejaré primero un breve “sobrevuelo por Bogotá” como ciudad capital de Colombia a partir de una descripción no exhaustiva de las características geográficas, sociales, culturales y económicas. Posteriormente la sección “Directo Caracas” es un traspaso entre el tradicional sistema de transporte colectivo y Transmilenio tomando como eje el principal corredor vial de la ciudad, la Avenida Caracas, recapitulando su origen como camino de polvo hasta su adecuación como primera troncal del sistema Transmilenio.

En la segunda parte de este capítulo retomaré la distinción de Salazar (2021), respecto al ensamblaje de los sistemas de movilidades a partir de dos tipos de prácticas de gobierno: por un lado, la producción material de las vías y la infraestructura urbana como tarea del urbanismo, y por otra parte la práctica de vigilancia, control y regulación ejercida por la Policía en este caso vinculada a la cultura ciudadana.

Para abordar la práctica de gobierno referida al urbanismo en consonancia con los postulados de la TAR, delinearé el ensamblaje que a partir de la infraestructura se puso en marcha con Transmilenio en relación a la construcción del modelo de ciudad y ciudadanos implementado por sus gestores. El primer aparte “Paneo”, da cuenta de la transición política con la creación del nuevo sistema y un breve panorama del transporte actual en Bogotá. En la sección “Red de arterias y buses rojos” abordo las continuidades e innovaciones que a nivel de la materialidad componen Transmilenio en contraste con el sistema público colectivo tradicional. Para cerrar, la sección “Mutaciones” entreteje un recorrido por los principales cambios a nivel de infraestructura aplicados a la estructura original para corregir los “malos usos de los usuarios” considerados problemáticos para su buen funcionamiento.

En lo concerniente a la práctica de vigilancia y control, la sección “Entre la policía y las campañas” se enfoca en la política pública que opera en doble vía: por un lado, ordena, obliga y vigila mientras paralelamente seduce y subjetiva. Aquí elaboro un análisis alrededor de la “cultura ciudadana” en tanto apuesta pedagógica que ha intentado influir en el cumplimiento de normas en el espacio público, mencionando la orientación específica que desde este marco se ha proyectado para la movilidad en la ciudad. Se ofrece aquí una imbricación a partir del “Manual del Usuario” en diálogo con el Código de Policía, comunicados, discursos oficiales y campañas institucionales que en tanto iniciativas publicitarias de enfoque pedagógico buscan corregir los indebidos usos apelando a la movilización de emociones.

En este orden de ideas las fuentes referenciadas en este capítulo son enunciaciones institucionales como el libro “Transmilenio la joya de Bogotá” (2004), escrito por el cronista Jairo Gómez y publicado por la empresa gestora de Transmilenio; la información suministrada por la página web de la empresa, canal de YouTube, sus redes sociales twitter y Facebook y comentarios en prensa tanto de gerentes y administrativos como de personal de la fuerza pública.



2.1. UN SOBREVUELO POR BOGOTÁ

Imagen 7. Bogotá en Colombia
Elaboración propia

Bogotá, ciudad y distrito capital de Colombia está ubicada al centro del país en la región andina, sobre la sabana de la cordillera oriental a 2625 metros sobre el nivel del mar. Esta ciudad que nació en las faldas de los cerros orientales se extiende más ampliamente de norte a sur en 33 kilómetros en contraste con los 16 kilómetros que recorre de oriente a occidente. Los “cerros orientales” que bordean la ciudad al oriente a lo largo de 52 km nos orientan y en tanto referente geográfico nuestros mapas suelen presentarse con los cerros a la cabecera. En este sentido se nominaron calles a las vías que corren perpendiculares a ellos en sentido oriente-occidente y carreras a las que corren paralelas en sentido norte-sur.

De entre los cerros, Monserrate y Guadalupe son considerados cerros tutelares y sus nombres refieren las ermitas que se construyeron sobre ellos en el siglo XVII. Son símbolo identitario de la ciudad protagonistas de planos, cuadros, fotografías, estampillas, portadas de revista, publicidad turística o símbolo y marca registrada Bogotá de campañas públicas como el caso de la campaña “Bogotá, 2600 metros más cerca de las estrellas”, diseñada en 1998 por el enterreriano Ángel Beccassino por encargo del entonces alcalde Enrique Peñalosa, quién durante dicha



Imagen 8. Afiche de campaña Bogotá 1998
Fuente: E-Estratégica.com, 2019

administración promovió e inauguró el primer sistema de transporte masivo en Bogotá, Transmilenio.

Las condiciones geográficas de esta sabana urbana la caracterizan como lluviosa, razón por lo cual la advertencia “se cancela por lluvia” no hace parte de su repertorio práctico, muy por el contrario, ante la incertidumbre de lluvia, llovizna o sol sus habitantes se preparan o resignan. Bogotá cuenta para 2022 con una población estimada según proyecciones del último censo del Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE-, de 7.901.653¹ habitantes, densamente concentrados en la zona urbana correspondiente al 23.4% del territorio. A partir del Decreto distrital 009 de 1997 la población se estratifica socioeconómicamente en seis niveles medidos según ingresos, costo del suelo en que habitan y costo de los servicios públicos domiciliarios. Territorialmente se subdivide en 20 unidades administrativas llamadas localidades que a su vez se dividen en barrios.

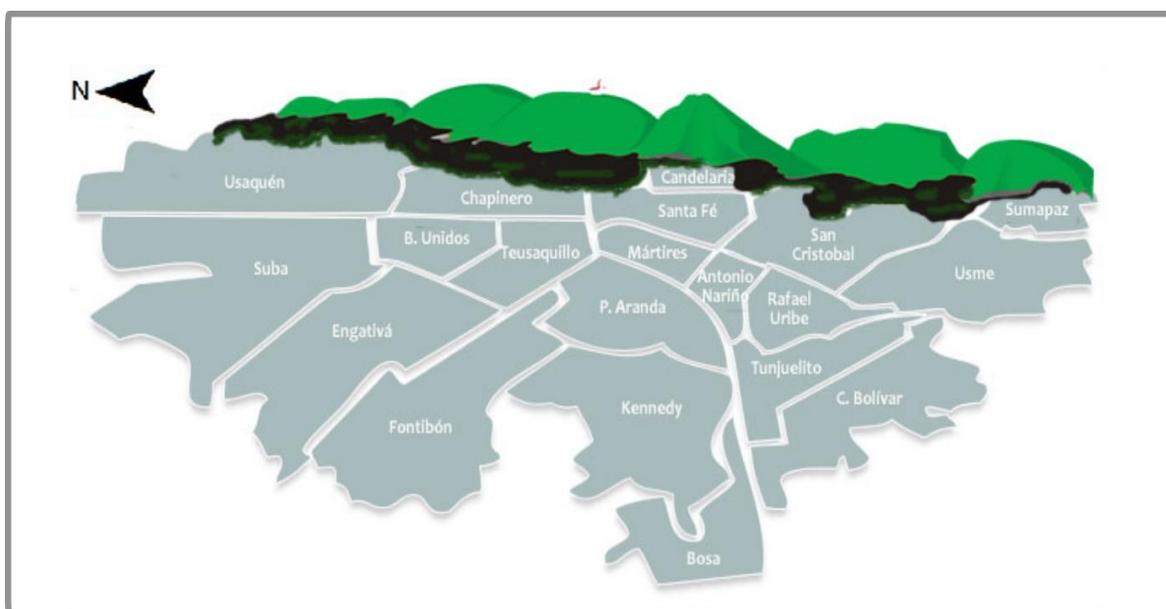


Imagen 9. Mapa de Bogotá por localidades.

Fuente: Elaboración propia con base en mapa de Secretaría de gobierno. 2017

¹ Cálculo propio según proyecciones desagregadas de población Bogotá en <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota> Recuperado el 04/06/2022

2.1.2. Directo Caracas

Dada su ubicación estratégica la Avenida Caracas se configura como columna vertebral de la red vial de Bogotá. Es la vía más larga de la ciudad con la mayor afluencia de usuarios y sobre la cual se hicieron los primeros esfuerzos de adecuación para transporte público. Sus sucesivas transformaciones la convierten en “documento histórico” que permite bosquejar a través de ella las huellas de diferentes períodos de la ciudad actual.

Su origen se puede rastrear desde el camino de polvo sobre el que posteriormente se hizo el trazado original de la línea del Ferrocarril del Norte en 1890. A continuación, fue el arquitecto austriaco Karl Brunner como encargado del Departamento de Urbanismo de la Secretaría de Obras Públicas Municipales, quien a propósito de su “Plan vial para el centro” amplió importantes vías coloniales para mejorar la circulación en sentido norte-sur, entre estas la Avenida Caracas, que pretendía descongestionar el centro de la ciudad.

A finales de los años sesenta las nuevas condiciones de velocidad ya no eran compatibles con los paseos contemplativos que Brunner imaginó. Este corredor vial desplazaba el 80% de la población razón por la cual se dio paso en 1967 a la supresión del bulevar central y jardines y se redujeron los andenes para la ampliación de dos a cuatro carriles.

La siguiente transformación se dio durante la administración de Andrés Pastrana quien en 1989 encargó el diseño de la “Troncal Caracas” inaugurada el 20 de mayo de 1990 con 16 kilómetros y 32 estaciones entre la calle 84 al sur y la calle 76 al norte, punto desde el cual se extiende hacia el Norte en la Autopista Norte.

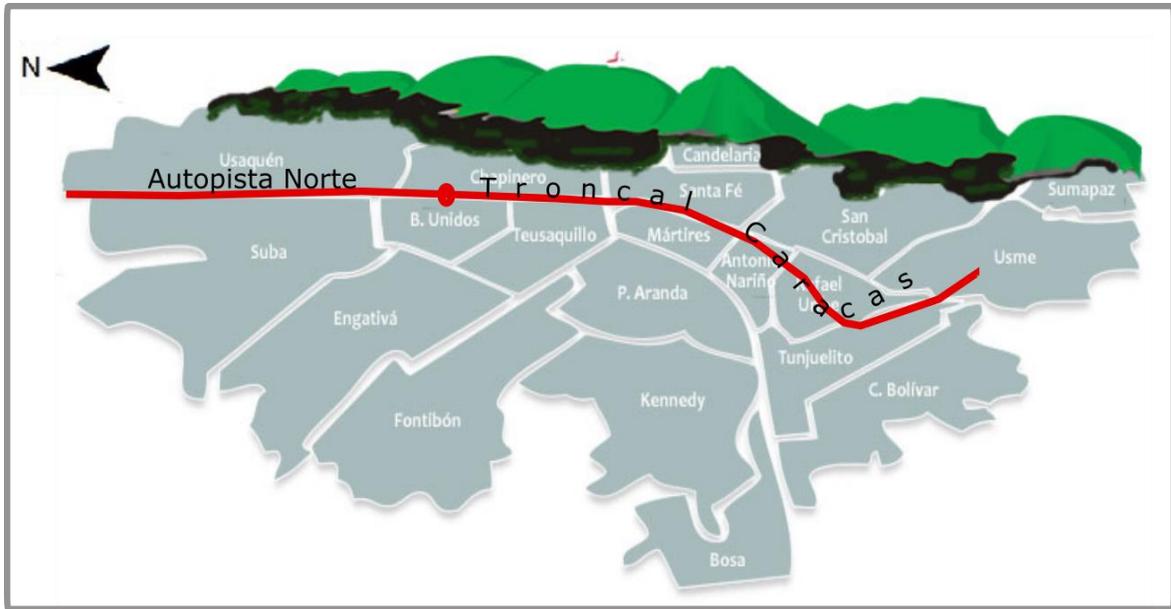


Imagen 10. Detalle de Avenida Caracas y su prolongación en la Autopista Norte.
Fuente: Elaboración propia.

Este rediseño de la Avenida Caracas convertida en troncal bajo el sistema “Sólobus” estuvo inspirado en el caso brasileño y consistió en una modificación sobre el espacio de la vía con la creación de dos carriles exclusivos para buses en el centro de la misma y paraderos cada 420 metros aprox., aunque en términos de funcionamiento el sistema administrativo y los buses se mantuvo.

Imagen 11. Paraderos Troncal Caracas
Fuente: Archivo El Espectador, 2016



Imagen 12. Carriles Troncal Caracas.
Fuente: Foros Skyscrapercity en Harker, 2013

La forma organizativa del transporte público colectivo operaba por privados mediante compañías de transporte que trazaban y administraban las rutas. A ellas se afiliaban los buses cuyo propietario pagaba una cuota de afiliación y un porcentaje por cuota de rodamiento. Los conductores en algunos casos eran los propietarios totales o parciales, arrendatarios, o una

mezcla entre estos dos. Las compañías recibían dinero sin tener ninguna responsabilidad en la operación de los buses o en la prestación del servicio. La responsabilidad administrativa recaía directamente sobre el propietario como encargado de contratar a conductores, remunerar al destajo y hacerse cargo de comparendos, multas y/o accidentes, mientras que la responsabilidad en la operación de buses, mantenimiento y cobro de tarifas a pasajeros recaía en el conductor.

Aunque la liberalización de mercados se inició desde mediados del siglo, fue en los 80's cuando la operación del transporte quedo completamente en manos de los transportadores privados. Proliferaron las empresas afiliadoras cuya oferta exagerada puso en funcionamiento gran cantidad de vehículos proveyendo de empleo a una creciente masa desempleada, pero a su vez afectando el tráfico, el medio ambiente y sumando una importante cuota de informalidad en la prestación del servicio. En apariencia la gran cantidad de rutas cubrían gran parte de la ciudad, pero en detalle lo que existía era una "atomización de la oferta" dada la concentración en ejes importantes como la carrera 30, carrera 10ma, Avenida Caracas y la Avenida 19 (Montezuma, 2008, 64).

En este contexto, las mayores ganancias en términos formales dependían de la mayor cantidad de pasajeros pagos y registrados. Sin embargo, informalmente era usual entre los conductores permitir el paso de un pasajero por menos dinero y por encima de la registradora o por la puerta trasera. La principal crítica a este sistema fueron los efectos en la calidad del servicio dada la competencia entre conductores por transportar la mayor cantidad de pasajeros, fenómeno conocido como "la guerra del centavo" que se documenta en el largometraje del mismo nombre de Ciro Durán (Durán, 1984).



Imagen 13. Afiche película "La guerra del centavo"
Fuente: Proimágenes Colombia, s.f

Rápidamente la congestión vehicular e inseguridad en la troncal de la Caracas la perfilaron como espacio problemático de la ciudad. Para Celis,

“(…) así desapareció la alameda de la Avenida Caracas, tuzurizada por la administración distrital de Andrés Pastrana Arango, cercada con púas como un gueto longitudinal y gris, con unos paraderos similares a los bretes que se tienen en los hatos para embarcar ganado. La llamada troncal de la Caracas, se convirtió desde entonces en el corredor más inseguro, pues los transeúntes, quedaban atrapados en medio de un cercado de tubos y de púas, a merced de los atracadores que pululaban por el sector al amparo de una iluminación precaria. Lo que se pensó que sería una vía rápida, muy pronto se convirtió en la más congestionada y lenta de toda la ciudad” (Celis 2001, 90).

A raíz de estas problemáticas la primera administración de Mockus (1995-1998) encargó a la JICA (Agencia Japonesa de Cooperación) un estudio en el que reapareció el fantasma del metro -su primera aparición se reportó en los años 40, momento desde el cual reaparece en forma de promesa-, como una de las recomendaciones y se contrató por el gobierno nacional un estudio sobre su factibilidad con Ingetec-Bechtel-Systra (Gómez 2004, 84).

El suspenso por la posible aparición del fantasma era reinante en época electoral para el período 1998-2000. Peñalosa quien ganó las elecciones alentando el “milagro” de darle vida, cuando se hizo electo aún no posesionado gestionó que 10 puntos porcentuales del reajuste de sobretasa a la gasolina se destinaran al metro, aunque como él mismo rememora, “(…) para mis adentros, yo ya consideraba otras opciones” (Peñalosa en Gómez 2004, 84). En febrero de 1998 recién electo alcalde firmó un convenio con la Nación que estipulaba recursos nacionales para el 70% de su costo, pero desmontó el proyecto porque según explicó: “Transmilenio era mi prioridad y estaba avanzando. Pero necesitábamos modificar el convenio con la Nación para poder canalizar los recursos de la Nación a Transmilenio en lugar del Metro”, de esta forma Transmilenio “mataría” al metro cuando los recursos fueron reorientados en noviembre del año



Imagen 14. Titular en periódico.
Fuente: El Tiempo, 2000

2000 mediante el CONPES (Consejo Nacional de Política económica y social).

Es así como sobre la Troncal Caracas el sistema “Sólobus” dio paso a la primera fase de Transmilenio manteniendo la idea de carriles preferenciales para su circulación, pero con la novedad de que la creación de estaciones en el centro de la vía permite ocupar menos espacio y acceder desde la misma estación a los buses en cualquiera de las dos direcciones.

Esta primera fase contemplada en 41 kilómetros se llevó a cabo entre 1999-2001 sobre la Avenida Caracas, la Autopista Norte y la calle 80. Según Peñalosa la elección de la Avenida Caracas obedeció a que era la ruta más difícil en términos del conflicto con los transportadores tradicionales. Para el Alcalde estaba claro “que los transportadores tradicionales no tienen capacidad de resistir un paro prolongado, puesto que no tienen ahorros”, y aunque los paros de los pequeños propietarios transportadores se intensificaron días previos al evento y existía la amenaza de uno masivo, la amenaza de muerte por parte de paramilitares a Miguel Ángel Pérez líder de los pequeños propietarios ayudo a cancelarlo (Peñalosa en Gómez 2003, 94).

El conflicto alrededor de esta vía está directamente relacionado con la alta demanda de la avenida Caracas que de acuerdo con Murillo (2008) expresa el monocentrismo urbano producto de la mayor cantidad de empleos que provee el Centro expandido ubicándose como principal atractor de viajes. Las siguientes cartografías elaboradas por la Encuesta de Movilidad 2015 de la Secretaría de Movilidad muestran la concentración de viajes tipo origen

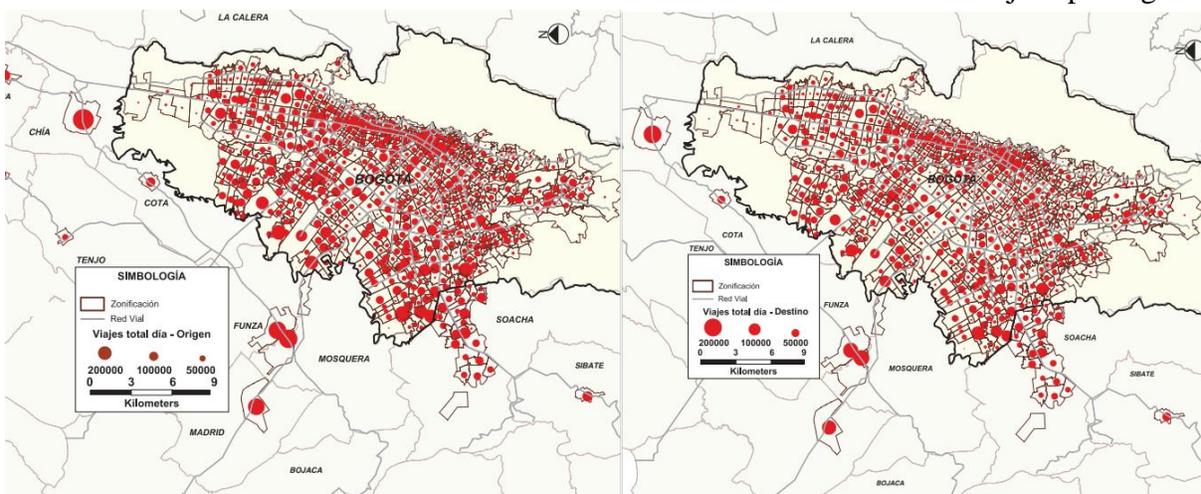


Imagen 15 y 16. Viajes destino y origen
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2015

(mapa a la izquierda) desde la periferia, en relación a la concentración de viajes tipo destino hacia el centro de la ciudad (mapa a la derecha).

Es por esta concentración de personas, máquinas y prácticas alrededor del centro de la ciudad que la Avenida Caracas se configura como una arteria vital que vincula el corazón urbano con el resto de la ciudad, expresando en sus diferentes ritmos matices del pulso emocional de Bogotá. Fue el primer territorio de transición entre Transmilenio y el sistema tradicional de transporte público colectivo.

Los 18 kilómetros de los 41 proyectados para la primera fase que incluyó la troncal 80 y autopista Norte se concentraron en la Avenida Caracas. El 4 de octubre de 2000 rodó por la troncal de la 80 el primer bus. “Era una ruta de prueba que sorprendió a los bogotanos, quienes al ver por primera vez ese bus rojo que irrumpía en la realidad de la ciudad entendieron que la presencia de Transmilenio iba a ser cotidiana y que un nuevo habitante llegaba para cambiar la costumbre en una ciudad sometida al caos durante muchos años y brindarle un tránsito más digno” (Gómez, 2003, 42).

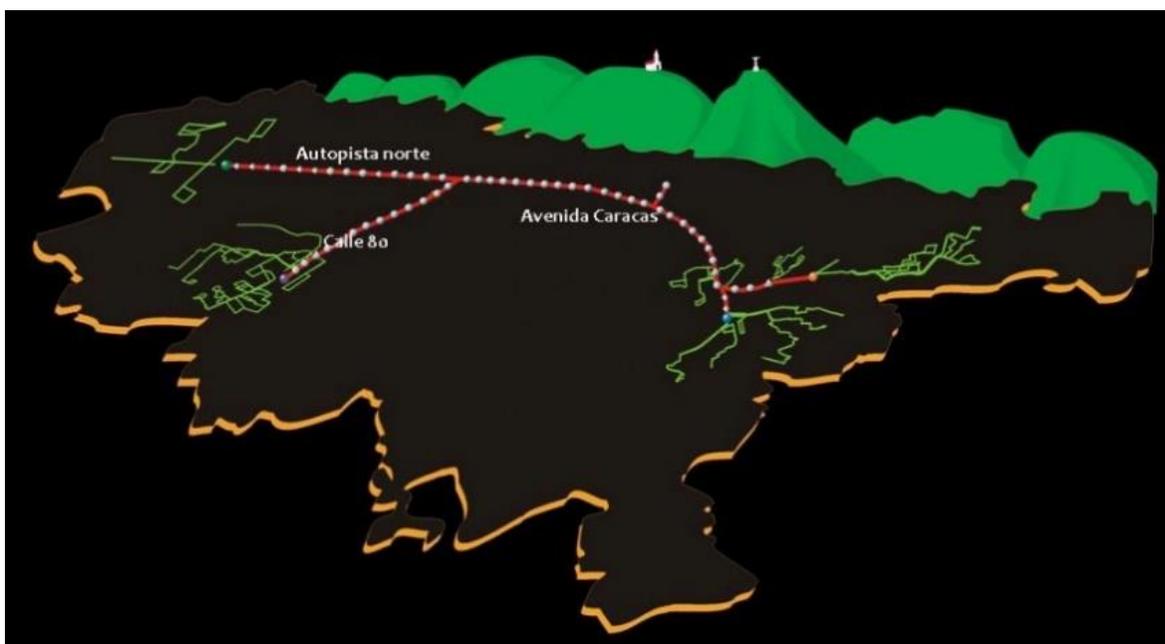


Imagen 17. Fase I Transmilenio
Fuente: Mockus, Antanas. 2007

2.2. PANEO A LA MOVILIDAD

Actualmente en Bogotá coexisten modos varios de transporte ilegal y legal. Bicitaxi, mototaxi y servicios a través de plataformas digitales como Uber, Didi, Beat, que, aunque no están reglamentadas hacen parte de la cotidianidad de muchos bogotanos que complementan o usan estos servicios para sus desplazamientos. Entre los legales encontramos peatones, bicicletas, motocicletas, carros particulares, transporte público individual (taxis), buses privados, transporte público colectivo (buses, busetas y colectivos), Sistema Integrado de Transporte Público –SITP- (buses y busetas), y Transmilenio (buses articulados y alimentadores de alta capacidad). Y por increíble que parezca el fantasma del metro sigue reportando apariciones, al punto tal que en 2016 se creó la “Empresa Metro Bogotá S.A.”, y a lo largo del eje troncal en la Avenida Caracas se vieron desde 2017 vallas que vaticinaban su materialización en dicho



*Imagen 18. Cartel sobre la Avenida Caracas
Fuente: Publímetro, 2017*

corredor. En noviembre de 2019 se firmó el contrato entre la empresa Metro de Bogotá y Metro Línea 1 S.A.S. para llevar a cabo los diseños, construcción y operación de la que sería la primera línea.

Según cifras oficiales para el año 2019 pre-pandemia, se calculaban 13.359.328 de viajes diarios en la ciudad, de los cuales el 37% se efectuaba en transporte público colectivo y masivo, el 30% en bicicleta y a pie, el 14,9% en auto y el restante 18,1% en moto, taxi y otros. Existe una marcada tendencia en el uso de Transmilenio entre los estratos más bajos, mientras que el uso del auto privado está concentrado en los estratos altos (Secretaría de Movilidad, 2019, 30).

Transmilenio se concibió inspirado en el primer sistema BRT (Buses de tránsito rápido), la Rede Integrada de Transporte –RIT- de la ciudad de Curitiba en Brasil que operaba desde 1974. Transmilenio fue el primero a nivel mundial en aplicar esta tecnología para transporte masivo logrando una capacidad de carga antes solo posible con sistemas pesados sobre rieles.

Fue un sistema novedoso material, política, administrativa y culturalmente, que provocó un conjunto de relaciones diferentes. Según Valderrama (2013) en la fase de desarrollo intervinieron abogados, ingenieros, planificadores urbanos y diseñadores que posteriormente cuando el sistema empezó a operar fueron reemplazados por especialistas en economía, finanzas y política.

Inició operaciones el 17 de diciembre de 2000 con 42 kilómetros y 14 buses como servicio de prueba. Los primeros nueve días de “periodo pedagógico” operó gratuitamente invitando a los futuros usuarios a familiarizarse con los nuevos comportamientos que este sistema demandaba. Para el momento de su implementación se calcula que existía una flota de buses del transporte colectivo de aproximadamente 22.000 buses que se enfrentaban desde mediados del siglo en “La guerra del centavo”. Esto representó un clima favorable para Transmilenio que se promocionó como capaz de desactivarla en tanto la ganancia para los conductores ya no dependía de la cantidad de pasajeros transportados. Al año siguiente, 6 de enero de 2001 con Mockus como nuevo alcalde, se empezó a cobrar la tarifa que inicialmente estuvo en \$800 y hoy va por los \$2.650.

Durante los primeros meses de operaciones “La joya de Bogotá” como lo llamara Gómez (2003), fue motivo de expresiones de orgullo capitalino y emoción que circularon por prensa, redes sociales y de boca en boca. Según su primer gerente, Édgar Enrique Sandoval, se trataba de “un monumento operativo de la historia urbana de nuestra cultura”.

La bandera de Transmilenio fue la reducción de los tiempos de desplazamiento a favor de mejorar la calidad de vida de los usuarios, para lo cual se consideró imperativo la adopción de buses de mayor capacidad de carga que redujesen la congestión vehicular y la adopción de un sistema de operación para organizar los itinerarios. Su implementación se articula con cambios del espacio urbano y nuevas formas de experimentar, valorar y usar el tiempo. Según Mockus, Transmilenio culturalmente genera “una educación en el uso del tiempo” que ahora se mide con minuterero, pues “la gente del modelo tradicional mide sus márgenes de

puntualidad por cuartos de hora; mientras que aquí el minuto se te vuelve mucho más valioso” (Mockus en Gómez, 2003, 107).

Se reemplazaron paulatinamente los viejos buses considerados obsoletos, tanto por su menor capacidad de carga como por sus altos niveles de contaminación. Durante la primera fase 450 buses articulados reemplazaron 1140 buses convencionales que fueron chatarrizados (Valderrama 2013, 404).

A nivel financiero y político se creó la empresa de carácter mixto que dio origen a la entidad pública Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A. Transmilenio, que recibe el 5% de las ganancias y es la responsable de la planeación, organización, construcción/mantenimiento de infraestructura y regulación del servicio; las empresas privadas dueñas de los buses son encargadas en concesión de la operación de buses y contratación de conductores recibiendo el 90%; y el 5% restante es para las empresas privadas recaudadoras.

Según Valderrama, este esquema de gestión mixto fue el primero en Colombia usado para financiar y operar un sistema de transporte público (2013, 402). Renovó la organización política respecto al transporte en tanto inauguró la elección del Alcalde Mayor de la ciudad como el encargado de nombrar al director de la empresa, es decir, la empresa Transmilenio S.A. se configura como parte de la estructura de gobierno de la ciudad (Valderrama 2013, 403).

Se perfiló como un sistema racional de transporte masivo con infraestructura especializada, señalización y mobiliario uniforme. El paisaje urbano se modificó sustancialmente con la aparición de paraderos de rutas alimentadoras, estaciones troncales, andenes y plazoletas de acceso peatonal, patios de mantenimiento y estacionamiento, CicloRutas, CicloParqueaderos y centro de control, entre otras, dando lugar no sólo a un nuevo tipo de experiencia de viaje sino de experiencia de habitar la ciudad.

2.2.1. Red de arterias y sus buses rojos

Desde el enfoque de la administración pública la ciudad como empresa construye una marca sobre la que configura una propuesta de marketing urbano. El bus rojo articulado de Transmilenio además de símbolo del sistema de transporte, sinecdóticamente se suma a los cerros y Monserrate como sello y marca Bogotá. Esto obedece al diseño y planificación del sistema como un conjunto homogéneo de piezas coordinadas, cuya adopción de medidas estandarizadas para la totalidad de la flota tanto técnica como estéticamente, se exhibe como rasgo que rompió con la diversidad de colores rodantes a lo largo de las arterias

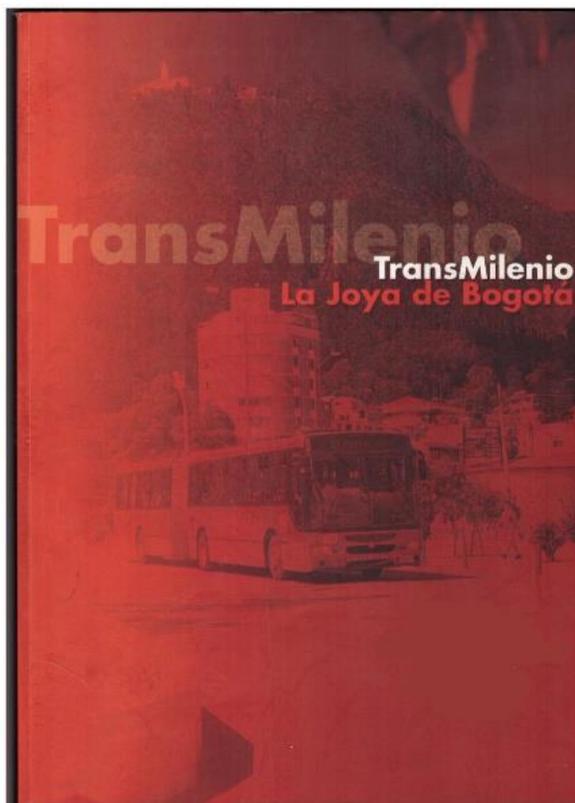


Imagen 19. Caratula libro Transmilenio la joya de Bogotá con Monserrate al fondo.
Fuente: Foto propia

bogotanas. Peñalosa manifestó que “siempre había pensado que tener buses de todos los colores le daba a la ciudad una imagen y una sensación de desorden. Tener todos los buses de un solo color construiría orden y además una identidad” (Peñalosa en Gómez 2003, 91). Es entonces la percepción visual una de las formas privilegiadas de reconocer a este nuevo actor social.

Como sostiene Larkin (2013) se trata de niveles de interacción de los objetos y la infraestructura que operan en el nivel simbólico de las representaciones que movilizan, pero también en el nivel físico por la disposición corporal que deben adoptar los cuerpos para movilizarse por medio de ella. Así lo ilustra Salazar cuando afirma que “estos sistemas de movilidad se ensamblan y desensamblan continuamente y los sujetos que allí actúan son resultado tanto de dispositivos de subjetivación, como de ensamblajes que coproducen el espacio-tiempo urbano de maneras ambivalentes o contradictorias” (2015, 33).

Actualmente Transmilenio cuenta con 114.4 Kms de vía troncal distribuidos en 12 troncales, 134 estaciones, 9 portales y 9 patio garajes. A nivel técnico y en consonancia con la metáfora

anat6mica se trata de un sistema de transporte masivo tronco-alimentador consistente en una distribuci6n jerarquizada de la circulaci6n en orden a una red arterial nominada red troncal con una flota de buses articulados (160 pasajeros) y biarticulados (250 pasajeros) de plataforma alta y gran capacidad, para circular por troncales exclusivas en las principales vfas de la ciudad, complementada por sus ramificaciones en una red alimentadora de menor jerarqufa sobre vfas normales en barrios perif6ricos principalmente de estratos bajos, por la que circula junto a vehfculos particulares una flota de buses alimentadores de menor capacidad (90 pasajeros) hacia los portales o estaciones intermedias.

Las vfas para los servicios troncales son exclusivas para los articulados y se ubican en el carril central de las principales vfas de la ciudad, se corresponden a las lfnneas en color enunciadas en la parte izquierda inferior del mapa:



Imagen 20. Mapa general Transmilenio.
Fuente: Transmilenio. Consultado el 25-08-2017



Imagen 21. Estación sencilla.
Fuente: diario del Cauca, 2018

Las estaciones son fijas y están separadas entre 400 y 600 mts., su estructura en vidrio permite una amplia visibilidad. A diferencia del sistema tradicional la especificación técnica de rampas facilita el acceso para personas que se movilizan en silla de ruedas o llevan coches. Cuentan con taquillas y barreras de control de acceso conocidas como torniquetes, a través de los cuales ingresan los usuarios a zona paga deslizando su tarjeta prepagada por el lector inteligente y para personas en condición de movilidad reducida existen puertas de acceso exclusivas. Las estaciones son de dos tipos: sencillas y de integración. Las primeras, ubicadas en el separador central de la troncal recogen a los pasajeros que llegan directamente a dichas estaciones, las segundas son puntos de contacto entre dos redes del sistema y permite el trasbordo de pasajeros a través de túneles.



Imagen 22. Torniquete.
Fuente: cívico, 2015

La existencia de estaciones es una de las más importantes innovaciones de Transmilenio, dado que esta disposición creó un nuevo tipo de espacios públicos diseñados de tal manera que fueren de forzoso uso para evitar que por costumbre de conductores y pasajeros dejaran de funcionar como los únicos puntos de parada. Estas **medidas racionales que disciplinan a esperar en espacios específicos para el embarque y desembarque de pasajeros** sustituyó la clásica levantada de brazo para indicarle al conductor su deseo de abordar el bus, o timbrar para bajarse. Se trata de soluciones técnicas diseñadas para reducir los tiempos de viaje, ya que al obligar el embarque del bus estando sobre la plataforma se eliminaron las paradas frecuentes en cualquier lugar de la calle.

Para los pasajeros implicó un reordenamiento en sus prácticas de acceso al transporte público que ya no inicia o termina con la subida o bajada del bus, sino que le antecede y precede recorridos a pie para ingresos y salidas delineados por pasos peatonales a nivel, o por puentes peatonales para estaciones sencillas, o tomar un puente o túnel peatonal para hacer trasbordos en estaciones de integración. Aquí nos resulta útil la distinción de tipos de transeúnte que señala Salazar para comprender que “El peatón es un transeúnte autónomo que depende únicamente de su cuerpo para moverse, mientras el pasajero es uno heterónimo que depende de una máquina para ser transportado y además no la conduce” (2015, 241). El traspaso entre peatón y pasajero es una fluctuación inherente a los usuarios de cualquier sistema de transporte y en el caso específico de Transmilenio, aunque se eliminaron las paradas en cualquier lugar para reducir el tiempo de viaje, ahora se suman todos estos nuevos espacios de obligatorio uso para acceder al bus de modo que se ampliaron los trayectos peatonales (y por ende el tiempo) para hacer el traspaso a pasajero.

La infraestructura peatonal de Transmilenio coproduce a los usuarios que en horas pico lucen como cardúmenes humanos contiguos, más o menos densos, más o menos móviles o detenidos de acuerdo a la estación. Como explica Durán, “Los espacios están diseñados, consecuentemente, bajo las ideas de efectividad y eficacia. Las disposiciones materiales prefijan un flujo horizontal y disciplinado. Esto sirve para encauzar y para no distraer. Evitar la permanencia.

(...) Al sujeto que “entra” al Transmilenio se le asigna el único y exclusivo designio de arribar a su paradero” (Durán. 2017, 130).



Imagen 23. Filas en puente peatonal antes de ingresar
Fuente: El Tiempo, 2015

A diferencia del sistema anterior en el cual el conductor además de conducir era el encargado de cobrar el pasaje, en Transmilenio el cobro no es función del conductor. La nueva forma de recaudo impersonalizó la relación conductor/usuario al omitir la intervención del primero en el cobro y por ende la posibilidad de una negociación informal. En su lugar, la empresa Transmilenio S.A. contrata por licitación dos empresas privadas que se encargan del recaudo e introdujo la “tarjeta prepaga” que le permite al conductor “concentrarse exclusivamente en la operación de conducir” y le exige al usuario “cancelar la tarifa completa”. La empresa explica que se trata de un beneficio doble para el usuario en tanto “le da mayor agilidad al sistema” y por el valor de un mismo pasaje se “tiene acceso a todo el sistema”.



Imagen 24. Prototipo estación sencilla de Transmilenio.
Fuente: Colombia me gusta, 2018

Según los gestores, al ser las estaciones lugares cubiertos y de plataforma alta solo se puede acceder si se ingresa por los espacios autorizados a través de

rampas peatonales, puentes o túneles a nivel que conducen a las taquillas donde se paga el tiquete, impidiendo así la infiltración o evasión del pago. Esta disposición material distingue un conjunto de acciones permitidas y no permitidas que contribuyen a moldear y nombrar los movimientos y prácticas de los cuerpos que habitan el espacio público.

En diálogo con la asunción de Urry respecto a la “reconfiguración de los seres humanos como bits de información dispersa distribuida a través de varios sistemas” (2007, 15), y la precaución de Jensen (2009, 143) de asociar per se las nuevas infraestructuras de movilidad con la libertad, somos testigo de formas sofisticadas de control y vigilancia a partir del rastreo posible gracias al big data. En consonancia, el espacio público introducido por Transmilenio

permite mayor control y vigilancia no solo para identificar infractores, sino también desarrollar sistemas de bases de datos. Cuenta con un Centro de operación y control que monitorea de forma permanente la operación de los buses, “el cerebro que mueve 4,5 millones de pasajeros en 8.500 buses” titulaba un artículo de El Tiempo (Rojas, 2017). Cada bus cuenta con un equipo de GPS, un computador de abordo para intercambiar información con el Centro de Control y un Sistema de comunicaciones (TETRA, Terrestrial Trunked Radio) para envío y recepción de información entre el Centro de Control, Buses y personal de inspección y control de la operación. También cuenta con un circuito cerrado de televisión de 300 cámaras (269 fijas y 31 móviles), interconectadas al Centro de Control, 226 de estas conectadas al Centro Automático de Despacho (CAD) de la Policía para ser operadas y monitoreadas constantemente por él y el centro de operaciones de Transmilenio. (Transmilenio, 2013)

Aunque en 2015 se invirtió una considerable suma en el Sistema Integrado de Video Vigilancia Inteligente para Transmilenio (SIVIT), usando tecnología de reconocimiento facial con 24 cámaras que procesan datos biométricos, éste no entró en operación porque no se consolidó la base de datos requerida.

Estas medidas de vigilancia y control justificadas como medidas de seguridad apelan a las emociones interpelando a los ciudadanos desde el “miedo”, pero también desde el “deseo” de “ahorrar tiempo” a través de la organización de itinerarios, o “ahorrar dinero” con acciones como la personalización de la tarjeta electrónica.



Imagen 25. Publicidad para personalizar tarjeta Tullave
Fuente: participaciónbogotá.gov.co, 2017

Con la personalización de la tarjeta inteligente “Tullave” se recaba información. Al personalizarla el usuario deja de ser “anónimo” y entrega datos a cambio de “beneficios” como descuentos en trasbordos en un margen de tiempo, crédito en pasajes y recuperación de saldo. Como explica Botero (2017), en los términos y condiciones de uso no se explica cómo

se protegerán los datos, pero sí se explicita que Recaudo Bogotá S.A., la empresa encargada, puede venderlos o compartirlos tanto los referidos a los viajes como los ofrecidos al momento del registro.

Atendiendo a la unidad móvil mínima de operación del transporte, el bus, sus características posibilitarían ahorrar tiempo en la medida en que su mayor capacidad supone la reducción de vehículos y por ende disminución de la congestión vehicular.



Imagen 26. Bus biarticulado.
Fuente: Primicia diario, 2016

Estos vehículos de motor diésel son de piso alto (a 90 cms., del suelo) y a diferencia de los viejos buses las ventanas mucho más grandes ofrecen mayor visibilidad. Por su gran tamaño cuentan con cuatro y seis puertas automáticas al costado izquierdo que, en sincronía con las puertas de las estaciones, se abren o cierran para permitir la

salida y entrada de los usuarios. Poseen una articulación en el medio de color gris y material de tela, que les permite girar. Motivo que ha dado lugar a llamarlos “gusanos”, y que para sorpresa de las nuevas generaciones ya habían existido otros buses articulados eléctricos en Bogotá en la década de los ochenta.

Las rutas alimentadoras de color verde -como los cerros de Bogotá explica Peñalosa-, son de menor capacidad y circulan cerca de los portales y zonas intermedias por vías periféricas al interior de los barrios. A diferencia de los articulados y biarticulados son semejantes a un bus normal, es decir que no son de plataforma alta y sus puertas se ubican al costado derecho.



Imagen 27. Bus alimentador
Fuente: El Tiempo, 2014



*Imagen 28. Interior de bus articulado
Fuente: Radio Santa Fe, 2019*

Además de la capacidad de pasajeros, los materiales, tamaño de ventanas y forma de los asientos cambiaron cualitativamente la experiencia de viaje de los usuarios. Los articulados tienen capacidad para 160 pasajeros distribuidos en 48 asientos y 112 de pie. Entre los asientos, 8 son en color azul que indican su uso preferencial (para ancianos, embarazadas y personas con discapacidad). En contraste, el sistema público colectivo no contaba con sillas de uso preferencial a excepción de la silla al lado del conductor que él decidía a quien y cuando ofrecerla. La tapicería acolchada de los viejos buses generaba comodidad y calor, mientras que en contraste el plástico rígido de Transmilenio resulta tosco al contacto con el cuerpo.

A diferencia de los años setenta en los que “bajo el cielo gris de Bogotá las empresas de buses ponían múltiples toques de color en el paisaje urbano” ya que “mantenían su identidad a través de colores que facilitaban a los usuarios el reconocimiento de las diferentes rutas” (Pérgolis y Valenzuela 2007, 84), los buses articulados y biarticulados de Transmilenio son extensivamente rojos con unas mínimas franjas amarillas -a tono con la bandera bogotana-.

Tanto interna como externamente los buses de Transmilenio manejan un diseño estandarizado que difiere de los buses “engallados”² y diseño personalizado a elección del “conductor”, hoy nominado “operario” en Transmilenio. Desapareció así la íntima relación entre el conductor y su vanidosa buseta hoy reemplazada por la indiferencia entre el operario y los varios e idénticos buses que maneja en diferentes turnos.

2.2.2. Mutaciones

La flexibilidad de este sistema BRT permite la construcción y adecuación por fases para ampliación de la red u otros cambios. De este orden se han dado transformaciones como la adopción de buses biarticulados que entraron en funcionamiento siete años después de la

² “artefacto electrónico o mecánico ornado por florituras y dotado de aditamentos tecnológicos”. Definición según Bogotólogo II del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

implementación del sistema, por lo cual una de sus seis puertas permanece inhabilitada en las estaciones aún no actualizadas porque el diseño original no coincide con el número de puertas de las estaciones. Otras variaciones tienen que ver con el trasladado de estaciones, ampliación y creación de nuevos vagones, unión de estaciones mediante zonas de transición, externalización de taquillas, principalmente para ampliar la cobertura del sistema de acuerdo a la priorización del análisis de demanda.

De este modo la observación y análisis de la movilidad cotidiana orienta el rediseño permanente de la infraestructura inicial. Es así como la construcción del sistema como un proceso de “coproducción socio-técnica”, siguiendo el planteamiento de Valderrama (2013), contempla a “los usuarios” como agentes coproductores precisamente porque son los que interactúan con la infraestructura, pero además porque la vigilancia de sus cuerpos se convierte en información para modificar el sistema con el fin de modelar su comportamiento.

El rastreo por la historia de la infraestructura en Transmilenio da cuenta de modificaciones orientadas a atender el incremento de usuarios y en este punto se desglosa una doble perspectiva para entenderlo y atenderlo. Por un lado, está la ampliación dado que la implementación por fases se contempló paralela a la paulatina salida de circulación de los viejos buses con el consiguiente aumento en la demanda, y por el otro lado se enuncia la problemática de “los colados” como un diagnóstico de crisis que enferma al sistema. Se constituye como problemática argumentando que genera pérdidas en el recaudo, deteriora el bien público por el daño de puertas, aumenta los casos de accidentes mortales dado el ingreso por áreas indebidas, deteriora la calidad del servicio a causa del sobrecupo y perjudica la cultura ciudadana.

En la fase de diseño se proyectó la “plataforma alta” como solución técnica perse para



Imagen 29. Diseño inicial baranda baja entre vagones.
Fuente: Transmilenio S.A., 2012



Imagen 30. Rediseño con realce de barandas entre vagones.
Fuente: Foto propia, 2018.

impedir el ingreso por fuera de los espacios asignados; pero a tono con la afirmación foucaultiana, el poder no controla sus efectos y las rejillas que componen las barandas entre los vagones de las estaciones fueron traducidas entre algunos usuarios como escaleras. Es así como “ante la falta de cultura ciudadana” se han desarrollado cirugías de implante para el realce de barandas laterales, instalación de barreras de contención y puertas “anticolados”. Este tipo de intervenciones están presentes en las estaciones consideradas puntos críticos, por ejemplo, la prolongación ensamblando vidrios a las barandas de rejillas originales fue la primera intervención desarrollada en 2010 sobre 10 estaciones, 8 de las cuales fueron en la Troncal Caracas.

Otro foco de atención estuvo y sigue estando en las puertas de embarque por las cuales ingresan los colados “forzándolas” desde afuera o aprovechando cuando están abiertas. Según el concejal Flórez citado por El Tiempo, la Troncal de la Caracas reportaba para el primer semestre de 2018 el mayor grado de puertas en mal estado (79,12%) por el mal uso de las mismas (El Tiempo, 2018). Desde abril de 2015 se inició la prueba piloto de un diseño de “puerta anticolados” en la estación “calle 57” sobre la Caracas, con un sistema de cierre hermético, alarma aturdidora y peso de 600 libras para impedir que fuesen abiertas por una persona externamente. Según artículo de El Tiempo de 1 de abril de 2015, “el sonido es tan molesto que no solo busca llamar la atención de la Policía y los guías del sistema, sino también provocar una reacción en otros usuarios para obligar al infractor a quitar el pie. Esta descripción muestra que el daño de las puertas por “mal uso” no responde exclusivamente a “forzarlas desde afuera para colarse” sino también al habitual gesto de “trancar desde adentro” para que permanezcan abiertas mientras se espera mirando la llegada del bus.

La instalación de barreras metálicas, altas y puntiagudas en los separadores de los carriles exclusivos de Transmilenio y los carriles mixtos fue la tercera estrategia para forzar el paso por las cebras peatonales que conducen a las ramplas de acceso al sistema.



*Imagen 31 y 32. Estación Restrepo contraste sin y con barreras perimetrales.
Fuente: Transmilenio S.A., 2017*

Las tres modificaciones expuestas intentan disciplinar a los “colados” y a los que salen por espacios no autorizados, quienes con sus movimientos desafían las normas y reglas establecidas para ingresar y salir del sistema. Frente a un diseño que inicialmente dispuso y empalmo materiales para impedir el flujo de los cuerpos por determinados espacios, la práctica cotidiana e interacción con dichos materiales sumado al deseo de ingresar y salir de otro modo provee ideas que puestas a prueba una y otra vez terminan por consolidar técnicas corporales para agenciarse con los mismos dispositivos de otra manera.

El rediseño de estos dispositivos examina la técnica del “colado” para imaginar la disposición óptima para que los costos sean mayores y no valga la pena arriesgarse porque como enuncia la campaña: “la vida vale más”. En esta línea y muy de la mano con la infraestructura hostil encaja la reflexión de usuarios como Ricker Silva (2015) quien se pregunta “¿Cómo lograr que esos elementos trabajen en contra del deseo profundo de no pagar y colarse?”, y en orden a obtener esa respuesta de afectación se responde: “sencillo, hagámoslas peligrosísimas”.

Básicamente al identificar el peligro como sensación que contrarresta el deseo surge la pregunta que orienta el diseño: “¿cómo hacer estaciones peligrosísimas para colarse?”. El dispositivo físico se traduce en un estímulo estéticamente agresivo para detonar una situación de peligro cuya activación depende de la decisión del usuario. El trabajo de diseñar este dispositivo esta engranado a un diseño emocional que para este caso apela al par seguridad/miedo.

Como veremos a continuación este frente de acción desde el urbanismo esta entrelazado con otra forma de gobierno orientada a la vigilancia y el control a través de sanciones, multas y campañas en las cuales el par miedo/seguridad/vergüenza juegan un rol fundamental para disciplinar los cuerpos.

2.3. ENTRE LA POLICÍA Y LAS CAMPAÑAS

“Cambiar la costumbre” era un proyecto de gobierno que en la década de los noventa tomó forma en Bogotá a partir de un cambio en el enfoque de administración pública que inició con Antanas Mockus, antecesor de Peñalosa, pero quien es considerado junto a él como uno de los gestores de Transmilenio. Durante su primera alcaldía (1995-1998), se diseñó y ejecuto la investigación sobre cumplimiento de reglas y normas en Bogotá, que sustentaría la implementación de políticas públicas en materia de seguridad ciudadana. Introdujo el concepto de “cultura ciudadana” que desde entonces ha sido apropiado tanto por la población como por la institución. Dicha perspectiva se introdujo a otras ciudades latinoamericanas mediante la adopción de un Sistema de Registro sobre Cultura Ciudadana como base de análisis del espacio público. Actualmente la invocación a la “falta de cultura ciudadana” se ha convertido en lugar común con el cual se explican muchos de los problemas tanto de la ciudad como del transporte público. A continuación, veremos cómo la apelación al “sentido público” presente en el discurso de civismo del siglo xx se reactualiza en la promoción de la cultura ciudadana y su llamado a cambiar las costumbres.

Según la definición ofrecida por Mockus en su primer plan de gobierno, cultura ciudadana es

El conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos. Su propósito es desencadenar y coordinar acciones públicas y privadas que inciden directamente sobre la manera como los ciudadanos perciben, reconocen y usan los entornos sociales y urbanos y cómo se relacionan entre ellos en cada entorno (Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá D.C., 1995).

Bajo estrategias lúdicas y el juego como herramienta pedagógica se desplegaron programas y proyectos orientados hacia la educación y comunicación para mejorar la convivencia ciudadana. Con pirinola en mano como recurso didáctico, la cara “todos ponen” fue el principio de la cultura ciudadana. En términos de Mockus se trataba de “armonizar ley, moral y cultura”, sistemas reguladores del comportamiento que según su diagnóstico se encontraban en el divorcio que “se expresa en acciones ilegales pero aprobadas moral y culturalmente, acciones ilegales y desaprobadas culturalmente pero moralmente juzgadas como aceptables y acciones ilegales, reconocidas como moralmente inaceptables, pero culturalmente toleradas, aceptadas. Y como obligaciones legales que no son reconocidas como obligaciones morales o que en ciertos medios sociales no son incorporadas como obligaciones culturalmente aceptadas” (Mockus, 2000, 8)

Un elemento que hizo efectivo este programa fue la difusión que los medios de comunicación llevaron a cabo de las campañas reforzando así el mensaje que en el espacio público se estaba transmitiendo. En el campo específico de movilidad se desarrollaron acciones buscando el respeto de las normas de tránsito.

La estrategia de “Tarjetas ciudadanas” repartidas masivamente entre peatones y conductores buscaba “que en forma pacífica, unos ciudadanos regularan el comportamiento de otros” (Mockus, 2000), mostrándose mutuamente una u otra cara para aprobar o desaprobatar comportamientos. Esta estrategia



Imagen 33. Tarjetas ciudadanas.
Fuente: Mockus, 2012

apelando a lo afectivo ponía en juego a los usuarios de las tarjetas y a quienes les observaban y de esta forma se intentó movilizar al colectivo hacia el comportamiento esperado. Resulta interesante que el gesto del pulgar alzado no solamente indica aprobación en muchas culturas, sino que ha mutado en ícono-tecla “me gusta” de una interfaz. Por este camino la ficción del episodio de Black Mirror³ en el que se califican las interacciones cotidianas se hace realidad en el campo de la movilidad en aplicaciones tipo Uber en las que se califica un servicio.

³ Serie de televisión británica lanzada en 2011, cuyos relatos distópicos giran en torno al impacto social de la tecnología digital específicamente las redes sociales.

Otra acción fue la de mimos que “sin palabras y sin gritos (...) utilizaron la vergüenza para educar” controlando el tránsito mientras los ciudadanos-espectadores chiflaban,

“y si el conductor del vehículo no corregía, aparecía un mimo que intentaba persuadirlo para que respetara la cebrá; si no retrocedía ante la invitación amistosa y lúdica del mimo, intervenía un policía de tránsito. Se vio la gente aplaudiendo la acción del policía que imponía la multa. Así, la represión policial se volvía la última medida de una secuencia pedagógicamente ordenada y se ampliaba el efecto pedagógico gracias a la claridad de la lectura de la situación y al respaldo social dado a la sanción” (Mockus 2000, 14).



Imagen 34. Estrellas negras en las calles.
Fuente: miBlogota, 2015

Otra de las campañas para el Fondo de Prevención vial en 2003 fue las Estrellas Negras, galardonada como mejor campaña institucional en el Festival de Publicidad de Barcelona 2006. Consistía en estrellas de bordes amarillos e interior negro con un signo de interrogación, pintadas en los lugares en

que había muerto atropellado un peatón. La interrogación que aludía al lema “¿Qué nos pasa, nos estamos acostumbrando?” se reactivó años después a través de concursos entre agencias de publicidad que lo modificaron por el lema “Tú decides, eres persona o eres estrella” y luego en 2005 “Escucha lo que las estrellas te dicen”.

Partidarios y detractores de la campaña concuerdan en el rol protagónico de las emociones. Mientras el columnista Sarmiento elogia la campaña y sostiene que “Hay que evidenciar la tragedia humana detrás de las cifras, detrás de cada atropello. Tenemos que apelar a la empatía de los ciudadanos, intentar ponerlos en los zapatos de las víctimas” (2015); para Andrés Molina cuando vio la estrella con los datos del accidente de su madre atropellada

por una camioneta que iba en contravía, “sentí que me enterraban un puñal en el pecho” y agrega: "Creo que lo que más me molesta es el contorno amarillo. Siento que ese borde es la misma cinta que pusieron entre ella y nosotros el día del accidente y vuelvo a ver toda la imagen dentro de esa estrella; el contorno cumple la misma función de la cinta que rodea la escena del crimen: recordar que el cadáver de la persona a la que amamos le pertenece al Estado" (Castaño Beltrán, 2006).

Con campañas como esta y las acciones desarrolladas bajo el programa de cultura ciudadana 1995-1998, se construyó un concepto en torno al espacio público y un ideal de buen ciudadano. Sin lugar a dudas este enfoque pedagógico fue una práctica importante de la administración pública en la historia de Bogotá dada la novedad de una estrategia que vinculó sentimientos, valores y motivaciones. Ha sido un dispositivo para la formación ciudadana dado que “los mismos ciudadanos empezaron a ejercer un gran control social sobre los infractores” (Mockus 2000, 15) y sobre sí mismos.

Para Sáenz es un concepto que delimita la acción prioritaria del gobierno para producir cambios culturales al “pedagogizar la intimidad de los individuos por medio de la formación de sentimientos morales”, rompiendo así con la tradición pedagógica “que había abandonado la formación directa de las dimensiones “no racionales” de la psiquis” (2011, 141).

Con la transformación que Transmilenio introdujo en el espacio urbano fueron invocados los postulados de la cultura ciudadana paralelamente al desarrollo de campañas para incentivar en los usuarios el cumplimiento de las normas estipuladas en el “Manual del usuario”. Según Mockus Transmilenio representa un modelo integrador porque a todos se les ponen las mismas reglas, “y el respeto de su cumplimiento produce un comportamiento estable, relativamente homogéneo que, a la vez, se acompaña de amabilidad, pertenencia y orgullo, activos muy importantes para la ciudad (...) Entonces, yo veo que Transmilenio ayudó a recoger o a “cuajar” el sentimiento de que los bogotanos podríamos comportarnos mejor” (Mockus en Gómez 2003, 107).

Hoy han pasado 20 años desde la creación de Transmilenio, tiempo que permite entrever los modos en que los cuerpos en este escenario -a la vez actor-, interactúan y se relacionan. Transmilenio cumple una función pedagógica y la cultura ciudadana ha sido promovida por sus gestores como medidas en pro de la salud del cuerpo urbano, sin embargo, desde otras orillas se postula la necesidad de examinar el estado del cuerpo antes de formular tratamientos,

Con todo, es preciso escudriñar más a fondo el discurso de la cultura ciudadana. “Todos ponen”, rezaba el lema más preferido de la pirinola, otra metáfora de la infancia. Traducida al discurso político, la imagen remonta a la ficción liberal de la igualdad de los ciudadanos ante la ley, ya no solamente en el cómputo del voto, sino en el cumplimiento de sus mandatos (...) la igualdad abstracta ante la ley insiste más en los deberes que en los derechos (Restrepo, 2017).

Con Transmilenio apareció por primera vez un “manual del usuario” para el transporte público que explicita el comportamiento requerido de los usuarios y faculta a la policía para regular impartiendo sanciones, comparendos y multas. Existen también campañas publicitarias “de concientización”, “marketing social”, “de bien público” y/o, “publicidad social”, que buscan conseguir el cambio de comportamiento de las personas.

A tono con la cara “todos ponen” de la pirinola de Mockus, las campañas de Transmilenio interpelan a los usuarios para “sensibilizarles” a “ser partícipes” del proyecto de ciudad, para lo cual “se requiere del compromiso de los usuarios por construir una cultura ciudadana que contribuya a la convivencia dentro de Transmilenio” (Transmilenio, 2017). Sensibilizar es aquí un verbo que significa producir determinados cuerpos y mentalidades, es decir producir la subjetividad del buen ciudadano. Se le insta así no solamente a ocupar su rol designado de usuario sino además se deja claro que es el aparato estatal el encargado del diseño y puesta en marcha de Transmilenio. De forma análoga a como el diseño de la infraestructura peatonal prefija un flujo horizontal para los usuarios, la enunciación institucional no negocia con los que se desplazan sino que impone su forma que considera La apropiada.

El rastreo por las campañas muestra que desde octubre de 2014 se lanzaron las primeras en contra de los colados, invitando a los usuarios a denunciar la evasión del pago. Eran días complicados en la movilidad dado que un día después que se lanzó la campaña “El que salta te asalta” se inició el paro de transporte público tradicional en contra de la implementación

del pico y placa⁴ para transporte público colectivo, medida que buscaba intensificar el uso del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).



Imagen 35. Trino sobre campaña “El que salta te asalta”.

Fuente: @Transmilenio, 2015

contra del “usuario civilizado” que no solamente paga sino además denuncia a los que no. A través de la pieza comunicativa que también circuló por redes sociales institucionales se erige un código binario que tiene por finalidad persuadir a denunciar el robo ante la policía y en este acto paralelamente construye dos perfiles de usuarios antagónicos.

Como iniciativa popular circuló por redes bajo la consigna #NoPagoMas una campaña de menor duración en contra de la subida de la tarifa convocando una jornada de colatón, frente a lo cual Transmilenio respondió con una contracampaña elaborada bajo el mismo diseño gráfico. Mientras quienes invitan a colarse usan una imagen de aglomeración de usuarios

La campaña institucional bajo el lema “El que salta te asalta” lanzada el 19 de octubre de 2014 consistía en vallas instaladas en estaciones y portales que invitaban a denunciar a quienes vieran evadiendo el pago. En tanto dispositivo discursivo se puede rastrear el ejercicio de poder en la construcción institucional del “colado” sin todavía nominarlo como tal, sino caracterizando su actuar como asalto, robo y por tanto “delito social” en

⁴ El “pico y placa” es una medida de restricción del tránsito vehicular implementada desde 1998 por el alcalde Enrique Peñalosa consistente en la prohibición de circulación en horas pico de acuerdo al número final de la placa.

esperando que llegué el bus desocupado, la contracampaña usa una imagen de un conjunto de buses desocupados ordenadamente parqueados. La contracampaña pone en el mismo



Imagen 36. Campaña a jornada de colatón en Transmilenio.
Fuente: Smile @OjosColorSol13, 2014



Imagen 37. Campaña contra la evasión.
Fuente: Alcaldía de Bogotá @Bogotá, 2014

nivel a los usuarios que esperan para ocupar un bus con los buses estáticos y desocupados. ¿Los buses esperan ser ocupados? La espera humana y la quietud vehicular posan mirando hacía el mismo frente.

Mientras la invitación a colarse plantea un conflicto entre los usuarios y Transmilenio por un mal servicio, la contracampaña redefine el conflicto posicionándolo entre los usuarios que pagan y quieren a Transmilenio y los que evaden el pago. De esta forma el reclamo por el servicio y el aumento de la tarifa se eluden anteponiendo la cultura ciudadana como una muestra de civismo y querer al sistema.

Otras campañas apelan a la analogía de comportamientos humanos con animales, para lo cual



Imagen 38. Logo campaña Todos Pagamos el Pato
Fuente: Transmilenio, 2017

emoción y razón cumplen un rol protagónico asociando al animal con el comportamiento irracional y desbordado impropio de un ser “culto”. Este es el caso de la campaña bajo el lema “si hay colados todos pagamos el pato” lanzada en abril de 2017. En sintonía con la

expresión popular “pagar el pato”⁵ al servicio de la persuasión, esta sencilla frase en modo condicional vincula la existencia de colados con el perjuicio a un nosotros colectivo que “pagamos el pato”. Se instala así una verdad sin cuestionamiento cuando a la forma condicional se responde con una expresión que en tanto elaboración cultural ya consolidada remite a un significado compartido de injusticia para movilizar el rechazo.

Según la estrategia de campaña el pato amarillo que simbolizaba al colado estaría deambulando por entre los buses, estaciones y portales del sistema. Alexandra Rojas, gerente general de Transmilenio explicaba que el objetivo era “que los usuarios rechacen al Pato, porque su conducta como colado no solo está afectando el bolsillo de todos los bogotanos, sino que también está ocupando un puesto de alguien que sí pagó, genera la sensación de inseguridad entre quienes sí validan su pasaje, daña puertas y torniquetes, retrasa el servicio y hace que los buses vayan más llenos” (Transmilenio, 2017)

A pesar de que las audiencias de la campaña son múltiples, la manera en que está construida interpela directamente a los usuarios que sí pagan el pasaje. De este modo se refuerza la ficción antagónica entre dos tipos de usuarios: los buenos ciudadanos y los colados; se dice cuál es la sensación que producen: inseguridad; y se explica la razón por la que son peligrosos: nos roban. Aquí opera un diseño emocional cuya retórica de invitación a rechazar al pato dicta cómo interpretarlo y ofrece ejemplos visuales de cómo rechazarlo con la mirada o extendiéndole el brazo a modo de reclamo.



Imagen 39. Campaña in situ “Si hay colados todos pagamos el pato”.
Fuente: Transmilenio, 2017

⁵ Purgar un castigo o una condena por un crimen, delito, falla o error no cometidos. (Bogotólogo II 2012, 231)



Imagen 40. Campaña in situ “Si hay colados todos pagamos el pato”.
Fuente: Transmilenio, 2017

La maldad del pato se reconoce intuitivamente en su mirada, pero también en sus movimientos para saltarse el torniquete, atravesar las barreras perimetrales y deambular por zonas no peatonales. Sin embargo, el pato es detenido por la fuerza pública y se espera sea sancionado socialmente

por los usuarios que si respetan el sistema.

Las campañas construyen al “colado” como enemigo y así circunscriben un escenario de batalla, “¿Se perdió la guerra contra los colados de Transmilenio?”, titulaba el diario El Tiempo en un artículo de 23 de septiembre de 2018. “Cuando hay colados, nosotros no podemos programar bien las rutas, porque resulta que en mi sistema hay muchos menos pasajeros de los que realmente están en los buses. Entonces, cuando la gente vea esos buses repletos, agradézcales a los colados”, describe Rojas (Rojas en El Tiempo, 2017). Con este argumento se instrumentaliza emocionalmente “el malestar por la incomodidad a tan alto precio” para primero justificar el aumento de las tarifas y segundo encauzar el disgusto por el servicio agradeciéndole a los colados. De esta forma la institución reactualiza camufladamente la figura de la “ley de la selva” atribuyendo a los colados la fuerza y la ilegalidad y provocando sarcásticamente a los buenos usuarios a que se las arreglen directamente con los colados.

En una mezcla de los mimos imitando infractores en las cebras y las tarjetas ciudadanas con pulgar arriba o abajo para calificar comportamientos de los otros, las viejas acciones del programa de cultura ciudadana de Mockus reencarnan hoy en los patos amarillos, el objetivo de que unos ciudadanos regulen a otros. El concepto de cultura ciudadana muestra que ha sido efectivo, no tanto en la desaparición de los comportamientos considerados indeseables, pero sí en la apropiación del término como paraguas de las demandas de usuarios que piden más seguridad.

A esta estrategia, que según los datos inexactos calculaba pérdidas anuales por valor de \$60.000 millones en el 2018, según nota del diario el Espectador (2018), se sumaban los 66.494 comparendos que se impusieron entre el 1 de agosto de 2017 y 31 de diciembre de 2018, por evadir el pago o salir y entrar por zonas no autorizadas, según los datos de Secretaría de Seguridad. Sin embargo dado el incumplimiento con el pago de estas multas, se anunció el inicio de procesos de embargo a estos morosos (Portafolio, 2019).

A diferencia de las enunciaciones institucionales que construyen tipos excluyentes de usuarios, existen campañas como las del Programa Cultura Tm que buscan “promover comportamientos de uso solidario al interior de los buses y afianzar el sentido de pertenencia de los usuarios hacia su sistema de transporte” (Transmilenio, 2013).



En la imagen izquierda se muestra una de las iniciativas que en analogía al comportamiento de las hormigas invita a hacer la fila y esperar el turno.

Imagen 41. Campaña Transmilenio en Twitter
Fuente: @TransMilenio, 2014

Hoy no solo la institución lanza campañas, sino que invita a los ciudadanos a diseñarlas. En 2018 por primera vez Transmilenio abrió “convocatorias de cultura ciudadana” por valor de \$950 millones de pesos. Precisamente la iniciativa ganadora de la beca TransMillenials fue “Movilidad consciente” del grupo Reckrea que propone la creación de medios audiovisuales para impulsar la cultura ciudadana. Su propuesta consistió en una serie cuyo protagonista es un cavernícola caracterizado por su traje imitación animalprint, postura encorvada y hueso en mano, que a lo largo de los nueve capítulos se comportaba inadecuadamente dentro del sistema junto con sus amigos de aspecto similar.



Serie de imágenes 42, 43 y 44. Campaña de expectativa iniciativa "movilidad consciente"
Fuente: @Reckrea.Cultura Cuenta en Facebook

Semejante a la analogía con los animales, en este caso apelar a la imagen del cavernícola como figura entre lo animal y lo humano a quien le “falta educación y cultura” es un lugar común. Resonando con las iniciativas institucionales estas propuestas refuerzan la dicotomía entre dos tipos de usuarios y apelan a la vergüenza que supone ser tildado como cavernícola, para disciplinar los cuerpos hacia el comportamiento “adecuado” dentro del sistema.

En síntesis, la introducción de Transmilenio produjo un cambio sustancial en el cuerpo urbano en términos del paisaje dada la infraestructura implementada y en los cuerpos humanos en términos de la experiencia de habitar la ciudad dadas las nuevas prácticas de movilidad. Desde el enfoque de la TAR podemos inferir que el civismo, actualizado como cultura ciudadana opera de forma articulada como práctica de gobierno que interactúa en varios niveles.

Por un lado tenemos una serie de medidas técnicas como la adopción de torniquetes, estaciones fijas de plataforma alta, instalación de cámaras, uso extensivo del vidrio, entre otras, que ejercen vigilancia, control y seducción para disciplinar dando lugar a la desaparición de prácticas y costumbres y aparición de otras. **Estas disposiciones físicas además de soportar un sistema de transporte son un modo de enunciación institucional que establece un código binario para separar el comportamiento correcto e incorrecto.** Paralelamente, desde el enfoque de administración pública de la cultura ciudadana se moldean las subjetividades a partir de la pedagogización de la vida cotidiana, haciendo uso de imágenes y metáforas para movilizar emociones y acciones.

De este modo, podemos observar como la institución dispone un entramado entre artefactos, dispositivos, campañas y emociones que afectan las experiencias de viaje de los usuarios de Transmilenio cuando se apela a la **inseguridad** para justificar el uso de cámaras; a la **vergüenza** para señalar al “que salta” y “te asalta”, al **peligro** para inhibirlo con estaciones peligrosísimas; a la **injusticia** para que no tengamos que “pagar el pato”; al **orgullo** para dar la bienvenida a la “joya de Bogotá”; e incluso al **deseo** que se satisface con una tarjeta personalizada que permite ahorrar dinero.

En este orden de ideas lo que la institución enuncia a través de estas disposiciones pasa por el cuerpo de los usuarios y se convierte en experiencia de viaje al configurar lo vivido como saber disponible para ser usado. Ahora bien, esta es una parte de la configuración de la cultura afectiva que la institución promueve, pero no necesariamente coincide con la forma en que los usuarios traducen lo que pasa por su cuerpo. En sintonía, en el siguiente capítulo abordaremos las *coreografías de la rutina* que desde las experiencias de viaje de los usuarios se articulan de forma negociada, conflictiva y/o obediente con lo que la institución propone hasta generar un ritmo y pulso emocional de Transmilenio.



Imagen 45: El Hollín de la rutina
Fuente: Foto propia en inmediaciones de Estación Guatoque Veraguas

3. COREOGRAFÍAS DE LA RUTINA

En orden a bucear en las percepciones y prácticas de los usuarios este capítulo identifica algunos elementos que configuran culturas afectivas a partir de la experiencia de viaje como hilo conductor. Para ello reconstruiré *coreografías de la rutina* en un texto polifónico con relatos, comentarios y percepciones de quince personas entrevistadas y mis observaciones a bordo del sistema.

Adopto la metáfora de la coreografía en tanto me resulta útil para describir secuencias de movimientos, quietudes, miradas y roces a partir de los cuales se establecen relaciones afectivas. En sentido estricto no se trata de un baile ni una pieza artística sino de inscripciones en el espacio público que se configuran como signos. La noción de coreografía permite dar cuenta tanto del entrenamiento de la cual es producto como del producto mismo hecho rutina. Al principio hay torpeza, exploración, prueba y error pero una vez se encuentran formas efectivas para hacerse a una silla, detectar con vista periférica un hueco dónde acomodarse en momentos de congestión, la hora perfecta para evadir el tumulto, la puerta ideal para no quedar atascado, entre otras, se configuran como técnicas corporales que se van estructurando una tras otra y devienen secuencia. Ya incorporadas emerge el ritmo y la capacidad de

improvisación para cambiar velocidades, direcciones y alternar otros órdenes. Sin darnos cuenta caminamos siguiendo carriles imaginarios de los que nos salimos cuando en el horizonte aparece la posibilidad de estrellarnos, todo esto con la mirada y sin palabras. Hacemos contacto visual, táctil, auditivo y lo rompemos instantáneamente. Comprender esos ritmos y técnicas se convierte en saber urbano útil para pre-producir la experiencia de viaje y sin darnos cuenta caminamos con otros temporalmente bajo el mismo ritmo. Los pisos gastados exhiben lo que nuestras coreografías inscriben sobre la piel urbana como sendero. La ciudad se nos constituye mapa mental sobre el que marcamos puntos y luego trazamos una ruta o camino para unirlos y determinar la mejor forma de desarrollarla teniendo en cuenta horarios, estaciones, emociones, equipo de viaje. A cada punto le otorgamos nombres, palabras, sensaciones, emociones. En una ejecución de ruta vamos desde el extremo de la ciudad para encontrarnos en el centro en medio de la congestión y volver a salir hacia otro extremo, a la noche se repite la operación con otros encuentros y más cansadas.

Es entonces desde el uso de la metáfora coreográfica que describiré la experiencia de viaje teniendo en cuenta que aunque son singulares, los momentos de preparación, entrada, espera, trayecto y salida conforman el prototipo de secuencia básica para desplazarse en y por medio de Transmilenio. Por lo tanto describiré esta secuencia apelando a las “técnicas corporales” -retomando la categoría de Mauss-, para dar cuenta de estos aprendizajes que por reiterada práctica se han venido cristalizando como repertorios conductuales.

Entretejido a esta secuencia aparecerán coreografías individuales y colectivas intermitentemente atravesadas por el análisis de los modos en que usuarios, objetos, máquinas y la infraestructura del sistema interactúan en red en procesos de co-producción del sistema de transporte.

En aras de no interrumpir la fluidez del trayecto, las personas entrevistadas serán presentadas progresivamente en recuadros azules. Paralelamente a partir de bocadillos verdes se encontrarán términos y expresiones populares definidos ya sea por reconstrucción propia o siguiendo el Bogotólogo que recopila “usos, desusos y abusos del español hablado en Bogotá”.

Para dar apertura a este recorrido por las coreografías de la rutina me interesa retomar brevemente los tres elementos referidos por Guzmán (2013) como claves en la experiencia

de viaje de los usuarios: el cuerpo, metamorfosis del viajero y la expansión de una red de actores. En contraste con los relatos y observaciones se trata de invitar al lector a capturar en paralelo el modo en que los cuerpos se acoplan y por este camino evidenciar los atributos del cuerpo en relación a edad, género y condiciones corporales que singularizan las experiencias de los usuarios. Un segundo aspecto tiene que ver con las transformaciones que a lo largo del viaje experimentan los usuarios en relación a los trasposos de ser peatón a ser pasajero, cambios de intensidad en los modos de atención, relación con los objetos y ritmo. Finalmente identificar la red extendida de actores entre los cuales Transmilenio como sistema involucra humanos y no humanos con los cuales establecemos relaciones prácticas y afectivas.

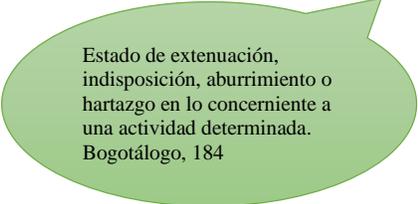
3.1. CAMINO AL TRANSMI

Salir de casa es dar el paso que separa del terreno privado e inscribe en el público. Aunque esta frontera no opera rígida y universalmente se evidencian activaciones para cruzarla. Liliana desde que se levanta se siente estresada porque sabe que tiene que “contabilizar el tiempo”, y es que en tal momento se consideran desde aspectos prácticos de vestuario, equipaje y cálculo de horario, hasta invocaciones, rezos y encomendaciones.

Norma se despierta con todo el ánimo y mientras va saliendo

voy hablando con nuestro señor y le pido que me regale un día bien lindo, que me acompañe mientras me voy a montar en el Transmilenio, que no me vaya a pasar nada, que me ayude a que cuando yo llegué esté pasando y no me toque esperar mucho tiempo. Pero además que ojalá me toque sentadita y se acuerde que las pobres varices me enloquecen, que la espalda me duele, entonces que me ayude.

Si en la mañana su activación matiza esperanza para sobrellevar el impredecible día, una vez sale del trabajo su cuerpo sobrecargado ya no se encomienda al Señor y piensa “que *mamera*, ahora me voy a montar en un Transmilenio lleno, ahora quién sabe si voy a conseguir puesto, ahora me van a incomodar y empujar bien feo”.



Estado de extenuación, indisposición, aburrimiento o hartazgo en lo concerniente a una actividad determinada. Bogotálogo, 184

Pasar la calle activa un estado de atención proporcional a la disminución de la sensación de familiaridad en el territorio origen del trayecto. Se dibuja un degradé de diferencias entre

quienes encuentran en la cuadra, el barrio, el conjunto, la escuela, el cine, entre otros, una prolongación de su casa en la que se sienten seguros, mientras que para otros cruzar la puerta de casa ya es terreno conocido, pero no confiable. Lorena dice que se siente:

Insegura, como con algo de miedo a la oscuridad, inseguridad a que me roben o cosas así. Yo siempre pienso eso antes de salir no sé porque. En la parada del alimentador usualmente hay mucha gente y se calma uno un poco, se baja como la inseguridad.

En este intersticio público/privado la seguridad y la confianza son nodales en la activación de estados emocionales. La observación atenta del entorno como principio básico de supervivencia, aunque no exclusivo de la vida urbana, prioriza en ésta aspectos como el permanente y no siempre deseado encuentro con personas y lugares.

Es ahí donde el juego de las impresiones al operar con representaciones es terreno ambiguo que implica la interpretación tanto para ejecutar un rol como para leer el de otros. Los leemos recurriendo a una matriz de percepción para identificarlo y nombrarlo en un contorno que permita grados de predictibilidad para orientar el actuar. Parcialmente escapa a nuestra voluntad controlar las identidades con las que nos leen ni certeza sobre las que asignamos, y aunque es posible reconfigurar dichas matrices suelen aplicarse automáticamente para fluir con la rapidez de la vida cotidiana. Resulta problemático sobreponer el marco verdad-mentira sobre lo que es y su representación. Analíticamente es posible indagar el modo en que nos “presentamos en sociedad” diría Goffman, jugando con la ambigüedad en la que el cuerpo es soporte y vehículo de la representación de identidades.

Así las cosas, los estereotipos sobresalen como figuras ya instituidas y por tanto ruta rápida de reconocimiento dentro de nuestras matrices de percepción. El vestuario es uno de los elementos privilegiados para asignar a su portador una etiqueta identitaria. De forma análoga, el revestimiento de lugares, espacios, arquitecturas y objetos dentro de la ciudad vehiculizan formas concretas de sentirles, usarles, habitarles y/o repelerles. Dicha materialidad a modo de piel exhibe en su superficie las huellas del uso, abuso y desuso. Encontrarse con Transmilenio es en muchos casos llegar a los puentes peatonales que indican estar a un paso de entrar. Para Norma:

Aquí no más al puente de 21 Ángeles yo salgo y empiezo a subir un trecho, luego recto y luego ya tengo que bajar. Siempre me ha parecido que es lo más asqueroso que yo he visto. Nunca está limpio, siempre están cochinos cochinos, inclusive a veces ha habido sangre que se nota que a alguien le pasó algo y si no llueve, la sangre queda ahí mucho tiempo. Me he encontrado hasta vómito entonces uno piensa: ¡uich, qué asco! (...) a mí me parece que esa parte de afuera del Transmilenio -yo no sé a quién le toca arreglarlo si a ellos o al gobierno-, no le ponen cinco de cuidado, lo dejan que se vaya volviendo una porquería, cochino cochino cochino. Fuera de eso a veces pisas tú las láminas y hay unas que se tratan de hundir y uno dice: ¡uy, que miedo! pues donde se me hunda el pie, ¿qué me va a pasar? Pues mientras bajas y es como lata, entonces yo me imagino que la pierna le debe quedar a uno muy bonita. (...) Yo no bajo las escaleras corriendo así vea que viene el Transmilenio porque les tengo miedo, como que les falta un mantenimiento entonces me da miedo correr no vaya y sea que me vaya a caer.

Norma tiene 62 años y trabaja como secretaria en una comisaría de familia en Ciudad Bolívar. Sale de su casa antes de las 5:30 a.m. de lunes a viernes para llegar a la estación troncal más cercana a su casa a cuadra y media del conjunto en que vive en Suba. Su trayecto dura aprox. una hora y cuarenta y cinco minutos, en el cual hace tres transbordos que incluyen un alimentador.

Varios niveles que interactúan desde la infraestructura develan no solo la función técnica sino además la mediación social que el puente establece entre Norma, que siente asco y miedo, y la empresa por ausencia de mantenimiento. El miedo que le generan las láminas inhibe su posibilidad de correr. De este modo el material se constituye en un lenguaje para aprender sus propiedades y sus accidentes posibles. Cuando lamenta que sea la lluvia la que limpie la sangre y duda sobre “a quién le toca arreglarlo, si a ellos o al gobierno”, evidencia la ambigüedad del carácter mixto (privado y público) de una empresa que paralelamente es parte de la estructura de gobierno desde que el alcalde es quien nombra a su director.

Aunque teóricamente los puentes peatonales aportan seguridad a los peatones al permitir el paso sobre vías de alto tráfico, son referidos por los usuarios como peligrosos dada la falta de mantenimiento y por su composición en acero y aluminio que al deteriorarse o ser objeto de robo lo convierte en arma cortopunzante.



Imagen 46: Puente peatonal típico de Transmilenio

Fuente: El País, 2015

Nota: los materiales de los que está compuesto son: estructura en acero y láminas de aluminio para gradas, rampas y el piso.

Otro nivel que opera en la infraestructura se refiere a lo estético. Walter considera que el material contamina auditivamente y siente los puentes como estructuras “nada orgánicas con la ciudad, suenan todo el tiempo” además de que ocupan mucho espacio por esa “rampla eterna para uno bajar” además de que al salir de la estación enceguece porque el material brilla con el sol. Por su parte Miñeri dice que “si la vida es sagrada como pregona la cultura ciudadana que ama los puentes, hay horarios en que usarlos pone en riesgo la vida porque el diseño lineal los convierte en cómplices de robos”.

Los puentes peatonales son los sitios autorizados para ingresar o salir de estaciones intermedias sobre grandes avenidas. *Otros usuarios deben primero acudir a un paradero para tomar un bus alimentador* que conecte con dichas estaciones intermedias y portales.

3.2. EL TORNIQUETE ES LA FRONTERA

Al llegar a la estación o portal el ingreso autorizado se hace por los torniquetes validando el pasaje con la tarjeta. La tarifa está en \$2.650 e incluye máximo dos transbordos sin costo en un tiempo de 110 minutos. La policía, debidamente uniformada y menores de dos años están exentos de pago. Para personas mayores⁶ y usuarios del Sisbén (entidad que caracteriza a población en situación de pobreza) en rango de 0-30.56 puntos, se maneja tarifa preferencial aplicable con tarjeta personalizada. Personas con discapacidad permanente reciben un subsidio de \$24.000 abonados mensualmente a su tarjeta personalizada.

Si la estación está congestionada y la tarjeta no está cargada hay que hacer fila para comprar el tiquete y luego la fila para validarlo y entrar, una práctica que como modalidad de espera representa malestar cuando la fila es larga pero mucho más cuando crece a lo ancho y no a lo largo por efecto de colados. En la práctica existen dos tipos de “colados”: el que evade el pago y el que evade la fila (no falta el que evade las dos).

Conocer el funcionamiento del torniquete es útil tanto para colarse sin pagar como para validar el pasaje con la tarjeta. Para evitar la dolorosa impresión de una barra de torniquete

⁶ Según Ministerio de Interior no se contempla la expresión *adulto mayor* porque “es excluyente respecto a la perspectiva del enfoque de mujer y género”. Se maneja entonces la expresión *persona mayor* para referirse a quienes cuentan con sesenta (60) años o más, o mayor de 55, “cuando sus condiciones de desgaste físico, vital y psicológico así lo determinen”. https://www.mininterior.gov.co/sites/default/files/7_enfoque_diferencial_para_personas_mayores.pdf

sobre el cuerpo es mejor asegurarse que efectivamente el lector descontó el pago antes de impulsarse con mucha fuerza. Soler los recuerda como “duros” y le incomoda que le dan “entre la pelvis y un poquitico arriba”, además porque una vez al pasar la tarjeta pensó “que ya iba a poder ingresar” y se estrelló. Situación que, aunque no es recurrente se grabó temporalmente como un hematoma en la pierna de Julia, razón por la cual Miñeri prefiere entrar y salir cogiendo y desplazando el torniquete con su mano y luego sí pasar el resto del cuerpo.

Una vez cruzado el torniquete los usuarios se dirigen al vagón en que tomarán el bus pero si ignoran cuál les sirve suelen buscar un mapa o una persona como Diego a quién se acercan y preguntan, “¿qué ruta me sirve para...?”. Él como mediador social de Transmilenio ha observado que:

Porque te ven con el uniforme y con el distintivo entonces es como -ah usted trabaja acá entonces por defecto sabe-, entonces ya uno tiene que sabérselas todas y es más, a los policías, a los auxiliares les pasa, que si le dices mal la dirección ya después si vuelves a ver a la persona te ganas tu *madrazo*.

DIEGO tiene 37 años y trabajó como mediador social de Transmilenio entre 2019 e inicios de 2020. La función a su cargo era intervenir en situaciones de conflicto entre usuarios o personal de Transmilenio, intervenir en usos indebidos del sistema como evasión de pago y ventas informales y apoyo en campañas de sensibilización sobre manual del usuario o contra el maltrato a la mujer.

Pronunciación espontánea y cotidiana del vocablo “hijueputa”, clásico impropio bogotano por excelencia, empleado en situaciones de crisis para denotar preocupación, alegría o ansiedad. La expresión tiende a abreviarse mediante la sigla HP. Bogotólogo, 181

En el cotidiano juego de las impresiones su uniforme genera entre los usuarios la expectativa de obtener información o descargar reclamos. De parte de la empresa el control impone que “recostarse no se podía nunca, porque pues es como la imagen del funcionario que estaba prestando el servicio y no así el relajado que no está haciendo nada”, para lo cual la vigilancia es encargada a interventores y “toca estar pendiente si pasa alguno por la estación, porque si lo ven a uno le toman foto y eso lo escalan”.

3.3. ELEGIR PUERTA

Elegir la puerta de entrada al bus es clave como pre-producción del trayecto y, aunque la disponibilidad de espacio adentro es azarosa, existe un saber empírico que permite predecir algunas variables. Estas elecciones dan cuenta de las prioridades al diseñar -en la medida de lo posible- la experiencia de viaje. De forma mayoritaria las personas entrevistadas coinciden en que por la puerta delantera es donde mayor congestión hay y precisamente por esto Camilo y Maga la evitan. Esta congestión obedece en parte a que “la parte de atrás se relaciona o se asocia a peligro” dice Maga, mientras que la cercanía al conductor confiere mayor seguridad. Este saber de vieja data es transmitido de generación en generación bajo la fórmula “no se haga en la parte de atrás”, así se lo enseñaron a Maga “de chiquita” quien dubitativa deduce es “porque los buses antes tenían los asientos como muy arriba entonces cuando tú te quedabas en la parte de atrás quedabas escondido y no te ven”.

Margot expresa tenerle “pavor a los vagones de atrás porque allá es donde más se aglomeran los rateros, los que lo morbosean a uno, no falta el que se lo refriegue a uno, lo quiera *coger*, se hagan los pendejos y lo morboseen”. Lorena usualmente mira donde no hay tanta gente porque le da “pánico entrar” y que la espichen. Afirma: “nunca me verán en la de atrás así haya dos personas” porque le “valió dos veces” hacerlo, en una la manosearon y en otra vio un par de robos de celulares. A Sebastián no le ha sucedido pero sabe porque ha visto y escuchado o “por informes de las noticias donde los indicadores dan como resultado que esas puertas son el punto más débil de Transmilenio”.



En nuestro contexto no equivale a “follar” sino a “agarrar” algo con la mano o “abordar” un vehículo.

Para Liliana la cuestión es de acomodarse adelante porque “el último vagón salta mucho” y le perjudica su “columna”, mientras que Elkin prefiere las del centro para “llegar más rápido al acordeón”.

3.4. LA ESPERA DEL BUS

El paso adentro del bus marca una de las transferencias entre sistemas de movilidades (Salazar 2021), cuando se pasa de ser peatón a pasajero. Esta frontera a veces requiere coreografías complejas. Mientras se espera se aprende un ritmo que Elkin recuerda porque:

La gente empieza a empujarse y siempre el que está adelante empieza a recibir la carga de los que están atrás empujando. Normalmente cuando empiezan a empujar, pues entonces simplemente hay que fluir con la multitud para poderse subir, entonces empiezan a empujar y uno también va avanzando a la medida que el de adelante va avanzando, va avanzando, hasta llegar, hasta entrar.

En ese “simplemente hay que fluir con la multitud para poder subir” se condensa un aprendizaje para detectar cuándo y en qué grados conviene fluir con esa fuerza externa. **La coreografía se activa cuando se acerca el bus** y fluye cual marcha en una sola dirección de pasos cortos, lentos y arrastrados, de cuerpos que se van aglomerando hasta formar una masa. Una vez el bus se estaciona, la apertura de las puertas de un bus desocupado (situación constante en los portales donde arranca o llega la ruta) marcan el cambio de ritmo que escala hasta el estallido y vomita con mayor ferocidad a los que están en primera línea y requieren oponer resistencia para que esta fuerza no los desborde. Según Lorena, “para subirme pues me empujan y me entran. Me entran, pero pues cojo puesto, no el que quiero, no; no siempre cojo el que quiero, pero pues me siento.”

Cuando la irrupción es brusca impide controlar la dirección del cuerpo que, aunque está en primera línea no puede llegar a donde quiere y en otros casos resulta desbordado por la fuerza. Para Liliana ingresar al bus es una lucha en la que se debe hacer mucha fuerza y sostener el cuerpo firme para que no lo tumben:

Una vez yo estaba de primeras y era el H72 (nomenclatura de ruta), fue tanto el empujón que me dieron que caí de rodillas en la entrada de la puerta, no me pude poner de pie hasta que no se subió la última persona, todos pasaron por encima mío. Un señor trato de ponerme de pie pero no, hasta que el último no subió no pude ponerme de pie porque la gente no se

LILIANA tiene 49 años y es oriunda de Popayán, capital del Cauca al suroccidente del país. Trabaja como aseadora principalmente en el norte de la ciudad. Vive en el sur en Usme a quince minutos de la parada del alimentador. Sus recorridos duran aprox. dos horas y media o tres, excepcionalmente más. Hace dos transbordos incluyendo el alimentador.

espera. Ya me puse de pie, que me devolviera, que pusiera la queja en el Transmilenio. La puse, pasó un año, nunca tuve respuesta. La rodilla, aún me molesta el dolor para caminar, hay temporadas que me duele, en ese momento no me hice nada porque no tenía ninguna clase de seguro ni Sisben ni nada porque no soy de acá, solamente llegar a la casa y aplicarme una crema relajante.

Las afecciones que un cuerpo imprime sobre otro se traducen en impresión, grabado, huella y en el caso de Liliana en un dolor que reaparece cada tanto y apoya la estructuración de su

matriz de percepción y acción sobre la lucha y consiguiente adopción de una postura firme cada vez que debe realizar este paso en la secuencia de viaje. Paralelamente la piel urbana en buses, estaciones, puentes y plataformas, va grabando las huellas de la historia, del uso y circuitos cotidianos a modo de senderos, hendiduras, roturas, condensación temporal de vapor en las ventanas y fragmentación de vidrio por la piedra que lanzó un manifestante.

Mientras en ese costado de la plataforma se evidencia una coreografía en tres pasos: espera, masa contenida y estallido; en el lado contrario se entrevén coreografías de filas andantes de quienes cruzan alineándose espontáneamente para dirigirse a otro vagón. Filas andantes que se arman, desarman, bifurcan, evaden el encuentro con sus semejantes en dirección contraria y cuando la colisión es inevitable se cruzan miradas a ceño fruncido o se escucha el clásico: “uy es que no cabe”, o el también clásico: “pasó la vaca”.

Esto varía de acuerdo a las estaciones y horas. Hay estaciones como las de la Troncal de la Caracas que son pequeñas mientras que otras más amplias incluso tienen sillas o espacios verdes que las hacen más cómodas para esperar. Esperar. Espeeeeeeraaaaaaaar. Momento infaltable en las experiencias de viaje en cualquier medio de transporte, pero singular de acuerdo a cada medio y contexto.



*Imagen 47: Acomodaciones.
Fuente: Foto propia, 2019*

Entre sus “normas de seguridad” Transmilenio indica: “No se siente en: escaleras, pisos de los buses, cabinas, estaciones o paraderos”. Simultáneamente el diseño de las estaciones comunica y prescribe a través de barandas para apoyar los isquiones, la disciplina a seguir mientras se espera en una estación. Aunque intuitivamente eso hacemos, existen otras formas. No es diciendo sino haciendo que los objetos se entraman socialmente y para este caso vemos que desde el proceso proyectual de diseño se enuncia tanto el comportamiento esperado como el no esperado: estar mucho tiempo ahí. Aun así hay largas esperas en las que personas como Julia a pesar de que las considera incómodas (las barandas) y no entiende por qué “son unas muy altas y unas muy bajitas”, se sienta en la baranda inferior para lo cual debe agacharse casi sentada en el piso con un ángulo tronco-fémur menor a 90° que, aunque como dato corpo-cultural es una posición habitual en China incluso en adultos mayores, aquí es una anomalía exceptuando a los niños, que no solo se sientan sino también juegan usando las barandas cual pasamanos de parque o se acomodan maniobrando un timón imaginario mientras enuncian sin vergüenza el run run run de sus vehículos. Estas formas arquitectónicas que adoptan los cuerpos de los niños en estas barandas o como en la imagen anterior (47) constituyen una forma de apropiación de “lugares transientes”. Esta noción se refiere a una forma de lugar generada en la movilidad caracterizado por ser “aquellos espacios fijos que son de importancia para las personas al momento de moverse a través de

ellos (...) no son lugares de permanencia, sino lugares de tránsito y transición” (Jirón & Iturra, Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público., 2011).

La espera en otras edades cambia drásticamente. Maga dice que “en esos espaciecitos puedo leer” y así nos damos cuenta de que en “esos espaciecitos” de la espera o incluso del trayecto en los que algunas personas afirman “no hago nada” o estar “normal”, hay un sinfín de formas distintas de estar, respirar, esperar, maldecir, tararear. Walter identifica gestos mínimos de la espera y explica que

las acciones repetitivas son una reacción de afán, entonces la gente no puede tener las dos plantas de los pies esperando tranquilamente, sino que están siempre moviéndose, moviendo el peso, como cuando le dicen las abuelitas a uno "ay quédese quieto que parece que tuviera una pulga en el culo", como que eso de guardar la compostura y quedarse esperando, no pasa.

Un trayecto intercalado con uno, dos, tres o cualesquiera trasbordos implica esperas que se van sumando como “espaciecitos” que alcanzan hasta para leerse un libro. La espera no es solo cuestión de tiempo sino también de espacio, lo que se ofrece a la vista, al tacto, al oído, puede -o no- ser una experiencia plácida. He aquí la importancia del nivel estético en el que interactuamos con la infraestructura, al estimular o inhibir sensaciones para mejorar la experiencia de viaje. La composición “aséptica” y “transparente” de Transmilenio que pretende ofrecer claridad y limpieza trasluce un panorama tristemente homogéneo –para algunos- de estaciones, buses, puentes y túneles. Ya Sennett sugería esta relación entre arquitectura y emociones cuando señalaba “la privación sensorial que parece caer como una maldición sobre la mayoría de los edificios modernos; el embotamiento, y la esterilidad táctil que aflige el entorno urbano” (Sennett, 1997, 17).

Juan explica cómo una interrelación de elementos durante el momento de espera genera incomodidad:



Imagen 48: Los ++ de la incertidumbre
Fuente: Foto Propia. 2019

La información que sale en esos tableritos rojos, no sirve pa un carajo porque cuando aparecen dos más (++) es que ahí uno se puede quedar quien sabe hasta cuándo. Cuando aparece un más es que hay que ser paciente pero igual tampoco se sabe. No está dispuesto para uno saber realmente a qué hora pasa y pues esa vaina se me hace más inútil que práctica, y son feos. Las

puertas no sirven pa un carajo y pues la gente cree que el bus va a llegar más rápido si está mirando. Me parece normal que la gente se asome, pues como aparecen dos más y uno no sabe a qué hora llega pues toca mirar, entonces todo hace pa que la gente esté incómoda en este sistema, pues como no se sabe a qué horas va a pasar entonces tienes que mirar, y como las puertas no sirven pues da pa uno mirar hacia afuera, y como no hay nada bonito pa mirar, como no hay un cuadro de pintura, como no hay una información bonita, como no hay nada chévere pa mirar pues no queda más que mirar pa fuera a ver a qué horas pasa el hijueputa bus pa que uno se salga de esa estación tan fea.

Los ++ del panel detonan estrés. Mirar el reloj, los paneles o el horizonte desde la puerta abierta, son acciones repetidas incesantemente manifestando un lenguaje corporal ritualizado entre quienes llevan mucho tiempo esperando un bus. **Estos gestos enuncian la emoción que como práctica afectiva toma forma también en enunciaciones verbales de descontento y malestar.** La angustia por el paso del tiempo mirando en la dirección que llegará el bus relata corporalmente una inquietud por el futuro, en lo inmediato la experiencia de viaje y más tarde el asunto que convoca en el lugar de destino.

El futuro está adelante para quienes frente a la puerta esperan el bus. Una vez llega, decidir no montarse ya sea porque no es la ruta, no hay sillas libres o espacio suficiente para ir de pie, denota la preparación de la experiencia de viaje o por lo menos la que es posible preproducir. Detrás de estas personas están las que se encuentran con las espaldas de las primeras. Avanzar para entrar y encontrarse una espalda inmóvil o un muro de estas es un obstáculo que en algunos genera rabia que se grita preguntando “¿pero por qué no dejan pasar?” o avanzando con fuerza mientras explican “permiso que yo sí me quiero subir”. Este **espaldarazo como escultura corporal** muestra que lo importante en ese momento es lo que está enfrente y no detrás. Algunos giran a mirar que sucede a sus espaldas y al hacerlo reconocen al otro y sus necesidades, otros sin mirar reaccionan moviéndose para desbloquear.



Imagen 49: La espera
Fuente: Publimetro, 2019

Hay situaciones especiales que rompen el esquema del espaldarazo. En una ocasión después del habitual estallido de ingreso al bus, una mujer gritaba desde adentro “María, María” y la buscaba con la mirada, pero María no se reportaba. Volvió a gritar “María” y desde afuera otra persona hizo eco de su llamado gritando “María”. El conductor hizo el amague de cerrar (activó el mecanismo que mientras suena cierra las puertas unos centímetros y luego retroceden) y la mujer le gritó: “por favor espere que mi mamá no se ha subido” y esta etiqueta de “mamá” detonó un llamado de múltiples voces y giros de espaldas que llamaban a María y la buscaban con la mirada, hasta que por fin apareció María -muy joven para ser la madre de quien le llamaba-, y cuando se subió la gente comentaba entre risas la aparente edad

de María. Me contagie de risa, las puertas finalmente se cerraron y el G12 arrancó. (DC portal norte, 17 de febrero 2016)

En otro caso ya habían entrado los interesados y los que no reanudaban el muro de espaldas, pero al escuchar “permiso, permiso, silla de ruedas”, rompían el muro, miraban atrás y abrían paso al hombre que la conducía. (DC portal norte, 17 de febrero 2016)

Estos casos ilustran que en el juego de las impresiones *silla de ruedas* y *madre* pueden activar la empatía que rompe muros de espaldas. Aun así, en contextos de reinante congestión donde la obtención de algún espacio corre por competencia de cada usuario pueden llegar a ser inútiles tales etiquetas. A medida que más gente se suma a las filas “es imposible hacer la fila porque cuando está tan lleno la fila no existe y es como que uno va intentando ubicarse pa poder estar ahí en primera línea”, explica Angelita.



Imagen 50 y 51: Cuando la fila se desfigura y bloquea el paso de los que van hacia otra parada.
Fuente: Fotos propias, 2019.

Julia cuenta que sus amigas que viven en Soacha (municipio al sur de Bogotá) cuando van al centro tienen “que salir dos horas y media antes ¿por qué?, porque la primera hora es tratando de entrar al bus”. Esto revela desigualdades en el acceso a la ciudad y la movilidad en tanto quienes viajan desde los extremos deben hacer más transbordos y disponer tiempo extra al del recorrido, tiempo para poder montarse a un bus y gestionarse un lugar en medio del insuficiente espacio para la cantidad de personas. De este modo el tiempo de espera en una estación o portal congestionado propicia la competencia por más espacio y menos tiempo.

Al respecto, la noción de accesibilidad desde su perspectiva físico-locacional se enlaza al enfoque de la vida cotidiana al vincular las dificultades de acceso por distancia, tiempo y coste con las particularidades por variables de género, edad, estrato y condiciones corporales que emergen en la experiencia de viaje. (Mansilla, 2018)

La congestión no es un asunto exclusivamente de espacio sino también de tiempo y desgaste. Las horas pico son el indicador más elocuente. Liliana siente angustia cuando en las mañanas en el portal Usme ve que pasan seguido “otros servicios”, mientras el que ella espera no pasa. Norma a las 7 de la mañana después de dejar pasar unos muy llenos le “tocaba empujar a la gente para poder caber”. La estrategia de Lorena para no estresarse es no mirar el reloj e impermeabilizarse ante lo que ve:

Mi estado de ánimo siempre es cool porque me encanta, me encanta trabajar, entonces constantemente pienso en que voy a llegar al colegio, es como: no me enfoco mucho en la gente. Sí me enfocara en la gente pienso que estaría disgustada, sería irritable, pero pues usualmente pienso qué voy a ir a hacer. Sería irritable porque a veces se espera mucho. Entonces a veces sale uno y no te alcanzas a montar en él, y sale el segundo y no te alcanzas a montar, entonces empiezas a pensar: no, es que no tengo tiempo, entonces eso lleva a que te estreses. Entonces yo ya no miro el tiempo. Ya sé que ya tengo mis dos horas fijas.

LORENA tiene 22 años y es bailarina. Dicta clases de danza y entrena. Sale de su casa en Usme a las 5 a.m. para estar en su trabajo a las 7 a.m. Su trayecto dura aprox. dos horas o dos horas y media, en el cual hace cuatro transbordos que incluyen dos alimentadores.

Aunque Liliana y Lorena desde el portal Usme -donde la multitud se encuentra desde las oscuras cuatro y media de la mañana-, experimentan y reaccionan de forma distinta a la congestión, las dos saben que es necesario esperar dos, tres o incluso más buses para poder subirse. Angelita espera porque sabe que “la gente se va embutiendo allá y la fila se va como depurando”, en cambio Norma cuando ya ha esperado uno o dos buses y el siguiente viene lleno se va angustiado y piensa: “ay que pereza, ahora mis pobres piernas van a estar que no pueden del dolor”, se acuerda de “nuestro señor” y le dice “Tú no me ayudaste hoy, ¿viste?, voy a llegar tarde, qué pereza”, y se prepara mentalmente: “pero nada que hacer, me toca aguantármelo, pues no me puedo dar el lujo de esperarme hasta que venga uno desocupado”.

Además de las congestiones también llegan otros *avispados* que se colan ignorando la masa humana que trata de mantener la fila no tanto en su forma sino en el objetivo de organizar los turnos. Sebastián expresa este malestar que le producen este tipo de situaciones porque:

Individuo aventajado y listo, dos virtudes muchas veces empleadas por éste en forma inescrupulosa. Véase avión, avivato. Bogotólogo, 41. Se usa como sinónimo de vivo, abeja, avión.

Valido mi tiquete, entro a la estación, está a full. No importa, yo hago la fila, pero veo que otro man que no valida el tiquete, sino que se cuela por la puerta de la estación, el

man llega se cuele y el man se puede subir, y yo que validé mi tiquete y llevo 20 minutos esperando me toca seguir esperando porque se acaba de subir uno que no pagó.

Este colado que refiere Sebastián condensa la figura del que evade tanto el pago como la fila. Angelita describiendo las “filas emergentes” inauguradas por el que se quiere colar al lado de las ya armadas, explica que cuando se abría la puerta ella utilizaba su mano para bloquear la entrada e ir entrando muy despacio, para decirle en una acción: "oiga, haga la puta fila". Walter coincide con que le “causa mucha ira, como que lo crean a uno tonto sobretodo” y similar a Angelita coloca el brazo para bloquear el acceso a la puerta “y si van a pasar pues que se agachen. Esos son los *vivos* que quieren pasar por encima de uno”.

Esta reacción similar de escultura corporal bloqueando con el brazo es una técnica corporal que sin palabras expresa la ira e impide la colada. Resulta curiosa la asociación de la ira con la técnica de levantar el brazo precisamente porque en determinadas situaciones levantar el brazo es seguir un impulso. La mano en alto es también gesto de activación automática cuando hay enfado o se extiende el brazo proyectando gritos y demandas. Aunque el gesto exhibe variaciones se ha configurado como ícono de lucha reactualizado en memorables fotografías de puño alzado, logo de diferentes colectividades y arengas en la tribuna. Aquí la *forma de hacer* -levantar el brazo- se articula a *emociones* -rabia, ira-, *desencadenadas por* la congestión mientras se espera el bus.

El gesto de mano alzada también está presente en la protesta. Julia explica que se presentan con mayor frecuencia en los portales de Suba, el del Sur o el de las Américas porque “la gente se *rebota* y la gente arma, bloquea Transmilenio”.

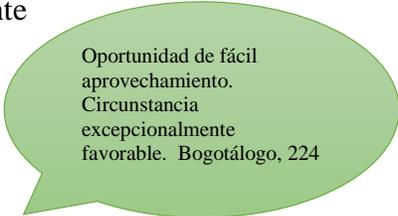
Según la acepción pertinente para este caso “entrar en ánimo colérico”. Bogotólogo, 257

amplificando la rabia y la ira en gritos y chiflidos que se contagian y devienen coro espontáneo y afinado, no precisamente en la sincronía temporal sino en la sintonía del reclamo que “alza la voz” y “alza la mano” para manifestar una necesidad o descontento hasta desvanecerse, o al punto de organizarse para bloquear vías e interrumpir el funcionamiento de parte del sistema. El bloqueo a veces acompañado de *pedrea* es confrontado oficialmente con multa y violencia institucional por obstaculizar la movilidad y flujo de usuarios. Así se define institucionalmente el modo en

que la ira y la rabia a causa del desgaste por el servicio o el tiempo robado mientras se espera, deben ser expresados de una forma que no interrumpa la velocidad y ritmo de la ciudad.

Los bloqueos también mapean el descontento en las extremidades de la ciudad. En contraste, la estación Ciudad Jardín que suele usar Camilo “nunca se complica, siempre está suave”, aunque como él aclara, así sucede “al menos en las horas que yo tomo Transmilenio, ya sea medias nueves o al mediodía”, elección que le permite observar la pequeña fila sentado desde la baranda contraria para decidir en qué puerta hay menos gente

para subirse de último. La menor congestión permite esa distensión y dispersión de los cuerpos que no se apeñuscan contra las puertas asegurándose no dar *el papayazo* para que alguien se cole.



Oportunidad de fácil aprovechamiento. Circunstancia excepcionalmente favorable. Bogotá, 224

Diego que a diferencia de los pasajeros permanecía en las estaciones porque era su lugar de trabajo, cuenta que hacía pequeñas sesiones de calistenia y estiramiento para cambiar la postura porque su turno -en el que debía estar de pie ante la prohibición de recostarse-, le “cobraba por derecha” a sus piernitas. Su espera no era por un bus sino el fin del turno.

3.5. EL TRAYECTO

Una vez dentro del bus cambia el estatus de peatón a pasajero implicando la reducción de la relativa autonomía del primero que cede a la heteronomía del segundo respecto a la máquina que lo transporta (Salazar, 2021; Errázuriz, 2018). El bus se convierte en contenedor de los pasajeros o de la masa humana que en condiciones de congestión obliga a los cuerpos individuales a lidiar con las distintas fuerzas que en palabras de Norma: “te espichan” o “te mandan para un lado, para otro”. En términos generales durante el trayecto se pueden distinguir dos fuerzas: la proveniente de la máquina-bus que transporta personas y la fuerza humana tanto de cuerpos individuales como de la masa.

Según grados distintos de congestión los cuerpos individuales logran –o no- moverse o acomodarse como desean. La opción de Lorena si el bus va lleno y ella que se dice pequeña va de pie es “voy con el bus, así que el mundo me lleva y yo uuuy”. De forma contraria Julia, aunque se resiste a fundirse con la masa y trata de no hacer contacto corporal, cuando

está muy lleno resulta jugando al “tetris” como si ella fuera una de las piezas que debe encajar con los otros usuarios-piezas.

Dentro de los casos en que la fuerza proviene de la máquina bus manipulada por el conductor, se aluden repetidamente las frenadas como motivo de accidentes, malestar y enojo. En estos casos se evidencia la contención de los cuerpos que resisten la fuerza para no ceder totalmente al impulso de la máquina halando hacia delante, ni tampoco excederse y terminar en el extremo contrario. Se trata de una destreza que requiere no solo fuerza sino además cálculo. Por tanto, aunque se adquiere en la práctica, cada repetición se ejecuta de acuerdo a la coyuntura.

El conductor maniobra la máquina imprimiendo una fuerza que se desplaza hacia los pasajeros que reaccionan respectivamente. Alejo ha “ido aprendiendo poquito a poco” que hay que ir “como un surfista” abriendo las piernas formando “un buen trípode” y apoyando su espalda contra algo mientras va tocando y “leyendo el movimiento del bus”.

Alejo tiene 41 años, es artista callejero y artesano. Toca su clarinete en los restaurantes y sistemas de transporte. Cuando está en Bogotá vive en Usaquéen a quince cuadras de la estación troncal que usa para desplazarse hasta la troncal El Dorado, donde por tiempo de dos horas va de oriente a occidente tocando en el bus.

Julia cuenta que le da *pie* esta situación y recuerda el caso de un amigo que “por un frenazo el man salió volando y se partió un brazo”. Ya sea por la contención y el malestar que genera o por la pérdida de autonomía sobre el propio cuerpo, la impresión física del estrujón o del golpe graba temporalmente una tensión, una contractura, un rasguño, una herida o incluso fractura. Paralelamente a la huella física se configura a nivel cognitivo un recuerdo que deriva relato de inseguridad y rabia por frenazos en Transmilenio e instala en algunos usuarios un sensor corporal para detectarlos rápidamente y no perder el control.

“Rabia. Ira. Ánimo enfadado”.
Bogotálogo
pág. 237

Para Alejo se trata sencillamente de acomodarse porque está fuera de la voluntad individual y en este sentido acostumbrarse puede ser tanto una forma de habituar el cuerpo a ese maltrato como un motivo para entrenarlo y minimizar el riesgo, por ejemplo, teniendo “la mano disponible por si el conductor frena” como hace Juan. Un cuerpo no preparado para ese “sacudón” puede derivar en lesión y rabia.

Otra gestión importante es el acoplamiento con las infraestructuras dentro del bus, esto depende también de las condiciones corporales, la edad, habilidad para moverse, sostenerse, equilibrarse, estirarse y otras tantas formas y combinaciones que evidencian diferencias corporales. Walter cuestiona este aspecto en relación a los pasamanos horizontales y expresa que:

Si yo soy una persona bajita de estatura y los dedos me quedan a ras de las barandas, pero igual a mí me gusta agarrarme porque me estira el brazo y entonces de paso estiro las escápulas como entrenamiento. Pero ¿la gente? Mi mamá es más bajita que yo y solo tiene la opción de cogerse de las barandas del lado en los buses. Si así es ella que es adulta pues los niños que no van sentados peor. No tienen de dónde cogerse.

Angelita cuestiona precisamente “para quien fue pensado esto” porque se cansa y no en todos lados hay pasamanos verticales a los que Norma asume le toca “como sea llegar”, al igual que Angelita, Soler, Lorena y Liliana. Esta particularidad estructural desencadena una mirada inquisidora de ceño fruncido en busca del rostro de aquella mano anónima que sorprende con su maniobra metiéndose entre los espacios libres en busca de un tubo vertical. Maniobra en ocasiones desesperada cuando hay congestión y el bus ya está en marcha.

Otros usuarios como niñas y niños convierten estos pasamanos altos en zona de juego temporal mientras la persona mayor que les acompaña reiteradamente les dice “bájense de ahí” y ellos obedecen, pero una vez la mirada del mayor se retira reanudan el juego hasta que



Imagen 52: Zona de juego temporal a bordo de un alimentador.
Fuente: Foto propia, 2021.

el mayor advierte cada vez en tono más enfadado “que se baje que se va a caer” o directamente amenaza con propinar algún castigo aleccionador de los clásicos dentro del repertorio: “que se baje o le pego”, “si no se baja no lo dejo jugar con el celular”.

Los pasajeros eligen, repelen o se acomodan a determinados espacios y estructuras dentro del bus de acuerdo a sus propias condiciones. Buscan e idean construirse un espacio privado a pesar de la multitud recurriendo a formas convencionales y/o ingeniosas para hacerlo. La mayor o menor plasticidad corporal reluce por los ensambles que cuerpo humano y máquina-bus crean. A Juan le llama la atención los acordeones por la forma en que se “juntaban dos buses” y “porque se mueve un poquito”. Este “circulito chévere” es el *lugar transiente* que le impulsa a “poner el pie en el círculo que da vueltas, para sentir algo”. Cuenta que es una buena experiencia porque cuando “los pies giran ahí al mismo tiempo que el bus gira se siente la suspensión y la velocidad”. A través de su interacción casual con la estructura poniendo una mano sobre la baranda que gira hacia un lado y los dos pies dentro del círculo que gira en dirección contraria, ha perfeccionado su técnica para disfrutar sostenerse y mantener el equilibrio con la ligera torsión que dos fuerzas contrarias imprimen sobre su cuerpo, en la misma estructura que por la misma razón otros usuarios evaden.

JUAN tiene 25 años y trabaja como facilitador para una ONG. Vive en Usaquén a diecisiete cuadras de la estación Toberín a la que acude caminando de lunes a viernes a las 7 a.m. Su trayecto desde que sale de casa dura aprox. cuarenta y cinco minutos sin trasbordos.

Julia antes se hacía en la parte del acordeón hasta que escuchó que ahí “es donde como que cae todo el exosto” y ahora suele hacerse en “unos rinconcitos ahí al ladito donde cabes de pie como apretado” y “me encierro ahí con mi morral”. Angelita huye de las puertas que considera “un escenario de terror” en medio de “gente muy grande” donde siente claustrofobia porque no puede moverse ni respirar. Lorena ya tiene localizado el puesto detrás del conductor al lado de la ventana que “es genial porque cuando el bus gira no te da el sol”, además es seguro porque “los ladrones nunca se acercan ahí”; pero si el bus está lleno busca “un huequito” detrás del acordeón que “es bastante cómodo y pequeño” y se va sentada en el piso, tranquila de no pasarse porque ya tiene “contabilizado el tiempo”.



Imagen 53: Intimidación entre la masa
Fuente: Foto Propia. 2019

Elkin desiste de buscar hacerse a una silla si no está disponible desde que se sube. Prefiere dirigirse al acordeón para “evitar la multitud, que se vaya uno encima del otro, entonces voy



Imagen 54: Acomodaciones insospechadas.
Fuente: Foto propia. 2019

y me meto por allá en ese huequito y no me están tocando, ni me están molestando, ni voy peliando con nadie”. Alejo siempre

busca quedar cerca del acordeón que es su “escenario” para tocar.

Camilo es el único entrevistado que manifiesta disfrutar los recorridos en Transmilenio. Tiene sus “temporadas” según sus ganas de estar adelante y ubicarse en la zona de discapacitados porque “queda de pie perfecto, abre la ventanita y puede mirar hacia afuera”, o atrás cuando solamente quiere escuchar música o dormir. Recuesta su espalda, el hombro o lo que sea para evitar que sus manos

CAMILO de 25 años es arquitecto free lance. Vive en la localidad San Cristóbal a dos cuadras de la estación Ciudad Jardín. Antes usaba Transmilenio a diario para ir a la universidad pero desde que se graduó lo usa con la misma frecuencia para ir a trabajar o visitar a sus amigos.

entren en contacto con algo aduciendo saber “la carga de bacterias y la poca higiene que tienen todos estos pasamanos”, además porque ve “que todo el tiempo se suben estas personas que no sé, gente de la calle que tiene muy poco aseo en sus manos”.

A veces elige estar en la puerta porque “en tal caso que se llene no voy a ponerme a molestar a las otras personas ni tampoco quiero hacer maniobras para salir (...) no me gusta los pasillos porque a veces siento que se puede llenar y digo como no, no me quiero quedar aquí en la mitad un poco lejos de la puerta, creo que no estoy tan cómodo ahí”. Estar cerca de la puerta para facilitar la salida resulta ser un obstáculo para otros usuarios y motivo de conflictos y roces durante salidas y entradas. Resulta interesante que Angelita también “siente la angustia de no poder salir”, pero considera que esto sucede porque “los obstaculizadores” que se paran en la puerta hacen que la gente se aglomere “y uno no puede ni entrar ni moverse”.

Para Norma la subida es empujando y peleando, ahí “se le olvida a uno los buenos modales de la vida”. Mientras pide “ay por favor córrase que no está viendo que hay campo”, paralelamente “vas empujando empujando hasta que te logras acomodar. Yo ya aprendí que sí está muy lleno no me acomodo viendo a la gente sino viendo hacia la puerta y así, no me preguntes porque, cierra la puerta más fácil”.

De modo similar Maga se quita la maleta, la pone entre sus piernas sobre el piso y espera “pegadita” al vidrio, sosteniéndose con una mano del caucho que separa las puertas y con la otra de un pasamanos vertical. Esta maniobra para sostenerse requiere un ensamble con la máquina para no caer sobre otra persona principalmente en curvas o bruscos cambios de velocidad. Sostenerse del caucho exhibe en detalle la experticia de la mano que se hunde en

la ligera grieta de contacto entre las dos puertas mientras el resto del cuerpo resiste la fuerza de la máquina que hala.

Cuando se está de pie las posturas mantenidas por mucho tiempo generan una sensación de “encierro” que solo es posible liberar con movimiento. Una forma de gestionar esta sensación es el traspaso de pesos de una pierna a otra, de un brazo a otro. Norma que se considera “mala compañera” de viaje porque se mueve mucho, cuenta que la “gente te mira feo y te pelea” y cuando eso pasa siempre les dice: “Ay lo lamento mucho es que mi cuerpo tiene ciertas molestias y yo pues no me las voy a aguantar”. Le duele la espalda así que la mueve y trata de hacer ejercicio un poquito. Margot en cambio no se puede mover y siente dolor de espalda por el bolso, esa quietud se convierte en encierro dentro de su propio cuerpo.

La otra opción para aliviar el cansancio con un “antigravitatorio” sobre el cual apoyarse es sentarse -dice Miñeri-.

Hacerse a una silla

Dentro de las coreografías para hacerse a una silla el primer paso es “empezar a hacer las lecturas del cuerpo del otro”, sostiene Soler. Julia explica que “para mí funciona una lógica que es como si yo estoy en frente de esta hilera de sillas yo tengo prioridad, o sea para mí eso es lógico y a mí me gustaría que la gente funcionará así, pero muchas veces no”, exponiendo así su sentido de lo justo que considera debería ser normal para todos, pero en tanto no lo es surge el conflicto “y entonces -dice Julia-, como que agarro esas varillitas que tienen las sillas, la de adelante y la de atrás y como que *grr* marco territorio como de ya, yo estoy acá y si la señora se va a bajar pues sigo yo y como que dejó pasar a la señora y me siento”.

Walter identifica “quién tiene cara de que se va a bajar pronto” y con esa fórmula de adjudicar al rostro la revelación de intenciones, emociones y pensamientos describe movimientos nombrando el resto del cuerpo sin recurrir a la cara. Calcula que

Es mejor hacerse uno pegado a la silla que va a ocupar para cuando la persona salga uno pum cierra y se mete. Pero si va a coger el puesto de la ventana hay que hacerse no atrás de la silla sino adelante para que bloquee el de atrás y este está libre.

WALTER de 34 años es bailarín. Vive en la céntrica localidad Santa fe y usa Transmilenio “por ahí dos veces al mes” cuando visita a sus padres en Soacha. En ese trayecto gasta aprox. entre una hora y una hora y cuarto haciendo dos transbordos dentro del sistema y un carro aparte.

La estrategia de “anteponerse al movimiento del otro” de Walter resulta de la repetida observación de los otros para identificar la forma en que se abren o cierran espacios para llenarlos o incluso “usar” el movimiento del otro a su favor. Angelita coincide en que hay unos ángulos que funcionan y cuando alguien se levanta y ve que lo puede coger (el puesto), pone la mano en los tubos verticales, pero “sutil, sin empujar”. Es una cuestión azarosa “a veces pierdo, pero a veces funciona” refiriéndose a su estrategia de estar “*en la juega*” al

Voz de invitación para fijar la atención o la vista en algo. Bogotálogo 238

“estar *pillando* que cuerpos parece que ya se van a bajar”, porque hay otras miradas

Voz de alerta. Bogotálogo, 125.

pendientes de las sillas vacías y cuando no le ha

funcionado “se siente uno como un imbécil que avanzó y llegó otra persona”. Su risa avergonzada releva la ridiculez porque no solamente

los implicados en la competencia saben de la contienda, sino que otros pasajeros observan esta coreografía, pero la costumbre encarnada de “indiferencia” contiene la risa.

La destreza para hacerse a una silla implica tener en cuenta la materialidad de los cuerpos humanos y también de sillas y barandas. Hoy con la nueva disposición de sillas dentro de los “pinches modernos -dice Norma-, cabe la misma gente que en los otros, pero va menos gente sentada”, frente a lo cual la técnica quedó obsoleta y debe actualizarse.

Norma desde que entra elige ubicarse frente a alguien sentado para lograr una silla. Ya reconoce a algunas personas y puede calcular que “ésta que está allá se baja en la Escuela Militar, me le voy a parar ahí al lado. Ah ésta va hasta el Tunal, no, pues qué hago yo aquí parada si ya sé que ésta también va hasta el Tunal”. A veces logra la silla azul (silla preferencial) pero a veces la miran como “ay yo sé que usted debería estar sentada acá pero pues yo voy cómoda”. Sugiere que por su edad deberían darle una silla e interpreta esa mirada o el evitarla cuando “se hacen los dormidos” como gesto de indiferencia. Su interpretación expone el corte del contacto visual operando similar al espaldarazo como una forma de no reconocer al otro, sus demandas o necesidades.

Oficialmente Transmilenio reconoce como acreedoras de sillas preferenciales a mujeres embarazadas, personas mayores, personas con niños en brazos, menores de 7 años y discapacitadas. Aquí el manejo de impresiones y la lectura a partir de estereotipos definen si la imagen de la persona corresponde. Lorena tiene el carnet de discapacidad sensorial dado

que por su insuficiencia renal le dan pequeñas parestesias en las piernas y le resulta complicado mantenerse mucho tiempo de pie, pero a pesar de que muestra el carnet deduce que:

No me sirve de nada, me lo han botado de hecho dos veces diciéndome que es falso. Un celador la primera vez. La segunda vez muy acomedidamente pedí una silla azul y les dije: ¡hey!, *qué pena*, vengo con mucho dolor, realmente esto ya me sobrelleva. Yo usualmente me quedo de pie, pero ese día iba sobrellevada y le dije a la señora como: ¡hey!, por favor necesito la silla azul, en serio. Me dijo: ¿está embarazada? Le dije: no, pero yo soy una persona en condición de discapacidad. Y me miró de arriba a abajo y yo le dije: sí, sí la tengo, aquí tengo mi carnet. Se lo saqué y la señora me lo botó por la ventana. Y yo: ¡Ay mi carnet! Es loquísimo. Y la primera vez, el celador me dijo: ¡esto! esto para mí no es nada. Y lo botó a la basura. Y yo le dije: ¡hey! es un documento, se lo estoy trayendo de la eps (Empresa Prestadora de Salud), devuélvame, es mío. Le mostré -de hecho mi tarjeta de Transmilenio es de discapacidad- y me dijo: no me haga botarle la tarjeta también.

Expresión comodín del bogotano promedio para pedir excusas. Funge de “lo siento o “me excuso”. A diferencia de lo ocurrido en otras tierras hispanohablantes, en Colombia es más una fórmula de disculpa que de lamentación. Bogotólogo, 250

Corroborando el dictado de nuestra pemia local: “no es suficiente ser; es necesario parecer”, el caso de Lorena visibiliza el cortocircuito entre su presentación como discapacitada y la actitud tranquila en que “no se ve” su condición, razón por la cual se presume la falsedad del documento y no solamente no es digna de ayuda sino además la suponen aprovechada y la castigan botándole el carnet. Cuando puso la queja, de la que nunca obtuvo respuesta, decidió que:

En son de no llegar tarde al lugar de trabajo ¿cierto? por no perder el tiempo y no molestar los horarios de trabajo o bien de estudio, ya no volví a poner problema por eso, sino ya ni siquiera voy y pregunto. O sea, ¡bah! A veces sólo hago la fila y le digo a la persona: ¿Hey, podría esperar un poco?, porque pues cuando está la persona de Transmilenio le digo: Hey, mira tengo esta situación -ya ni les muestro el carnet- si me quieres creer créeme, y si no, pues yo hago la fila. Pero ¿podría esperar para poder sentarme?

Lorena aprendió que exigir significa “poner problema” además de perder tiempo y llegar tarde. Aprendió desde la tristeza, pasando por la rabia hasta la resignación que mejor “ya ni muestro el carnet”, y se anticipa al escaneo ocular diciendo “si me quieres creer créeme”. Este cortocircuito revela que la denominación políticamente correcta de *persona con capacidades diferentes* o *diversidad funcional* no se acompaña de su resemantización y, muy

por el contrario, se aferra a la figura de discapacidad que patologiza una condición biológica. En la práctica quien se dice discapacitado es sometido a pruebas oculares para corroborar la pasividad, malformación corporal evidente, acompañamiento de alguien que lo auxilia - porque no puede hablar o es ininteligible lo que dice-, de voz tímida -si es que puede hablar- y cara de pobrecito. Esta figura victimizante es la imagen estandarizada de mayor circulación, lo que implica la homogeneización de una realidad compleja y el consiguiente desagenciamiento que pone bajo sospecha de embuste a quien está sonriente o muestra firmeza y autonomía. Son formas retóricas de instituir el pesar y conmisericordia para ser “dignos de ayuda”. Lo que se instituyó ahí fue un estereotipo que funciona como matriz para discernir quién se ajusta o no al estereotipo, pero no está en cuestión el estereotipo y para ser creíble hay que representarlo. Sí no, puede irse de pie. Del otro lado de la trama se delinea la desconfianza como principio de comportamiento en las calles bogotanas, asunto en el que profundizaré en el capítulo 5, pero por ahora basta decir que ante la desconfianza e incredulidad la prueba visual implica verse como discapacitado según el estereotipo.

La matriz de percepción para distinguir “candidatos prioritarios para el uso de sillas” es hegemoníamente visual y esto puede explicar en parte, por qué un amplio número de quienes encajan no suelen pedir la silla, sino que esperan a que les sea ofrecida o que otras personas enuncien fórmulas del tipo “alguien le puede dar el puesto a la señora” o “un puesto para la señora que está embarazada”.

Para Sebastián, si se sube una señora con un bebé en brazos y ve un hombre sentado durmiendo o haciéndose el dormido, “me da mucha pena, pero yo sí le toco el hombro, amigo me le regala la silla a la señora, lo siento, y así me miren mal”. Procura hacerlo “con los hombres porque pues para levantar a una mujer no”, dado que “no porque esté diciendo que las mujeres son débiles y mucho menos”, sino porque “debe tener prioridad una mujer en un transporte masivo donde puede ser víctima de acoso o cosas así”.

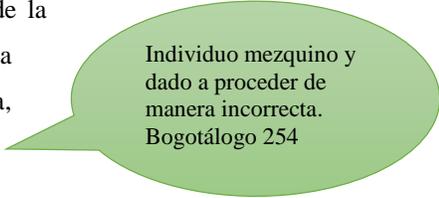
SEBASTIÁN tiene 27 años y trabaja como analista de pruebas para una empresa que desarrolla software para el sector salud. Vive en Engativá a tres cuadras de la estación Cra 90. Ya tiene calculado que a las 6:10 a.m. pasa el bus en el que demora veinte minutos más los ocho de caminar hasta la oficina.

Ante la ausencia de espontánea e inmediata oferta de silla, Yazmín reacciona diciéndole a quien visualmente le corresponde el uso prioritario: “pida su silla”. La excepcionalidad del

gesto de Yasmín resulta importante no porque evidencia la ausente oferta de sillas sino por la costumbre de esperar a que sea ofrecida o alguien la pida por otro. Esto concuerda con la eficacia en que Lorena obtenía una silla cuando era su madre quien “hacía que me dieran un puesto o me lo dieran”, lo que corrobora que la impresión que causaba la madre era más efectiva que la de la risueña joven.

Es precisamente la apariencia de joven y la inmediata operación de etiquetado que la vincula a una serie de significados, la que construye la lógica de que “unos muchachos tan sardinos, llenos de vida” deberían ceder el puesto tanto a quienes oficialmente tienen acceso prioritario, o como menciona Margot, “cederle el puesto a la dama”. Si examinamos desde la otra orilla, Miñeri relata:

De lunes a viernes salía del trabajo en plena hora pico y caminaba hasta la estación Héroes cargando el compu -en el trabajo no nos daban-, y salía ya mamada después de todo el día dar clase. El Transmi siempre estaba lleno y era una tortura soportar el peso de la maleta y *estar en la juega* de que no me robaran. Y si lograba un puesto que era medianamente un alivio, pues me sentaba, pero claro, como uno es joven entonces es un *rabón* porque no cede el puesto.



Individuo mezquino y dado a proceder de manera incorrecta.
Bogotólogo 254

Margot siente que cuando ella y otra señora pidieron el puesto a “unos muchachos”, ellos “muy educaditos” lo hicieron, mientras que en el orden inverso cuando la joven Lorena pidió una silla a una señora explicando ser discapacitada, operó la desconfianza porque “juventud” está asociado a vitalidad, lozanía, resistencia corporal. Esta lógica supone que el joven puede físicamente aguantar de pie y debe moralmente ceder el puesto, ignorando que estar de pie en Transmilenio, en hora pico y cargado de equipaje resulta difícil a cualquier edad. Incluso ir sentado en la silla que da al pasillo “muchas veces es problemático, la gente va muy cansada y se empiezan es a acostar literal a descansar encima de la persona que va sentada” cuenta Elkin.

El punto del conflicto subyace porque automáticamente opera la comparación para definir quién tiene “más derecho” a una silla, pero dicho conflicto tiene sentido en un contexto de competencia por recursos limitados no exclusivamente referidos a una silla sino a la situación total en la que **el cansancio es colectivo y rueda hacinado en un Transmilenio en hora pico.**

Existen otras condiciones corporales como las hernias de Liliana o el manguito rotador de Norma, que aunque no tienen certificado de discapacidad -y no les serviría de mucho si no se les nota-, opera una discapacidad de partes de su cuerpo que condiciona el tipo de movimientos y posturas que pueden sostener para evitar dolores y lesiones. Por esta razón para Norma es habitual sostener su equipaje con una mano y excusarse por una determinada acomodación diciendo: “¡ay, qué pena señor!, es que todo está en la mano y si no me cojo de la barra no hay nada que hacer”.

La disculpa que refiere Norma resuena con los adultos mayores que “a lo directo a lo frentero”, la Maga comenta haber visto “pasarle a todo el mundo por encima para coger una silla”. A contraplano, vemos la angustia en situaciones donde la discapacidad por vejez impulsa maniobras para mantener el equilibrio a bordo de un Transmilenio en marcha y pasamanos inalcanzables. Factiblemente este modo “a lo directo a lo frentero” puede ser una versión de la mano anónima busca-tubo vertical.

MAGA tiene 27 años y trabaja como artista comunitaria para la primera infancia. Suele transportarse en bicicleta pero una vez a la semana los fines de semana viaja hasta Suba desde Engativá oriental hacia la casa de sus padres para recoger a su hermano e irse a entrenar. Su recorrido dura aprox. una hora incluyendo un transbordo en alimentador.

La intimidad en medio de la masa

Existen acomodaciones que buscan no solo una acomodación del cuerpo sino además el sostenimiento y protección de objetos, pertenencias y equipaje. El celular es el primer objeto que se protege. Alejo y Angelita coinciden en observar la repetida postal de “la gente metida en su celular”. Diego lo confirma contando que la mayor queja reportada por los usuarios respecto al personal policial y otros trabajadores de Transmilenio es “estar pegados al celular”. Aquí conviene señalar, parafraseando a Durán, que su uso constituye un viaje en el espacio web paralelo a los viajes en el espacio urbano. Es precisamente esta inmersión “una de las estrategias preferidas para sobrellevar la jornada” permitiendo estar simultáneamente con otros y en otros sitios (Durán, 2017, 129).



*Imagen 55: Viaje simultáneo en el bus y la web.
Fuente: Foto propia. 2019*

La presencia simultánea en el bus y la web para el usuario que centra la atención en el dispositivo deriva fácilmente en el olvido del contexto en el bus. Una forma de desdoblamiento es

la “desatención cortés” que describió Goffman cuando el dispositivo no era un celular sino un libro que concentraba la atención del lector ignorando la presencia de otros individuos a su alrededor. Alejo cuenta que “hay mucha indiferencia” cuando se presenta con su clarinete, pues “no te dan ninguna señal de que tú existes” porque están “mirando pa fuera” o porque “celular con audífonos es como que la persona está convertida en un zombi y no sale de ahí”.

Cuando Angelita dice que “si uno hace un paneo a cualquier hora, la gente está ahí” en el celular, muestra con nitidez que es hoy un dispositivo protésico digno de postal del ensamblaje humano-máquina y se suma al repertorio de técnicas para evadir el contacto visual e ignorar a quien está tratando de llamar la atención.

3.6. LA BAJADA

Cuando el bus está “más liviano, ya está más suave” entonces no es necesario lidiar entre la gente sino simplemente esperar a llegar a la estación, que la puerta se abra y bajar. Esto les sucede a Elkin y a Juan cuando en las mañanas van llegando hacia sus lugares de trabajo. El vacío del bus le permite a Juan irse acomodando y caminar tranquilamente hacia la puerta trasera para avanzar unos pasos y quedar más cerca de la salida del costado occidental. Es una forma para ir “ganando tiempo” en los “tiempos muertos”.

Cuando el bus está lleno implica luchar contra la fuerza de la masa cuya forma ya no es el empuje-expulsión de la entrada sino la absorción/succión con la que Juliana siente el “puaw”

(sonido al destapar una gaseosa), recreando la presión interna dentro del envase de movilidad. Se requiere esfuerzo individual para “salir de un bicho de esos” -dice Maga-, que se pone la maleta enfrente y avanza con un “permiso... permiso... permiso... señora permiso”.



Imagen 56: Códigos internos de emergencias y contingencias.

Fuente: Foto propia. 2019

Según Julia “hay que escabullirse y hacer lo posible por salir antes de que cierren las puertas”, pues son como la boca de ese bicho que ha agarrado a varios usuarios causando un “TM21” -según los códigos usados entre funcionarios-. Lorena corrobora este tipo de sucesos que le parecen “a veces muy chistoso” como cuando se le quedó el almuerzo porque se le atravesó una señora y “era perder el almuerzo o perder la mano”. Aunque se ríe dice que la bajada es “catastrófica” por la aglomeración en las puertas donde la clásica fórmula “con permiso” no le es eficaz dado que la gente no la ve por su estatura. Elkin, que también padeció atascos por su equipaje, aprendió que lo mejor es una maleta terciada que se funde con él y le permite fluir entre la masa.

Cuando la bajada no ocurre en una estación intermedia sino en un portal, se evidencia la fuerza de arrastre en la que “tira todo el mundo a bajarse” - dice Norma- y luego se disuelve en múltiples direcciones sobre la plataforma. Para Walter que se resiste a tal ritmo, “a veces es más feo bajarse que subirse”, puesto que su ruta es muy frecuente para toda la gente que vive en Ciudad Verde, entonces al llegar espera a que bajen o se hace a un ladito para que la masa humana avance y él pueda irse “más tranquilo” y “relajado”.

Unos pasos más adelante esta coreografía colectiva se empieza a singularizar en ritmos y vertientes hacia la salida del sistema o hacia las zonas de alimentadores o troncales -según la dirección del recorrido- que marcan el reinicio de un nuevo trayecto con sus filas y esperas. Para Norma “ese trecho” hacia la zona de los alimentadores le aburre porque “ellos tienen unas colas allá en el Tunal, miedosas”.

Yasmín, cuando llega al portal 80 y hay mucha gente, pasa el torniquete más adelante dando dos pasos prohibidos sobre la vía para esquivar la baranda que subdivide la plataforma de alimentación. Esta es una táctica repetida en Portal 80 en versión equilibrista al filo de la plataforma o en versión sube/baja para reincorporarse rápidamente sobre la plataforma mientras se escucha por altoparlante “recuerden que está prohibido caminar sobre las vías”.

Cuando Elkin llega de su trabajo al portal Usme rumbo a casa y está congestionado, prefiere gastar más dinero y salir del sistema para tomar un bus particular que gastar la hora o cuarenta minutos que se ha quedado esperando el alimentador.

La salida del sistema es el reencuentro con el torniquete, si se hace por la ruta autorizada, o a las vías por la salida irregular, que abrevia espacio/tiempo. En la Estación del Sur era notorio este segundo tipo (antes de que instalaran los separadores puntiagudos sobre las vías vehiculares) y dentro de este grupo varias personas abordaban de inmediato en el carril contiguo a Transmilenio un servicio intermunicipal que indicaba que todavía faltaba trecho. Esperan los colectivos ubicados sobre un angosto sardinel que separa los tres carriles, otros optan por esperar directamente sobre la vía. En esa hora pico (6:17 p.m.) el flujo vehicular sentido norte-sur aumenta y quienes se bajan de la plataforma sortean entre vehículos para llegar al otro lado. Es un “orden negociado” en el que el trancón vehicular facilita el sorteo de los peatones a pesar de que teóricamente la vía es de los carros y hay puente peatonal. (DC, estación San Mateo, 16 de febrero 2016)

Salir del sistema es fluctuar a otro espacio dentro de la ciudad. Lorena acompasa ese paso con un “¡Ay Dios mío, sobreviví!”, mientras que Julia, como tiene “las expectativas tan bajas”, hay veces que se sorprende de que no le fue tan mal, otros días sale masajeándose el ceño fruncido sintiendo “como prueba superada” salir “sin haber asesinado a nadie”.

Margot dice “gracias dios mío, no me pasó nada, llegué bien” y de inmediato acelera el ritmo para llegar a su destino. Le tiene miedo a la calle y de ahí explica que “en el Transmilenio no se pone uno a alegrar con nadie, porque uno no sabe con quién se encuentre”. Su miedo se activa más si es oscuro. Siente nervios de que “lo cojan a uno, lo atraquen, porque en cualquier momento le sale alguien a uno”, de repente por una cuadra.

Y para quienes les espera un puente peatonal la descripción de Norma sobre “subir un trecho, luego recto y luego ya tengo que bajar” resuenan con la perspectiva de Julia para quien los puentes son una forma “retorpe que requiere un amplio desplazamiento del peatón”, además del peligro de las latas que le recuerdan la vez que su pareja “se tropezó con una vuelta de esas y luego terminó mal de la rodilla como tres semanas”.

Para Norma, “el cambio de salir del Transmilenio y llegar a respirar eso” en el portal Tunal la hace preguntarse si los olores del sector la estarán enfermando. La impresiona que Ciudad Bolívar “tiene un olor muy feo y hay días en que el olor te pateea”, explicando que se trata del olor de las curtiembres.⁷ Es la única entrevistada que se pregunta explícitamente si su salud puede verse afectada a causa de un olor. Sin embargo, otros entrevistados manifiestan la preocupación por el uso del diésel, de lo cual se desliza la consideración del medio ambiente como “otro” actor social cuya salud es necesaria para nuestra propia existencia desde una perspectiva de interdependencia simbiótica. Así las cosas, el hollín que ennegrece la piel de la ciudad es sentido como un perjuicio, de la misma forma que una repentina nube de humo negro se disipa por el aire y es repelido por usuarios que se tapan la nariz mientras caminan por la plataforma y una voz grita “¡dónde tiene el exosto!”.

⁷ Industrias curtidoras ubicadas en el barrio San Benito cerca al portal Tunal, cuyos procesos generan vertimientos tóxicos al río Tunjuelo y al ambiente.



*Imagen 57: Grabado sobre vidrio en estación
Fuente: Zamora, 2016*

4. LOS DRAMAS DE LA INSEGURIDAD⁸

La inseguridad ocupa un lugar importante dentro de las agendas políticas y las preocupaciones de la vida en la ciudad. Constituye un lugar común desde el cual –como vimos en el capítulo tres- se avalan campañas, políticas públicas, discursos, requisas y como veremos en éste capítulo se convierte en narrativa y categoría para leer la ciudad.

A partir de las recomendaciones para usar Transmilenio que las personas entrevistadas ofrecerían a un potencial extranjero, encontramos que la más repetida es que “pilas con las cosas” porque “es súper peligroso” entonces que “no saque el celular”, que “no se lo meta en el bolsillo de la cola”, que “cuide sus pertenencias y lleve lo necesario”, que “después de las 9 de la noche no lo use de la 72 hacia el sur”, que “le eche ojo para dónde va”, a las zonas circundantes y las mismas estaciones porque hay unas que “son más *videosas* que otras”. Se deduce en estas sencillas formulas la importancia de pre-producir la experiencia de viaje en torno a la inseguridad reconociendo coordenadas espacio-temporales en las que se considera vital sostener un estado de alerta para gestionarla.

* Algunos apartes de este capítulo y el siguiente fueron utilizados para el trabajo “Gestión del temor en la región moral” en el año 2021 para la asignatura Perspectivas contemporáneas de sociología de la cultura, en el que entablé un dialogo desde mis aproximaciones a la cultura afectiva en el sistema de transporte masivo, con la mirada que expone Perlongher sobre la ciudad y la interacción, a través de su trabajo: “La prostitución masculina” (1992).

Teniendo en cuenta que estas recomendaciones surgen de las **coreografías de la rutina** en tanto prácticas repetitivas que hacen de Transmilenio una experiencia pedagógica que enseña cómo movilizarse corporal y emocionalmente, en este capítulo nos aproximaremos a narrarla y enlazar dichas coreografías con procesos de construcción de sentido a partir de la lectura de los otros y la definición de situaciones de inseguridad.

Me interesa de forma particular analizar desde la perspectiva de los usuarios la forma en que se leen prácticas explícitamente prohibidas por la empresa Transmilenio en nombre de la seguridad y contrastar esta lectura con las nociones de inseguridad que emergen de las experiencias de viaje.

En consonancia, la primera parada de éste capítulo “El juego de las impresiones” se enfocará en el nivel micro de la lectura de los otros, planteando desde un enfoque dramático los modos en que opera el reconocimiento de personajes específicos dentro del sistema para asignarles representaciones e identidades y enmarcarlos en narrativas más amplias respecto a la ciudad. En esta aproximación que no pretende ser exhaustiva me concentro en algunos personajes que usan Transmilenio como espacio de trabajo informal, rebusque o escampadero, precisamente porque su accionar es prohibido dentro del sistema por considerarlo foco de inseguridad.

Posteriormente entrelazando estos niveles de lectura de los otros y las situaciones en las que se les enmarca me aproximo a la noción de “inseguridad” que tanto en la narrativa institucional como en voz de los usuarios es referida con frecuencia, pero aquí la abordaré desde las experiencias de viaje. La idea es recorrer el tránsito desde las experiencias de viajes profundizando en las técnicas para gestionar la inseguridad desde el reconocimiento de situaciones hasta la adopción de técnicas para la protección de objetos y del cuerpo mismo.

4.1. EL JUEGO DE LAS IMPRESIONES

El enfoque dramático para leer la vida social nos muestra la bisagra en la que **la interpretación configura culturas afectivas exhibiendo su doble cara tanto de ejecución como de lectura** de gestos, sonidos, monólogos, quietudes, movimientos, vestimenta, entre otras materias performativas.

En el transporte público donde lo privado se hace público Liliana encuentra que hay personas “que no son reservadas” y “cuentan sus anécdotas o recalcan lo que vivieron el fin de semana”. Quien hace uso del celular se sumerge en su conversación y en algunos casos su inmersión se extiende hacia otros pasajeros que van imaginando la vida de su compañero de viaje a partir de lo que alcanza a ver en la pantalla o deduce por lo que escucha.

Walter a partir de escuchas de ese tipo infiere roles e identidades como el de los que “quieren hacer notar al otro que están estudiando, como dándose un lugar desde el saber, entonces hablan en voz alta” y él deduce que estudian psicología o derecho; o las madres cabeza de hogar que él interpreta tienen niños “chiquiticos” porque hablan “si mamá ya voy aquí, ahí le dejé, llévelo al jardín”; o el novio que va reportando “el minuto a minuto a la pareja: hola mi amor, sí ya me subí al Transmi, ya voy aquí”.

De entre los múltiples roles que reconocemos de los otros en Transmilenio, hacemos una distinción entre quienes lo **usan como medio de transporte y quienes hacen de éste un espacio de trabajo informal, rebusque o escampadero.**

En términos generales dentro de estos últimos se distinguen “vendedores ambulantes”, “artistas callejeros” “habitantes de calle” y “ladrones”. A medida que se indaga en los significantes asociados aparecen otras etiquetas y se va disolviendo entre los entrevistados el consenso que deriva en evaluaciones morales, estéticas, políticas e ideológicas que se afirman y/o refutan en múltiples combinaciones.

Surgen ambigüedades sobre la inclusión de los raperos dentro del grupo de artistas callejeros, sobre si *ñero* es lo mismo que raperos o si todos los raperos son ladrones. Ambigüedad sobre



Término que en su carácter despectivo es asociado a pandillero o malandro inscrito en contextos de marginalidad en sectores populares.

el rol de los vendedores ambulantes como cómplices de ladrones. Mención a los venezolanos como una etiqueta que se superpone a etiquetas de vendedores, artistas callejeros y/o ladrones. Cuestionamiento sobre si los habitantes de calle son ladrones o solo rebuscan una moneda, comida o un rincón para dormir. La esterilidad de definir estrictamente los límites entre una u otra categoría se contrapone al rastreo en el modo en que su presencia genera inquietud entre los entrevistados.

En primer plano subyace una evaluación ligada a la demanda económica que estos personajes presentan y por la cual para muchos es una molestia. Angelita los engloba -a excepción de los ladrones-, como que se montan a trabajar ya “sea vendiendo servicios, vendiendo historias tristes o vendiendo productos”. Según Margot “hay unos que cantan, unos que piden, otros que lloran, otros que dicen que le mataron hasta a la mismísima mamá”.

Norma se pregunta si “no será que Transmilenio puede hacer algo” porque “no puede ser que se calla uno y empieza el otro. Considera que la presentación debería ser una cosa corta y rápida tipo: “Que pena molestarlos vengo a ver si ustedes me pueden ayudar, estoy atravesando una mala situación no sé si alguno me puede ayudar”, y quizás así les ayudarían más fácil porque “se vuelve muy aburridor” esa dinámica desde la extremidad noroccidental en Suba hasta la extremidad suroriental en Ciudad Bolívar en la que “te repiten el problema que tengan, dos, tres veces”.

Julia odia cuando piden dinero bajo “la figura del mendigo” que considera “caridad cristiana”. Se siente “reinvadida” de que usen una estrategia en la que “te obligan” como “el mimo que te pone la carita feliz y luego se para a hacerte monerías para que le des plata y si no, te la quita”. Sin embargo, lo enmarca en “una cultura del rebusque y pues cuando hay tanta crisis económica hay que buscarse estrategias para presionar a la gente pa que colabore”. A veces se siente una *piroba* porque ve ancianos o niños mientras ella está



Persona que no le importa causarle mal a otra.

“rebien” y sostiene una discusión moral interna que la cuestiona, “¿quién soy yo pa decir: es que te gusta Cristo que horror?”. Agrega que en medio de “la propuesta transmilenalista” de acabar con el característico rebusque en el bus de “toda la vida en estos pueblos latinoamericanos”, siente que “ahí seguimos, no somos tan perfectos como pretenden crearnos con estos sistemas -que tampoco son perfectos-, entonces eso me gusta”.

Lo que generaría una tipología del rebusque es la performance para “solicitar un apoyo”, “su colaboración”, “la monedita o cualquier cosa que mi dios ponga en su corazón”. Entre la variedad de presentaciones la de “víctima” en múltiples versiones articulando elementos que sirven para establecer una escala y situarse por debajo y por ende digno de ayuda o auxilio económico, goza de gran arraigo. La vista y la escucha son los sentidos privilegiados para vehiculizar la presentación, de ahí que el tono y la modulación de la voz en historias trágicas

se conjugue portando cicatrices, deformaciones corporales, dispositivos médicos ensamblados al cuerpo, certificados y fórmulas médicas, certificados de defunción, papelitos con información de centros de rehabilitación y albergues, entre otras formas para movilizar en el pasajero -devenido público-, sentimientos de “caridad”, “buena voluntad” y “solidaridad”. Norma se “muere del pesar por los niños” y aunque le “da mucha rabia que tengan que sacar los niños a eso”, da plata o un paquete de galletas o algo porque piensa “Dios mío un niño tiene hambre”.

Frente a los “artistas callejeros” se observa una transformación de las posturas corporales del público/pasajero para atender a lo que cantan, recitan, leen, bailan. Aunque algunas personas “desatienden cortésmente” la irrupción del artista, el paisaje se transfigura en ojos que dirigen su mirada hacia él/la artista en cuestión. Emergen risas, sonrisas, carcajadas y aplausos que rompen con la rigidez corporal y eventualmente surgen comentarios y pequeños diálogos entre el público, o como hace Norma para no dejar bajar a “una parejita de hermanas que canta muy lindo” entonces las aplaude y con palmas pide “oootra, oootra”.

Hay excepciones en las que se duda del talento del artista, pero se aprecia que “por lo menos hizo su esfuerzo”, -dice Norma-, aludiendo a los que “cantan que da tristeza”. Para Julia, “que lleven una guitarra y canten una mierda y que quieran plata porque están echándole ganas” no es de su gusto; pero sea lo que sea Margot casi siempre da una moneda porque “eso es lo que me dicta mi corazón y no es fácil pararse frente a un público, uno bien novato a cantar, a decir una poesía”.

Dentro de las artes al rebusque a bordo del Transmilenio la música es repetidamente interpretada con algún instrumento, acompañamiento de fondo o a capela. Alejo que toca el clarinete prefiere el bus porque puede interactuar más con la gente mientras que los túneles son territorio de paso. Busca las rutas expresas que al tener menos paradas ofrecen más tiempo para “hacer lo que haces completo sin que se abran esas puertas”, y así evitar a la policía, que se baje la gente sin colaborar, o se suba otra y queden como: “y ¿éste quién es?”. Él saluda “buenas tardes para todos, un poco de música voy a compartir con ustedes, espero que les guste”. Comienza a tocar (normalmente folclor colombiano) y después de la primera canción, “bien la canción que sigue es del maestro Lucho Bermúdez -por dar un ejemplo-, y suena así tatatatata”. Toca una canción más y se despide con una última diciendo “espero

que les haya gustado, feliz tarde para todos, del maestro Petronio Álvarez: Mi Buenaventura, cha ta ta ta ta tan tan”. Y, para terminar: “bien amigos de esta manera me gano la vida, este es mi modo de trabajar, si le gustó, si me puede colaborar, muchas gracias, con todo respeto me acerco a su asiento, feliz tarde para todos chao chao”. Normalmente a la gente le gusta, aplauden, y si no le dan una colaboración le dicen “chévere”, “gracias”, “muy bien”.

A Julia le “generan mucha empatía los raperos y raperas”. Siente que no quieren mostrarse como buena persona sino por el contrario “un poco agresiva, que está rebuscándola, que puede asustar a otras personas”. Cuando suena rap su oído se activa y se presta a escuchar. Entre lo que ha escuchado la ha impresionado y le parece “rebonito” lo que cuenta mucha gente que viene de Venezuela:

Me parecen como juglares que es fuerte porque es como de estar resistiendo, de estar saliendo de un lugar porque no hay manera, no hay alternativa pa sobrevivir y de llegar a este lugar como desplazados y buscando cómo arreglárselas, como que me parece bonita la estrategia del rap. Me conmueve resto y me dan ganas como de hacer un aporte, para mí no es una limosna es un aporte bacano. (...) Me envidia un poco que ahora mismo con lo de Venezuela siento que crecimos escuchando gente desplazada, como un guion de gente desplazada que muchas veces pues se vuelve repetitivo y es

JULIA de 32 años teletrabaja en su casa en Teusaquillo. Usa Transmilenio tres veces al mes para visitar a sus padres o eventualmente hacer trámites burocráticos en el norte o desplazarse del aeropuerto a su casa. La cercanía con la casa de sus padres en el centro hace que su recorrido dure entre 7 minutos máximo 10.

cabrón porque es la realidad, o sea, a lo bien la gente en Colombia desde que yo tengo memoria y desde mucho antes pero pues desde lo que yo he visto, desde los 90 pues, escucho gente que, “nos tocó dejar la casa y estamos acá toda la familia y no sé qué y tales”, y siento que eso logró bajar un poco y es exactamente lo mismo que está pasando con los venezolanos ahora o sea siento que es la misma historia. Cargada de unas sensibilidades bien distintas en las personas, pero para mí es el mismo problema, la guerra económica que recae sobre unas personas que tienen que llegar a rebuscar contando esa historia. Por eso me conmueve mucho cuando lo escucho en rap.

La escucha de estos relatos permite identificar elementos del contexto político y social. En el encuentro opera la etiqueta “venezolano” enmarcada en la intertextualidad que desde las noticias principalmente, refiere la crisis en el país vecino y dispone guiones para interpretar y actuar en el encuentro diario, siendo el transporte público -principalmente en la troncal Caracas cuyo nombre se dio en honor a la independencia del vecino país- el escenario de ebullición de estos encuentros.

Diego en su labor como mediador buscaba “la mejor forma para llegarles” pero los venezolanos “se dejaban hablar” poco. Intuyó “sentimientos encontrados en ellos” a raíz de “una cuestión ya como complicada con el colombiano” de estar aquí porque toca y querer irse, pero no poder. En la Estación Calle 22 vio en su mayoría mujeres cabeza de familia y cuenta que al inicio de la cuarentena muchas familias hicieron bloqueos porque “Transmilenio era el medio que utilizaban para subsistir y realizar ahí sus ventas, así sea yendo a robar, pero ya se les bajó resto el nivel de robo”. Diego expresa su contradicción porque, aunque

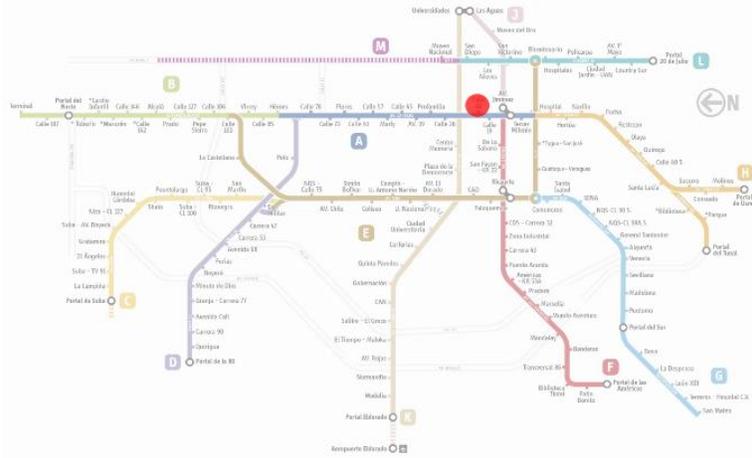


Imagen 58: Detalle ubicación Estación Calle 22
Fuente: Intervención sobre Plano General Transmilenio

reconoce las condiciones difíciles de los migrantes venezolanos, considera que “el Distrito también les ha intentado ayudar con mercados y cosas así”, pero dado el resentimiento y algunos “con su arrogancia” cogen los mercados, los tiran al piso y dicen: "yo necesito es un mercado para tres meses no para un día".

La nacionalidad -nombrada o deducida por acento- se sobreimpone a los relatos singulares como sello de drama migratorio que explica su llegada y opera como moneda de cambio para enmarcar el relato. Yazmín recuerda que concertando el precio por unos bolívares ofrecidos por un joven cual suvenires a “cualquier peso porque eso no valía nada”, él no sabía cuánto cobrar ni ella cuánto pagar. Finalmente le dio diez mil pesos, pero él decía que le estaba dando mucho y ella que igual le servían más a él. La jefa de Yazmín le reafirmó luego que había pagado muy caro. Lo interesante del asunto es cómo se resuelve la dificultad de traducir equivalentes monetarios con el reconocimiento de un drama instalado como narrativa trágica mucho antes del encuentro.

YAZMIN de 48 años trabaja en una oficina en el centro de Bogotá. Vive en el extremo occidental de Engativá y de lunes a viernes se desplaza aprox. dos horas haciendo tres transbordos que incluyen un alimentador.

Otros pasajeros reconocen el marco del “drama venezolano” y lo identifican como guion dentro del repertorio de las performances del rebusque. Para Elkin la mayoría son hombres vendiendo dulces que “siempre están pidiendo colaboración, que están en Bogotá, que no tienen ayuda, hace poquito llegaron o no tienen una fuente sustentable de trabajo que les ayude”. Él no les ayuda en su “método de trabajo” y le gustaría que:

Por lo menos tuvieran la decencia de no competir entre ellos porque muchas veces se suben dos personas, y una coge un vagón y el otro coge el otro vagón, y cuando termina uno, éste se va para donde está el otro y el otro se viene para donde estaba éste. No dejan descansar a la gente y juntos vienen a pedir lo mismo, juntos trabajan igual, ofrecen el mismo producto.

La competencia que Elkin lee en sus trayectos a bordo del bus puede también ser interpretada -cuando se observa la dinámica fuera de los buses-, como una cooperación en la que se acompañan la ruta distribuyendo el espacio del bus que luego es intercambiado para contar su historia más que vender dulces. Las estaciones son justamente espacios de encuentro entre quienes están rebuscando en el vaivén de subir y bajar de un bus, intercambiando relatos de sus experiencias, información sobre puntos, rutas, horarios, presencia policial. En el caso venezolano se observa -y no sólo dentro de Transmilenio-, la andanza conjunta, la presencia de familias -de sangre y no-, en el rebusque.

Margot refiere “tanta situación de todos estos venezolanos” porque ve grupos de 10-15 muchachas, con niños, con tasas de almuerzos comiendo, muchachos esperando subirse a cantar o vender. Deduce la nacionalidad porque “son como morenitos y hablan así” y cuenta que en la Estación Jiménez y sobre todo en la Nariño, ha visto mucho “como un profesor” que los “entrena” en lo que tienen que decir, cómo cantar, qué canción. Por eso Margot deduce que

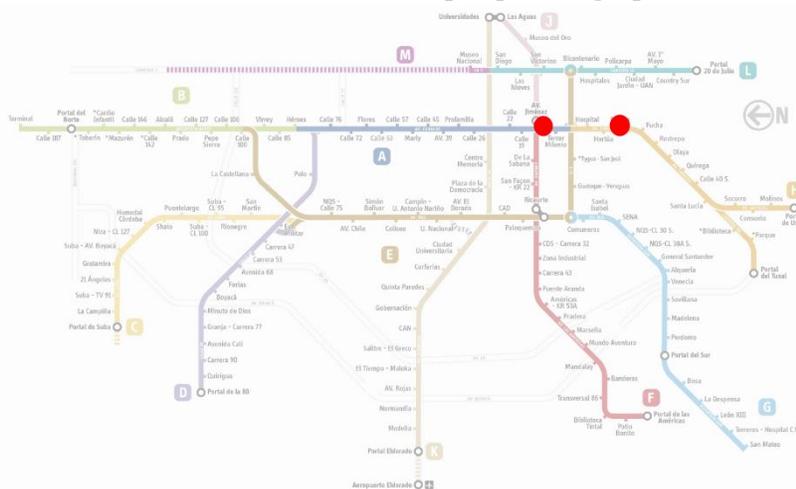


Imagen 59: Detalle ubicación Estación Jiménez a la izquierda y Nariño a la derecha. Fuente: Intervención sobre Plano General Transmilenio

Todo ese teatro que ellos cuentan, no es que salga del corazón. Son historias, o a lo mejor pueden ser unas ciertas porque no podemos decir que no, pero todo ese teatro y ese show que ellos dicen en su historia, (...) es que los maestros les meten eso en la cabeza como en las religiones: mira tú tienes que decir que le mataron a su mamá, que tatatata.

Las presentaciones que se escenifican en el transporte público son sometidas a la evaluación del público/pasajero que en el caso de quienes piden dinero pasan por el “detector de mentiras” aplicado in situ. Norma vio a un venezolano que se puso a llorar contando su historia y para ella fue “tenaz porque se suben tantos y uno no sabe que será verdad y que no y además no se le puede dar a todas las personas porque son muchas”. Para Liliana después de tanto andar se aprende a distinguir que “éste es el mismo con el mismo cuento”.

El cuento que refiere Liliana, el teatro o show que refiere Margot, independiente de la calificación de verdad o mentira dan cuenta de la comprensión sobre el carácter maleable de las presentaciones para movilizar afectos. Resulta interesante como dentro de las performances del rebusque en el bus, el género trágico -no siempre convertido en victimización-, instala tensiones éticas y morales precisamente porque en el incesante juego de las impresiones, ser interpelado a “solidarizarse” con quien se presenta como víctima de su drama familiar, económico, doméstico y/o nacional implica el riesgo de *comerse el cuento*. Este fue el dilema interno de Norma con ese venezolano que lloraba y la gente le ofreció agua para que se calmara.

La problematización de determinadas presencias y su afluencia en determinados lugares contribuyen a perfilar y caracterizar los lugares mismos, a dotarlos de significado y constituirlos como actores sociales. Diego calcula que “un poco de pronto por la talla” lo enviaban a estaciones “pesaditas” que “tenían digamos su nivel de... no sé, como que la gente un poco más compleja, ¿sí? cada una tenía situaciones diferentes, sobretodo de seguridad”. La Estación Calle 22 es una de esas estaciones que cuando Diego ingresó a trabajar “tenía la fama (...) como un estigma” de que había un grupo de migrantes venezolanos que siempre hurtaba celulares, razón por la cual él intentaba evitar que las personas que transitaban se tuvieran que bajar o pasar por esa estación. Luego comprendió la fama cuando percibió los alrededores en los que veía riñas con puñal y empezó a identificar personajes, entre los cuales quienes más ingresaban eran “migrantes” –refiriéndose a los venezolanos- que en su mayoría no validaban pasaje y él tenía que “intervenirlos” y después de tantas ya preferían ir a otra

estación y evitarse el "oye, pero otra vez tú ¿qué pasa? estás perjudicando mi trabajo" enunciado por Diego.

En esta estación que bordea por la troncal Caracas la "zona de tolerancia" del Santa Fe reconocida por el ejercicio de prostitución, también hacen presencia economías ilegales del microtráfico alrededor de las cuales converge "gente compleja" -explica Diego- a la que además se sumaron habitantes de calle tras la eliminación del Bronx, de la cual hablaremos más adelante. Diego considera que con los habitantes de calle pudo llevar a cabo su rol de mediador más fácil que con los venezolanos. Había días que él y su grupo de trabajo se dedicaban a realizar solamente oferta pública de instituciones a las personas que iban viendo, informarles sobre hogares de paso y jardines donde pueden dejar a sus hijos. Les comentaba y ellos tomaban nota y ya después "lo ven a uno y q' hubo, q' más, no sé qué, mire estoy pasando esto" y él les colaboraba mucho más porque "le tiran más a uno la buena". Recuerda a uno que le dicen Richard y siempre se sube por la Caracas a cantar con una botella de plástico y hace sonidos "como de tambor y canta cosas referentes incluso al sistema, de que tienes que pagar tus pasajes y no sé qué". Diego cree que su presentación era algo "muy sorprendente" que agradaba porque "es interesante escucharlo, es diferente". Y aquí aparecen las singularidades que complejizan las etiquetas cuando Richard leído como habitante de calle es también leído como artista callejero que se la rebusca tocando y cantando. Así como se entra y sale del estatus de pasajero/peatón, dentro del juego de las impresiones se entra y sale de las etiquetas, se sobreponen unas a otras y ciertas superposiciones resultan paradójicas o de compleja lectura.

Para Lorena, "a esa hora" de la fría mañana "nunca falta" el habitante de calle cuando hace su transbordo en la Estación Jiménez. Los describe con cobija al hombro, sucios, la mayoría de las veces oliendo mal y "cuando suben bañaditos piden dinero". Ante el encuentro Lorena manifiesta sentir tristeza y pensar "oh dios cómo puede una persona llegar a estar así", suponiendo que debe estar triste, sentir frío y hambre. Dice que "es un espacio del día en el cual reflexiono mucho de lo que voy a comer, de lo que voy a hacer, de lo que estoy vistiendo, incluso de cómo dormí la noche anterior, así no haya dormido ¡hey tuve una cama!". Por lo que ha podido observar a esa hora se dirigen más a los portales en búsqueda de un lugar donde dormir.

Angelita también “se la *pistea*” que hay harta gente que vive en la calle, que “huelen bastante fuerte” y “se hacen un huequito dentro de los buses” para dormir. Ella interpreta que su lógica es “pues sí, me colo, me meto a un bus y ya no me van a sacar de acá como sí me puede sacar un puto policía en la calle: ¡levántese! o en el parque: ¡levántese!”.

Atención fija o vista en algo. Sinónimo de pillar: *pillarse* algo, *píllese* esto.

A diferencia de la presencia de los ladrones que dentro de sus técnicas el pasar desapercibido es premisa, la presencia del habitante de calle es percibida de inmediato y detona sin proponérselo la repulsión de la mayoría de pasajeros incluso por olfato sin verlo. Hay situaciones en las que las etiquetas se sobreponen. La coreografía que se observa ante su presencia dibuja el paisaje de un cuerpo rodeado del vacío que lo separa de una densa masa humana -con casa donde ocultar parte de su cotidianidad-, que le repele. **La capa de vacío es una arquitectura colectiva naturalizada ante el asco y el horror.** Levanta un espejo en el cual el público/pasajero se ve -o evade verse-, en su diferencia con quien comparte la necesidad de vestirse, alimentarse, calentarse, desplazarse y automedicarse pero lo hace a la vista de todos.

Al ladrón no se le percibe de inmediato, pero es el personaje a quién más se le intenta huir. Es por esto que el escaneo ocular es la técnica que los usuarios contraponen a su camuflamiento. Y en este camino la construcción del personaje es una tarea -cual trabajo dramaturgico-, elaborada detalladamente para identificar los elementos visuales y táctiles que pueden ser usados como aviso ante el encuentro. Así lo indica Sebastián que trata de estar muy alerta mirando quién está alrededor, qué están haciendo, qué están mirando, qué movimientos hace y cuál es el comportamiento.

Norma que ha visto varios robos dice que después de tres años subiéndose a diario ha aprendido a mirar y ya empieza a distinguirlos dado que,

empiezas a ver cómo te mira, hace como si te estuviera pasando por una radiografía, te va mirando desde arriba a abajo, abajo, abajo, a todos los lados y así pasa al siguiente y con el siguiente y con el siguiente y con el siguiente, luego lo ves que se devuelve nuevamente y uno dice: ah ah, esto no.

Y es por esto que la observación del contexto es premisa básica del juego de las impresiones para predecir, calcular y eludir -bajo riesgo de equivocación y prejuicio-, posibles robos y otros encuentros no esperados. Las coreografías de miradas a veces imperceptibles develan estados de alerta que en muchos casos recurren al vestuario como matriz perceptiva y orientadora de la conducta, como cuando Julia vio “un mansito así bien ñampira que uff, si yo voy por la calle sola y me lo cruzo me cambio de andén”. Eso fue un domingo que iba con un amigo cerca de la estación Tercer Milenio. Ante mi insistente petición de descripción, después del “no, no sé”, recalca que “estaba muy sucio como de gorra de dos pisos, pinta de rapero, sí, ni modos”. Ella y su amigo estaban asustados porque los iban a atracar “y de pronto ¡plan! apenas íbamos a llegar a la parada, sacó como un cuchillo o algo así, arrancó el extintor, se lo metió entre como su chaqueta grande, ancha y se abrió”.

Sinónimo de ladrón.

Conviene detenerse en el sutil “sí, ni modos” para comprender el entramado de una lógica que ante determinada impresión (un mansito bien ñampira), impulsa una determinada acción (evasión de contacto), y en la elaboración del relato muestra una dificultad para describir (no, no sé), los elementos que configuraron la impresión (muy sucio como de gorra de dos pisos), porque se asocia éste vestuario a la etiqueta rapero, pero no se quiere afirmar que ser rapero es sinónimo de ser ladrón. Se condensa aquí un conocimiento codificado sobre el vestuario que se ha construido como saber bogotano, pero paralelamente cuestiona los juicios que arroja.

Alejo expresa este conocimiento empírico y su vehiculización a través del cuerpo cuando afirma que:

En Colombia, viviendo en Bogotá, aprendimos a reconocer a las personas que de repente están, no quiero decir que es una generalización no, pero como que adquieres un olfato para saber, te las hueles cuando están por ahí los huevones, pucha pero es que no quiero sonar discriminatorio y eso, pero pues sí tiene que ver con de repente la vestimenta de los locos, eso, por ejemplo me da desconfianza cuando un grupo de barristas, uy sí, en algún momento estos huevones pueden armar algo aquí, un problema. (...) Si veo la policía pues también es alarmante ¿no? Pues porque la policía también te puede robar y esos son más fáciles de identificar, son una lámpara total.

Fórmula de recriminación para un individuo exhibicionista y en extremo vistoso. Véase boleta. Bogotólogo, 171

Aquí reaparece el uso de etiquetas entrecruzado con conflictos simbólicos que expresan la complejidad de “no quiero sonar discriminatorio y eso, pero...” que en la práctica funcionan como margen de predictibilidad respecto a la dinámica de la ciudad y los posibles encuentros. Del mismo modo en que el ladrón está pendiente de cuál podría ser su víctima, los pasajeros están pendientes de quién podría ser ladrón. Aquí es notable que la etiqueta de ñero es usada como sinónimo de ladrón porque “digamos que uno pues por caras podría determinar cosas, aunque eso no es un factor fundamental, hay gente muy bien vestida que se presta para robar”, pero el ñero tiene fama de ladrón y se reconoce por su vestuario. En este punto la complejidad parece trabalenguas, Maga habla de “los raperos como los ñeros”, pero “depende porque raperos hay de todos, hay unos más ñeros que otros. Raperos los que cantan y por su vestir ancho. El ñero es la vestimenta similar, pero pues no canta o ¿también?”. El terreno de la etiqueta se hace resbaladizo, pero ante el riesgo de ser atracado mejor no comprobar si el estereotipo es conocimiento 100% aplicable. Se trata parafraseando el “conocimiento metropolitano” de Rotenberg, del saber urbano para vivir en la ciudad.

Angelita es consciente que desde su prejuicio hay gente a la que ve “como las raticas”, tanto dentro como fuera de Transmilenio, por ejemplo

Si hay una persona que no tiene maleta y que está ahí como mirando, puede que tenga ahí una chaqueta grande, el que está ahí como *pistiando* todo el tiempo. La persona que está mirando como muy observando y físicamente es como no tiene maleta pa poder correr o sea como que tiene una chaqueta grande no sé, como pa guardarse cosas o no sé.

Angelita tiene 33 años y trabaja como consultora. Vive en Teusaquillo y se desplaza por lo menos una vez a la semana hacía Engativá o los domingos a visitar a sus padres en Suba. En este último trayecto gasta aprox. “una horita” y hace un transbordo para tomar el alimentador.

La observación detallada sirve no solo para perfilar el comportamiento del posible ladrón sino también para identificar sus estrategias y así mismo evitar que se den las condiciones para que el robo sea consumado. Walter encuentra que frente a muchos intentos de robo hay “personas que ayudan” como cuando “intentan en grupo cerrar la puerta antes porque ya vieron que venía” o en la Estación Jiménez “que robaban mucho por las ventanitas, entonces la gente ya estaba atenta y siempre corrían las ventanas cuando iba a pasar e incluso machucaba a los ladrones”.

Por eso Elkin cree que si se sabe cómo roban y aun así “lo robaron fue porque les *dieron la pata*”. Su conocimiento le demuestra que sí “llevan el celular en la mano” entonces “*pin* el raponazo”, o si “van por la ventana y la llevan abierta” pues “en escalerita *pin* saltaron le halaron el celular y chao”. Se trata en definitiva de no dejar ver los objetos que buscan y siguiendo a Norma tampoco dejar ver ciertas emociones, “no se monte con cara de susto sino de muy confiado y tranquilo en la vida”, revelando así una estrategia de expresar una emoción que no se siente para causar determinada impresión.

Sinónimo de “dar oportunidad”

El traspaso de la plataforma al bus es uno de esos pasos que se reportan como aptos para ser víctima de los *vivos*, *abejas* y *avispados* que aprovechan el apretujón. Allí es donde Margoth más robos ha visto o escucha el grito “me robaron” pero se “voltea a mirar y ni idea”. Lorena que también intuye la peligrosidad del momento decide “estar más alerta” y se baja uno de los audífonos. Elkin también los ha visto y resalta que en ese momento de espera “las peleas son el pan de cada día”, él prefiere esperar y cuidar sus objetos personales “en vez de estar peleando”. Su táctica:

simplemente es estar pendiente de mis bolsillos que en la montonera cuando la gente empieza a empujar y empieza a maltratar a los demás, porque esa es la ocasión que el ladrón espera, que la gente se altere, que levante los brazos o se mueva un poquito para sacar el celular, la billetera o cualquier cosa que hayan visto, entonces pues *no se les da papaya*, simplemente uno se queda quieto y esta es pendiente de estar es tocando todo el tiempo en donde lleva su celular en donde lleva su billetera y está pendiente del que está atrás y el que está adelante por si están haciendo algo.

ELKIN tiene 24 años y trabaja en el sector de obra civil en obra negra y blanca. Vive en Usme en borde urbano-rural “pues porque a diez minutos ya estamos fuera de Bogotá, ya estamos en Sumapaz”. Sale diariamente de su casa a las 4:30 a.m. para desplazarse aprox. por dos horas hacía el extremo norte o noroccidente. Su trayecto inicia con un alimentador y luego toma un servicio troncal.

Elkin reactualiza un **saber social condensado en la expresión “no dar papaya” que en complemento con la expresión “a papaya puesta papaya partida”, constituyen las dos caras de una lógica de interacción social que en modo imperativo es referida coloquialmente como “Ley de la papaya” u “onceavo y doceavo mandamientos”**. “No dar papaya” obliga a no dar oportunidad para que alguien se aproveche o saque ventaja de alguien o algo, y “a papaya puesta papaya partida” autoriza sacar provecho de cualquier situación o persona que dé la oportunidad. En consonancia con el léxico papayero la

oportunidad es el “papayazo” que se presenta para ser aprovechado y constelando con otras expresiones y modismos podemos sumar que “vivos” “abejas” “aviones” y “avispados”, son personajes que por su desarrollada visión área detectan y aprovechan papayazos.

Estos **elementos que se configuran en saber urbano orientan el comportamiento al punto tal de predisponer estados afectivos y emocionales al detectar signos que son leídos como síntoma de peligro.** Camilo una noche como a las 11:30 en la última ruta fácil (para en todas las estaciones), cuando vio que “se subieron muchos ñeros, muchos, muchos ñeros que ni siquiera hablaban como hablar que salga sonido de sus bocas, sino que se estaban comunicando con señas y miraban a todos, entonces yo como mmm, esto no está tan chévere”. No supo qué pasó en ese Transmilenio, pero como él explica, “preferí evitarlo”, porque estaba pensando en cuidar “unas compritas que tenía ahí en bolsas”, entonces se bajó del bus. Actuó en automático porque “por la gorra de Warner Bross o las gafas detrás” reconoció que eran ñeritos, pero lo que más lo *azaró* es que “se comunicaban con señas, entonces no era muy normal que un grupo de seis personas -pues no creo que todos sean mudos o sean sordos-, empezaran a mover las manos y la cabeza como para señalar a algún lado”.

Asustarse

La activación de estos diferentes estados emocionales y afectivos que usamos para predecir o responder ante situaciones de peligro se instala corporalmente y constituye parte del saber urbano que le da forma a la ciudad desde la cara de la inseguridad.

4.2. LA INSEGURIDAD

La dupla “seguridad/inseguridad” está eclipsada para referirse a ladrones y robos. No suele asociarse directamente con otras situaciones que ponen en riesgo el cuerpo humano, aunque se mencionan como peligrosos materiales como al acero de los puentes o los huecos sobre las vías de la Caracas. Tanto el ladrón como el acero son considerados peligrosos otorgándoles así capacidad de agencia y acción, pero el concepto de seguridad está codificado dentro del ámbito de delincuencia, robo y crimen, mientras que lo referido a la infraestructura se enmarca como accidente, aun cuando obras mal hechas por deficientes diseños o calidad de materiales corresponde a los robos de las grandes ligas de la corrupción.

En consonancia, las técnicas mencionadas para gestionar la inseguridad se refieren principalmente a la protección de objetos personales.

4.2.1. La protección de los objetos

Entre las entrevistadas varias mujeres reportan proteger sus objetos poniéndolos en contacto indirecto con sus genitales. Aquí emerge “el canguro” dentro de la fauna bogotana. Julia usa uno y a Soler no le puede faltar “porque es algo con lo que puedo tener más control a la mano, generalmente no saco el celular en el Transmilenio, el celular va en el canguro y también la plata va en el canguro. El canguro va en el centro, es decir por la pelvis, por delante”. Esta relación con el “centro” resuena con la alusión que en diversas técnicas corporales desde el teatro hasta las artes marciales evoca el ombligo y la zona de la faja abdominal como centro de poder y equilibrio. Siguiendo la analogía con el cuerpo urbano resuena también aquí la extrapolación que posiciona en el *umbilicus* de la polis el centro de poder. La metáfora misma de llamar “canguro” a esa bolsa que se carga cual hijo en el centro, da cuenta del valor asignado al contenido de la bolsa. Contiene lo que se cuida, a lo que se presta atención. Cuando La Maga viaja con su hermanito se acomoda detrás de él, se coge de una baranda a cada lado y deja el espacio “para que él esté ahí en esa mitad”. Se describe como “una mamá oso cuidando a su cachorro, ahí sí todas las alarmas se me prenden”, porque piensa que “todo el mundo puede ser un posible agresor”.

El centro y adelante son guarida. En contraparte “nunca en la parte de atrás porque no sabes si te van a abrir y te van a sacar las cosas” explica Norma, a partir de lo cual se entiende porque “la espalda” es la zona expuesta capaz de soportar peso, pero sin valor, se arquea hacia dentro para proteger el valioso centro y dejar atrás, no mirar o dar la espalda o lo menos valioso. Estas formas arquitectónicas que adoptan los cuerpos emergen como barreras corporales temporales.

Así las cosas, una de las precauciones -dice Julia-, frente a la inseguridad es “llevar cosas que no sean muy robables” o pensar “cómo cargar esas cosas”. Dentro de las múltiples estrategias el tacto y la vista son nodales porque hay que “ir tocándolas” y llevarlas por delante para no perderlas de vista.

Margot es de las que lleva su bolso “muy bien agarradito en la parte de adelante” porque “en una milésima le sacan todo a uno”. Observa que la mayoría de las mujeres llevan su bolso colgado del hombro a la altura de la axila y así “tiende más a que por el lado de atrás le saquen las cosas”, punto débil que Yazmín reconoce y por eso, aunque lo carga de esa forma tiene la precaución de que “la cremallera cierre adelante”.

Julia articula la técnica del tacto y posición delantera de los objetos con el uso de alguna de sus tres chaquetas con “bolsillo interno en el corazón” donde “siempre va la billetera porque además el celular no va cerca al corazón”. Va tocando porque desconfía y siente que es muy despistada. El celular lo lleva en el bolsillo interno del lado derecho “y si no llevo computador, no, no estoy tan preocupada, pero si llevo computador va enfrente en el pecho abrazado y yo como creo que es una cosa sí muy de tacto, mis manos están vigilando que siempre tenga estos tres objetos que son los robables, son los que a mí me preocupa que me roben”.

Julia en su relato menciona la función vigilante del tacto -tarea prioritariamente asignada a la vista-. El vestuario y canguro en tanto capas de tela operan metafóricamente como una piel para resguardar hacia dentro lo que puede ser robado, o lo robado que se camufla para no ser descubierto. Se trata de una técnica de “encubrimiento” a partir de una arquitectura corporal para que “no sea tan fácil el acceso” de otros.

Esta lógica arquitectónica de bolsillo interno es un repliegue por protección usado en otras versiones por Lorena quien carga el celular en “una maletica” que se cuelga por dentro y el MP3 en la pretina del pantalón o en la manga. Maga lo hace a través del bolsillo interno de su maleta que sostiene al frente y al acomodarse la baja al piso para descargar el peso y evitar “el esculque”. Angelita dispone la maleta de manera que “lo valioso que realmente es como la billetera” quede “en un lugar al fondo”.

Juan generalmente lleva el celular en el bolsillo delantero del pantalón y cuando usa Transmilenio también pasa la billetera porque “se puede enfocar en una sola cosa”. Afirma que como tiene “una gran sensibilidad en las piernas y muslos”, confía en sentir “si hay manos o algo raro” que lo toquen, pero además cuando siente “que la cosa se está calentando” porque hay mucha gente, pone la mano en el bolsillo y agarra las cosas o mantiene la mano por ahí “dando vueltas”. Camilo también palpa sus bolsillos o directamente mete la mano

y como siempre está con los audífonos puestos, la escucha es también una alerta para calcular que si le sacan el celular “sé que será cuando la música se pauso”.

Elkin después de experimentar con maleta a la espalda le sucedió que se la abrían y “no se daba cuenta”, o “quedaba atorado” al salir, o “lo cogen de ahí en las filas”, por eso probó ponérsela en el pecho, pero resultó incómodo porque “perdía movilidad en los brazos, no se podía agarrar bien”, y finalmente decidió que “la mejor manera siempre es en la cintura” con una maleta de tiranta terciada al lado derecho de la cadera.

El talento para proteger y cuidar pertenencias se ejecuta en paralelo al sostenimiento y equilibrio del cuerpo. Norma usa una cartera como especie de morral más la lonchera del almuerzo. Equipaje que carga por delante y lleva en una mano para poderse coger con la otra pero cuando ya no puede de las manos y está muy cansada del brazo, apoya su equipaje en el piso -sin soltar la manija-, y con sus piernas lo aprisiona.

Son precisamente este tipo de posturas con apoyo en pies y sostén de las barandas las que mayor cansancio producen, por esta razón la elección de ocupar o no un bus, o del lugar a ocupar dentro de éste es una variable más dentro de la pre-producción de la experiencia de viaje. De aquí que Alejo evite un bus que está muy lleno porque piensa que esa condición “es una alarma” y “no sabes quién es quién, y ahí los que están camellando en robar aprovechan para hacerlo”. Sebastián elige espacios como el acordeón o contra ventanas buscando la posición en que no le quede mucha gente alrededor y él “tenga la visual”, porque no le gusta sentir que la gente lo está “rodeando como acorralando”.

A Yazmín le gusta acomodarse en el acordeón y para cuidar su celular dice que se puede sacar por partes, por ejemplo, en el largo trayecto entre Escuela militar y Calle 45 en que la ruta no para. Ahí puede contestar mensajes o ver noticias porque el apoyo que confiere el acordeón en la espalda cual “antigravitatorio” facilita esta práctica, a diferencia del “típico que va chateando y no se agarra y empieza a pegarle a todo el mundo porque el bus frena y se va por allá y pues también lo roban” comenta Elkin.

Se trata de elecciones y decisiones singulares dentro de un repertorio común de posibilidades. Norma se cansa de estar de pie y ni contempla el antigravitatorio que concede el acordeón o la ventana, prefiere estar en el pasillo cerca de una silla y a la tan anhelada posibilidad de

sentarse. Ella cree contar con gran suerte y “que nuestro señor” la acompaña porque cuando viaja sentada “no me preguntes por qué, pero inclusive me he quedado dormida” y nunca la han robado. Su estrategia de protección es una repetida postal de durmientes del Transmilenio que llevan el bolso sobre el regazo, con los bolsillos contra el pecho, las manos metidas entre las tiras y abrazándolo.



Imagen 60: Abrazar el bolso para protegerlo.
Fuente: Foto propia, 2017.

Volviendo a la vigilia, por más despierto que se viaje no encubrir los objetos es un *papayazo*. Así lo describe Walter afirmando que “por tontico” lo robaron muchas veces y en una de ellas, solo hasta que llegó a su casa a sacar las llaves para abrir la puerta se dio cuenta “que tenía la maleta con una puñalada así gigante” y desde ese momento lleva el teléfono con él y no lo echa a la maleta.

En el mapa afectivo la inseguridad se ubica en el centro y en lo que a Transmilenio se refiere, el trecho entre la Avenida el Dorado y la calle 6ta sobre el eje vial de la troncal Caracas es el foco que despierta los mayores temores, es el tramo del miedo. “Después de la 26 hacia el

Sobreexposición. Referencia a estado o persona que se exhibe y llama la atención.

sur de noche me da cosita, en general hacia el sur no, me da *visaje*, me parece que es como tensita” dice

Angelita. Para Margot son estaciones “duras”, y Maga cree que son “energéticamente muy pesadas: frío, triste, desolador” con “muchas ventanitas,

como muchos huecos algunos no tienen ventanas o las ventanas son prendas de ropa, o son cosas rotas o son latas, como sucio”.



Imagen 61: Tramo del miedo.
Fuente: Intervención propia sobre plano de Transmilenio.

Este tramo comprende las estaciones Calle 22, Calle 19, Av. Jiménez y Tercer Milenio, que “de día todo bien, pero en la noche me parece un *azore*” comenta

Referido a video como expresión alusiva a una situación que en la mente de quien la experimenta parece rozar los límites de la ficción.
Bogotólogo, 302

Julia. Aunque Angelita reconoce que en todas las estaciones roban cree que en esta zona y especialmente la estación “Calle 22” es como *videosa* por el contexto en general que la rodea”.

Referido al verbo azorarse para indicar asustarse.
Bogotólogo, 41.

Este tramo de la Caracas al igual que otras zonas comerciales de la ciudad son oscuras y solas en la noche, pero las estaciones de este tramo se evitan porque “colindan con sectores vulnerables o un poco fuertes socialmente hablando” explica Camilo. No se trata exclusivamente del comercio sino como explica Angelita a que “también la gente que vive

allí pues tiene que resolver vueltas y pues cada quien resuelve como quiere pues como puede más bien”. Se trata entonces de que “se mueven un poconón de cosas por el barrio”, hay mayor presencia de habitantes de calle -entre otras presencias no deseadas-, “que se montan en estas estaciones”.



Imagen 62. Detalle de alrededores en Tramo del miedo
Fuente: Elaboración propia

Aunque cada entrevistado refiere más una u otra de las cuatro estaciones, la estación Jiménez es “como el epicentro de Transmilenio en donde se reúne lo peor de lo peor” dice Elkin, explicando que

El olor de esa estación es como de indigente, sumamente asqueroso el olor, segundo el tipo de gente, ahí se sube mucho indigente, mucho ladrón, mucha persona que no es de bien ¿no? aparte de los comerciantes y de las personas que trabajan bien, pues se suman también los *gamincitos*, los que se suben con el tarro de pegante o se suben drogados, se suben a armar problema, a insultar a la gente, a asustarla.

Se emplea para aludir a niños y jóvenes que habitan la calle. Asociado con y mendicidad y modales burdos.

Es el punto neurálgico mapeado como peligroso y evitado de

Voz de llamado para invitar a prestar atención y mantenerse en alerta. Bogotólogo, 205

ser posible, “ahí toca *estar mosca* -dice Juliana-, porque igual se suben a atracar”. Para Soler es tensionante la gente que “te está ofreciendo cosas todo el tiempo”, mientras que

Margot se asusta con los ojos y mirada de los habitantes de calle

además del paisaje sonoro cargado del “que mire, que cómpreme el bricket, que cómpreme, que las empanadas, que no sé qué, que aquí que allá, y eso es horrible, eso es un raterismo terrible, eso es una cosa que a esa estación le tengo pavor”. Es interesante como en diferentes versiones hay un conjunto de elementos que discurren desde el comercio, pasando por la congestión y terminan en el robo.

Hay un background en clave de palimpsesto urbano que contiene capas de historia y memorias en las que se emplaza la Estación Jiménez entre lo que fue y queda de El Cartucho y La Calle del Bronx. El nacimiento de Transmilenio como proyecto de renovación urbana se gestó a la par con la demolición de El Cartucho, territorio inicialmente habitado por la clase alta bogotana que en un proceso de autosegregación se fue desplazando hacia el norte a medida que se intensificó el comercio y la migración masiva jalonada por la cercana Estación de la Sabana en la primera mitad del siglo XX. Tras el Bogotazo⁹ a mediados del

⁹ Hito en la historia de Bogotá y del país por el asesinato del líder liberal Jorge Eliécer Gaitán. A nivel nacional se consolidó la lucha bipartidista periodo que se conoce como época de “La violencia” y desencadenó desplazamientos masivos desde zonas rurales hacia urbanas principalmente hacia Bogotá. A nivel urbano los hechos violentos en rechazo del asesinato dieron lugar a incendios y asaltos a locales comerciales del centro de la ciudad. Como resultado, el paisaje urbano experimentó un cambio radical con el retiro de 34 tranvías quemados, las élites bogotanas que aún residían en esta zona se trasladaron hacia el norte y se aceleró el crecimiento urbano bajo la forma de desordenados e ilegales asentamientos en zonas periféricas a raíz del desplazamiento forzado desde el campo.

siglo XX se dio el viraje que marcó el deterioro y marginalización de la zona que para la década de los setenta vio nacer sobre la Avenida Caracas entre calles novena y décima, la Calle del Cartucho en la que se sumó la economía del narcotráfico a las economías informales y oficios de reciclaje ya presentes en la zona. Para la década de los ochenta su extensión logró abarcar todo el barrio Santa Inés entre las calles Sexta y Doce y Carrera Décima y



Imagen 63: El Cartucho y El Bronx
Fuente: Elaboración propia

Avenida Caracas, configurándose de este modo dentro del mapa afectivo como centro de la ilegalidad, miedo y peligro en Bogotá en el que convergían oficios de reciclaje, talabartería, drogadicción, tráfico de drogas y armas, prostitución, sicariato, robo, asesinato y limpieza social.

Entre el 2001 y 2003 El Cartucho fue demolido y se inició la construcción del Parque Tercer Milenio que da nombre a la estación de Transmilenio sobre la Avenida Caracas y teóricamente pretendía adentrarse en el nuevo milenio eliminando este reconocido territorio de violencia, miedo e inseguridad. Paralelamente, detrás de un batallón de reclutamiento del ejército entre las mismas calles que inició La Calle del Cartucho, pero pasando La Caracas unas cuadras más abajo entre las Carreras 15 y 15A, se rearmó y adaptó la dinámica del Cartucho en El Bronx. Diego menciona cómo la posterior aniquilación del Bronx ocurrida en mayo de 2016 se tradujo en que la estación “Calle 22” se puso *más pesada*, repitiendo una vez más la lógica de dispersión y multiplicación de *cartuchitos* que se han reinstalado en

otros puntos de la ciudad y concretamente para la zona en cuestión amplió una franja en la que ya existían prácticas ilegales a lo largo de la Troncal Caracas.

Esto ayuda a explicar por qué la estación Jiménez se menciona como un punto obvio de temor y al indagar por las razones para evitarla se menciona que es un punto muy congestionado por el comercio y amplio flujo de habitantes de calle y ladrones. Es una estación de conexión a través de un túnel con la Calle 13, el mismo que a Lorena le parece “más largo que el camino de la serpiente”, y del que Sebastián huye porque “te pueden coger ahí pasando”. A Camilo le parece “caliente a veces en la noche” resonando este matiz térmico con la pesadez y dureza ya mencionadas. Su sensación se entrama al recuerdo de un domingo a la noche en la que sintió “el olor como de aguas negras y chichi” y “estaba lleno, lleno, lleno, lleno de



Imagen 64: estrategia de ocultamiento del celular
Fuente: Foto propia.

personas como no tan agradables, no tan chéveres”, que según su criterio son el ñero y “desechables ahí tirados”.

Justamente por este tramo el 9 de mayo de 2018 iba sentada en uno de los últimos puestos del último vagón de un biarticulado K74 desde el Portal Usme a las 6:30 p.m. El bus estaba casi desocupado y yo tomé un par de fotos pensando en la calma de poder elegir una silla, en la posibilidad de cambiar de puesto y la tranquilidad del viaje. Cuando iba por la estación

Tercer Milenio vi en una silla a mí diagonal a una chica sentada que por el gesto de escribir y el reflejo de la pantalla deduje estaba chateando a través de su celular que no se veía porque estaba metido entre el bolso. La fotografié para captar su estrategia de ocultamiento. De repente escuché un brusco ruido detrás mío y al girar la cabeza supe que se habían subido a la fuerza dos jóvenes, y mientras uno trancaba la puerta otro de chaqueta azul y gorra estaba con un cuchillo encima de quien venía en la silla del rincón detrás mío. Mi reacción fue inmediata. De un salto salí del puesto al pasillo y al igual que todas las personas corrí horrorizada hacia la cabecera del bus. Ni me fije en sus rostros, solo seguí la corriente huyendo. Las puertas del bus estaban abiertas porque el conductor las activo. En tres zancadas estuve en el primer vagón. La chica que iba chateando en su oculto celular lloraba, una mujer gritaba que cerraran las puertas. El conductor freno súbitamente y por fuerza salimos a volar hacia la cabecera del bus. Un par de personas se cayeron, yo seguí caminando y cuando me sentí a salvo paré y noté mi corazón que palpitaba a mil. Mire mi entorno y estábamos apeñuscados en el primer vagón. En ese momento recordé que a alguien detrás mío la amenazaron con un cuchillo y empecé a caminar lentamente hacia allá mientras trataba de ubicarme mirando tras la ventana, íbamos por la Calle 22. Otro chico también caminó hacia el fondo y en el rincón como un pajarito herido vi a una chica muy joven con cara de terror y llorando. El chico le dijo algo desde lejos y se sentó. Cuando estuve muy cerca le pregunté si ella había estado ahí todo el tiempo. Me contestó que sí y me replico irónicamente “no ves que me robaron”. Yo para ese momento ni recordaba el orden de lo sucedido, mi corazón todavía a mil. Me senté a su lado y la saludé. El bus siguió andando, la gente se quedó adelante, algunos se sentaron, y en el último vagón solo estábamos el chico, ella y yo. Me respondió llorando. Le pregunté si le habían hecho algo y contestó que le habían pegado, que eran tres y que le robaron el celular. Le puse mi mano sobre su rodilla y le dije “estas temblando parece”. Me contó que cuando vio a uno de los jóvenes forcejeando los cauchos de las puertas desde afuera ella pensó que lo vendría siguiendo la policía, pero no que la fuera a robar, pero cuando le acercó ese cuchillo en la cara, le pidió el celular y ella no se lo dio, entonces le dio un puño “aquí”, señalándome su hombro. Revisamos y lo tenía rojo, “menos mal esta chaqueta es como acolchadita” agregó. Después del puño ella saco el celular del bolso y se lo dio. Continúo reconstruyendo su historia y eventualmente soltaba un “ay jueputa” y continuaba. Que el celular no era caro pero la información si era importante, que

ahí estaban sus clientes, que ellos qué pueden hacer con eso, que en el bolso hasta llevaba plata, pero le pidieron el celular, que no se los quería dar porque pensó que alguien la iba a ayudar. Le pedí disculpas y le conté que del miedo había salido corriendo. También le pregunté en automático si a ella nunca le habían enseñado que en el transporte público no debería sentarse atrás sola. Volvimos al asunto del celular y decía que eso no servía de nada que justo ese día se iba a comprar uno, pero menos mal no se lo había comprado. Se rio de los jóvenes que se fueron con un *flecha* pensando que quizás se habían hecho a un mejor celular. Ya estaba cerca de mi parada justo en la “Plaza de la democracia”, así que le pregunté cómo se llamaba y Brenda se despidió y caminó hacia delante diciéndome que ya no se iba a sentar atrás.

Me bajé con una sensación de calor en el cuerpo, recordé mi temblor, el de Brenda, la taquicardia y la carrera despavorida y colectiva. Salí de la estación sintiendo en mi cuerpo ésta emoción a bordo de un Transmilenio y pensando en el contagio del miedo. Toda una coreografía en la que automáticamente huimos tratando de salvarnos y dejando sola a una chica. El tercer vagón quedó desierto y la masa humana apeñuscada en el primero continuó su viaje sin contactar a Brenda, las secuelas del miedo se instalaron bajo la forma de aparente indiferencia mientras piel adentro, espejito, varios corazones palpitaban agitados.

La inseguridad que detona este tramo y sus estaciones suscita un dilema porque a pesar de la



gran estima de la velocidad en ocasiones se debe elegir entre una y otra. Ese es el caso de Yazmín que por miedo a la estación Bicentenario¹⁰ después de las 6 p.m., prefiere invertir más tiempo y caminar hasta la

Imagen 65: Caminata de Yazmín
Fuente: Elaboración propia

¹⁰ Esta estación aunque no se ubica sobre la Caracas sino sobre su paralela Carrera Décima al oriente, hace parte del tramo del miedo en la zona centro.

Estación Museo del Oro cuando se demora en salir de la oficina, o también de Margot que los sábados prefiere esperar hasta 40 minutos otra ruta con tal de no bajarse en Estación Jiménez.

Estas personas y lugares percibidos como una amenaza o molestia despiertan en Angelita cuestionamientos sobre la posición “vulnerable” o “complicada” en que se encuentran. Para Norma y Yazmín son un problema que se debería “eliminar” o “controlar”, por ejemplo, sacando a estas personas. Argumento usado cuando se planteó la demolición del Cartucho e intervención del Bronx.

Sebastián dice que se puede sentir más seguro si hay más iluminación y si “ves a la policía”, frente a lo cual Diego corrobora que cuando había presencia policial en Calle 22 “la estación era mucho más manejable”, pero si no estaban “prácticamente era como tierra de nadie”. En contraparte, Alejo advierte el cuidado que hay que tener con la policía porque “en Colombia es gente muy peligrosa, tienen varios métodos para quitarle el dinero a la gente, ahora con esa ley de comparendos entonces yo pienso que ellos son una organización criminal”. La desconfianza en la policía resuena en las detectadas alianzas funcionales con organizaciones criminales del Bronx o para el caso concreto de Transmilenio se constata en titulares del tipo “A la cárcel tres policías asociados a una red dedicada a robar en Transmilenio” (El Tiempo, 2019), en donde la selecta omisión de funciones de vigilancia revela su “estratégica ausencia”.

Diego reconoce que, a pesar de la reducción de riñas y robos ante la presencia policial, también vio abuso policial. Recuerda el caso de una familia en Calle 22 que validaron dos pasajes e ingresaron la mamá, dos niñas, un niño, el chico y la esposa, ante lo cual Diego y su compañero se acercaron a realizar la acción pedagógica de rutina, pero “los policías ya llegan pidiendo papeles y no buscando como la forma de dirimir sino ya pidiendo ver documentos, de dónde son y vamos a colocar comparendos”. Finalmente salieron todos de la estación, pero “el chico le iba a mandar una botella de Coca-Cola, el policía lo empujó, iban pasando las unidades de reacción que son los que andan como patrulleros en moto y se fueron todos en contra del chico, lo golpearon y lo amarraron”. Para Diego la escena fue “muy fea”, la mamá llorando y gritando, el niño con cara de desconcierto y asombro de qué es lo que está pasando. En su perspectiva todo “se había podido haber evitado desde un

comienzo”, y la reacción de Diego fue “intentar tranquilizar al pelado para que no lo siguieran golpeando porque si seguía así asustado pues peor y se lo hubieran llevado a CTP¹¹”.

Para algunos usuarios la ausencia de la policía representa inseguridad frente a robos, pero en situaciones como el rebusque o evasión del pago su presencia debe ser evitada.

Existe otra referencia a la inseguridad por fuera de los robos que reduce por la marca de género dado el predominio de casos en los que es referido por mujeres que denuncian haber sido tocadas por un hombre -o temen serlo-. Se trata de la *morbosiada, mansiada o acoso sexual*. Alejo corrobora esta distribución genérica al manifestar como obviedad no sentirse “vulnerable a eso, pues porque soy hombre”. Es importante destacar que este tipo de situaciones, aunque son referidas por todas las entrevistadas como un hecho cotidiano experimentado, presenciado o escuchado, no es mencionado de forma inmediata como una situación de inseguridad; sino que emerge al profundizar en la conversación alrededor de sensaciones de vulnerabilidad, miedo o peligro.

4.2.2. El acoso

Norma dudaba de la versión de su amiga según la cual “los señores llegan y te lo juntan y te tocan” porque ella no era tan fea “como para que eso no pase”. Pero cuando Transmilenio se volvió su transporte diario se dio cuenta “que era cierto que se le paran a uno y se lo restriegan aquí en el hombro. Ella les reprocha “ese roce ahí tan incómodo” y les sugiere “qué tal si se corre” o “por qué no se acomoda de otra forma”. Elkin, aunque no los ha sentido sobre su cuerpo ha visto “morbosos” que “no disimulan y se quedan ahí hasta que la persona se baja o empiezan a correrse porque ya se hace incómodo”, mostrando así, como una mirada fija puede llegar a tocar un cuerpo. Walter también los identifica por la forma en que miran a las chicas como “*uich* (gesto de sorber por entre la comisura) de arriba a abajo, las siguen con la mirada mirando partes específicas del cuerpo, el culito, las teticas”.

Julia que ha escuchado muchos casos de abusos y acosos cree que nunca le ha pasado primero porque no es “muy voluptuosa”; segundo, por la ropa ancha que viste; y tercero, “una actitud corporal muy defensiva que rechaza” con los codos muy abiertos. Aunque no cree que la

¹¹ Centro de Traslado por Protección en el que son retenidas las personas a quienes se aplica “medida de protección”.

gente deba vestirse de otra manera para evitar ser tocada de esa manera, los elementos que menciona exhiben una arquitectura corporal dada por postura y vestuario que a modo de barrera dificulta el roce que toca mirando o palpando.

Soler, a raíz de situaciones donde han querido cogerle la cola o tocarla, evita -en medio de la congestión-, quedar entre hombres para “no sentirme vulnerada”. Si tiene paquetes los usa para proteger ciertas partes: la cola, el busto, la pelvis y las piernas. Alguna vez vio un hombre mayor que se hizo justo detrás de una chica de 16 o 15 años con uniforme escolar. Vio que la “estaba morboseando (...) como queriendo restregarle su miembro”. Notó que la joven se dio cuenta porque “todo

SOLER tiene 38 años y trabaja como independiente en el diseño, confección y venta de sus productos. Usa Transmilenio entre tres y cuatro veces por semana para comprar materias primas o hacer entrega de pedidos. Sus recorridos de aprox. cuarenta y cinco minutos son generalmente hacia el centro o un poco más allá hacia el norte.

su movimiento y toda su corporalidad empezó a cambiar pidiendo apoyo, pero ella no decía

Del verbo timbrarse que hace referencia a “enojarse o sobrecogerse ante un estímulo determinado”. Bogotólogo, 285

nada. Eran los ojos y sus gestos de incomodidad porque no se podía mover”, y Soler reaccionó diciéndole al hombre, "oiga, venga, usted está haciendo algo que no debe hacer y ella está supremamente incómoda, ¡muévase!". Él “se *timbro*”, se movió y la gente simplemente se quedó

mirando.

La intervención de un tercero funciona como evidencia pública del acoso. Soler ignora por qué la joven no se manifestó verbalmente, pero interpretó en sus ojos incomodidad, que no se podía mover y pedía ayuda como si fuera imposible resolverlo por sí misma. Esta es otra versión del encierro por dificultad de movimiento.

A Lorena un señor le cogió la cola, pero como es bajita casi le coge el hombro -comenta entre risas-, así que cuando se estaba agachando lo miro y le dijo “groseramente: hey disculpa te equivocaste de nalga compañero” y “el man hizo el súper show y me bajaron a mí. La misma gente me bajó. La gente decía que los chicos del SENA¹² siempre eran lo mismo haciendo escándalo, siendo revoltosos”. Alegó que la estaba tocando y no se iba a dejar porque la

¹² Servicio Nacional de Aprendizaje cuya oferta gratuita de instrucción técnica a nivel nacional ha cubierto principalmente sectores vulnerables.

gente se incomodaba, pero la bajaron siendo “como las 4:30 a.m. y yo en la 40 ahí parada como preguntándome ¿qué pasó?”. Durante una semana estuvo muy alerta y cuando se le acercaba alguien se corría, pero más recientemente aplica “la vista periférica” y está “pendiente del movimiento de las personas, analiza a la persona que se le hace al lado o que se le hace atrás. Si se siente un movimiento extraño pues uno se corre, sí ya siente uno que se repite pues ya lo manifiesta”.

El contraste entre las situaciones que relatan Soler y Lorena muestran que ante el silencio de la joven acosada e intervención de Soler se difunde el silencio del público/pasajero, mientras que ante la autodefensa irónica de Lorena el público/pasajero la acusó a ella e impartió justicia forzándola a bajarse a punta de presión social. Ignoramos si las audiencias de Lorena le creyeron o no que fuera manoseada, pero sabemos que como jueces la castigaron por ser estudiante del SENA revoltosa y escandalosa, es decir que su autodefensa es leída y deslegitimada por un uniforme asociado a protesta.

En otro caso de acoso Margot relata que yendo sentada en el rincón “idiotizada”-aclara-, mirando hacia Monserrate con un bolso sobre las piernas que se corría y ella reacomodaba cada tanto hasta que se percató que, “el tipo que iba a la orilla me tenía la mano acá, en medio de las piernas, y yo ni siquiera había sentido”. Cuenta que “se despertó de locura”, le dijo “viejo hijueputa cójale el culo a su puta madre”, lo botó al piso y dos muchachos, “qué pasó señora”, y tras

MARGOT tiene 54 años y trabaja como niñera y aseo. Vive en Antonio Nariño y usa Transmilenio tres veces a la semana para ir a Chapinero en un recorrido de aprox. cuarenta y cinco a cincuenta minutos y los sábados hasta el portal Calle 80 en un recorrido de una hora y media con un trasbordo.

contarles que la estaba “morboseando” ellos lo cogieron, le dijeron al conductor que parara en una estación mientras el público/pasajero gritaba “desgraciado, denle, sáquenlo, bótenlo para que lo mate un bus” y los muchachos “le dieron una mano, una trilla, le sacaron sangre de la boca y por todo lado y ahí lo dejaron botado”. “¿Era que tú no sentías?” le preguntaban los muchachos mientras le daban agua y ella que no, “no me había dado cuenta”. Margot en estado “casi me muero” llamó a su trabajo porque “las piernas no me daban de la lloradera, la tembladera, porque entré como en shock”, le ofrecieron llevarla a un médico y ella que no, “que era simplemente el sentimiento de ver de uno como mujer el hecho de ser irrespetada”.

A diferencia de Lorena la autodefensa con madrazo y fuerte empujón de Margot es legitimada por el público/pasajero que escala la indignación hasta la lluvia de ideas para que lo mate un bus, parada irregular del conductor y la trilla con sangre propinada por los muchachos. La “despertada con locura” que refiere Margot es aceptada y hasta atendida con agua para calmar a la “señora”, pero la grosería de Lorena ofende. En estos dramas cotidianos “bajar a alguien del bus” exhibe una norma cotidiana y un momento colectivo que afirma fronteras, sentires y valores legitimados bajo la forma de castigo según veredicto del público indignado. ¿Por qué molesta la forma de Lorena?

Cuando Norma se da cuenta de que está siendo morbosizada interpela de inmediato a quien la roza y al hacerlo lo pone en evidencia. Poner en evidencia a un agresor implica asumir el riesgo tanto de su reacción como la de las audiencias. Por eso el silencio en casos como el de la joven revela el dilema interno primero de discernir abuso/congestión para lograr nombrarlo como acoso, segundo decidir cómo soportar, evadir o confrontarlo, y tercero el apoyo, indiferencia o ataque de las audiencias.

Las medidas “preventivas” adoptadas para evitar este tipo de contactos varían desde la elección de vecinos de viaje hasta el uso del equipaje para poner distancia.

Contrastando la noción de “inseguridad” que se despliega desde el discurso institucional con las que surgen de los relatos, se pueden identificar matices sobre el modo en que determinadas prácticas son percibidas por los usuarios. Existe una concordancia entre la asociación de la inseguridad principalmente con los ladrones y casos de robo frente a los cuales el miedo y estado de alerta inspiran coreografías de miradas, posturas, vestuario y otros objetos para resguardar y ocultar pertenencias. Resulta altamente dicente que a pesar de que varias de las mujeres entrevistadas relatan haber sido víctimas, haber presenciado o escuchado relatos de acoso sexual hacia mujeres, no lo verbalizan de entrada como un factor determinante de inseguridad. Fue a partir de la profundidad de la conversación y de los ejercicios de inmersión que expusieron cómo adoptan determinadas posturas, acomodación de su equipaje y decisiones sobre el lugar a ocupar para eludir posibles casos de acoso sexual que las hace sentir vulnerables. En este sentido, sus relatos de experiencias de viaje nos permiten inferir por una parte que esas maneras de evitar un cuerpo se enmarcan en

coordinadas de género, y segundo, que el acoso sexual no es nominado explícitamente por ellas como un asunto de inseguridad, pero si lo refieren como vulnerabilidad.

Encontramos también que otros personajes o situaciones que son encasillados oficialmente como generadores de inseguridad no son percibidos por los usuarios de forma unilateral como fuente de peligro, aunque sí generan inquietud y en algunos casos malestar. En este aspecto resulta que la dificultad para describir algunos personajes o lugares se sustituye por la forma de nombrarlos invocándoles como fuente de miedo, inseguridad, placer, entre otras. A partir de etiquetas presentadas bajo la autoevidencia de “todo el mundo sabe”, se suprime la descripción y la explicación porque el acto de nombrar se convierte en evidencia en sí mismo al resonar colectivamente en un conjunto de sensaciones, emociones, ideologías y valores.

Es por esta razón que al indagar en mayor profundidad en la inquietud y malestar que generan algunos personajes dentro del sistema encontramos que las experiencias de viaje revelan un cortocircuito con la noción de inseguridad que se maneja de modo oficial dado que estos personajes, aunque si se asocian con la inseguridad evidencian un síntoma cuya causa se correlaciona con la inestabilidad económica. De este modo narrar la inseguridad desde la experiencia de viaje resalta diferencias en los sentimientos de inseguridad que no son visibles en el discurso oficial, aportando nuevos elementos para leerla.

En el caso del habitante de calle la sensación más ampliamente referida es el asco que se gestiona con el distanciamiento y evidencia una arquitectura corporal de muralla. El artista produce una gama de sensaciones que varían entre la admiración que conquista la mirada y escucha detonando aplausos y risas, hasta la expectación indiferente con mirada periférica. En el caso de los venezolanos se antepone la etiqueta del drama migratorio independiente de la actividad que desarrollen como artistas, vendedores ambulantes o personas que piden una colaboración. En todas estas situaciones se evidencia que “el rebusque” exhibe una cara de la inseguridad no directamente por la amenaza de robo por parte de quienes lo desempeñan sino por el reconocimiento de una economía informal que crece y alimenta un estado de incertidumbre y zozobra respecto a las condiciones de vida en la ciudad. En algunos casos surgen dilemas morales y éticos cuando la gente se pregunta si esa tragedia que escuchan será cierta o no, precisamente porque se reconoce el panorama amplio de la situación económica y social.

Paralelamente encontramos que las personas entrevistadas reconocen que aspectos físicos de la infraestructura de Transmilenio como el desaseo, falta de iluminación, hedores, túneles interminables contribuyen a generar la percepción de inseguridad. De modo particular se identifica la congestión como una condición que facilita los actos de acoso sexual y robo, pero se argumenta que dicha acumulación de personas obedece en parte a la baja frecuencia de rutas.



*Imagen 66: Pañitos húmedos sobre hollín
Fuente: Foto propia, 2020*

5. TRAMAS AFECTIVAS EN LA PIEL DE BOGOTÁ

La relación entre lo sensible y las lógicas se da a partir de la experiencia de “estar en el mundo” con el cuerpo, proceso que los usuarios exponen en sus relatos y a partir de los cuales es posible reconstruir la trama afectiva para entender los significados de habitar la ciudad.

Es por esta razón que reconstruir lógicas sociales a partir del rastreo de comportamientos y técnicas corporales naturalizadas permite dar cuenta del tipo de sentimientos y emociones que con mayor frecuencia atraviesan nuestros cuerpos. En este orden de ideas, a continuación, seguiré el tránsito desde experiencias corporales y su articulación con la desigualdad y la justicia para comprender de qué forma se logra erigir la desconfianza como un valor social nodal de nuestra cultura afectiva.

Por un lado, abordaré el conflicto en torno a la noción de justicia a partir de la tensión que apelando a ella como valor social contrapone prácticas y argumentos. Analizaré específicamente las representaciones alrededor de la evasión del pago y su legitimación/reprobación.

De otra parte, abordaré la noción de igualdad que se esgrime como valor social de Transmilenio en tanto “todos pagamos lo mismo por el mismo servicio”, para explorar el modo en que la clase social al condicionar el lugar de residencia y tiempo invertido en desplazamiento cuestionan esta noción de igualdad y son factores que contribuyen en la generación de conflictos entre usuarios detonando emociones de rabia, estrés, cansancio, tristeza, resignación.

A partir de la articulación de estos elementos veremos cómo se entraman arquitecturas corporales a partir de coreografías, técnicas y prácticas que desde la desconfianza evidencian un relato de la ciudad donde la *lógica papayera* opera como principio vital para no sucumbir en ella.

5.1. LOS ENTECRUCES EN TORNO AL NO PAGO

Transmilenio se presenta como un sistema racional, unificado, estandarizado e igualitario porque todos pagamos lo mismo por el mismo servicio. Este último aspecto choca con el modo diferenciado y clásico del regateo del transporte tradicional que bajo las formas del “¿me lleva por atrás?”, “lléveme por mil” o la fórmula del “dos por uno”, se negociaban in situ entre pasajero y conductor.

Al automatizar el pago usando el torniquete se iguala la tarifa que teóricamente siempre ha sido fijada pero que en la práctica mostraba sus variantes. Aunque Transmilenio establece la gratuidad para la policía y menores de tres años, tarifas diferenciales para adultos mayores y algunos usuarios del Sisbén y abonos mensuales para discapacitados, es una decisión de la empresa que excluye la negociación personal. Más allá de los porcentajes se plantean cuestionamientos sobre la tarifa y condiciones del transporte que bajo hashtags del tipo #TransmiAmil apelan a evaluar un precio justo.

La adopción del sistema de torniquetes eliminó el trato personal entre conductor y pasajero e instauró una relación usuario/torniquete que no aniquiló la práctica de colarse o reducir la tarifa, sino que se sofisticó, tomando tiempo en visibilizarse mientras se encontraron, ensayaron y apropiaron técnicas corporales adaptadas a la nueva materialidad. Actualmente la reducción de la tarifa se gestiona colectivamente validando un solo pasaje y pasando más de un usuario, y de modo individual **la única opción es pagar o no pagar**. De aquí que a

pesar de la racionalidad de la máquina o la altura de la plataforma (pensada exclusivamente para inhibir la evasión del pago), las acciones institucionales para resolverlo se orientan a lo moral o sanción económica recurriendo a funcionarios o policías para vigilar y evitar la transgresión que estas materialidades por sí solas no logran.

Los colados exhiben estilos varios de acuerdo al sitio escogido, la oportunidad y el estado corporal del personaje. Alejo explica que cuando llega a la estación lo primero que hace es:

Mirar si hay policías para poderme colar. Tengo varias posibilidades, una posibilidad es subirse por las puertas laterales, y la otra posibilidad es saltar el... cómo se llama esa cosa... (Torniquete). Salto y derecho para adentro (...) Ahora tienes que mirar que no haya policía.

Colarse ya sea por el torniquete o por las puertas de la estación requiere complejas técnicas para sortear los riesgos de sanción legal y/o social y posibles lesiones. Julia sueña “poderme saltar Transmilenio y admiro a la gente que lo hace” pero siente que su cuerpo no funciona para eso por torpeza.

Hacerlo por las puertas es una operación arriesgada dado que implica evaluar en simultáneo la presencia de policía o funcionarios de Transmilenio, el tráfico vehicular de carriles mixtos y de Transmilenio, la altura de la plataforma y el estado de las puertas de la estación. Maga cuando era estudiante tenía afinada esta estrategia que su novio le enseñó:

miras para ambos lados, te das cuenta que no venga ningún transmilenio, si es noche muy noche va a pasar menos transmi entonces va a ser más breve porque te cueles solita, pero si hay mucho tráfico tienes que esperar a que un transmilenio haga la parada en la puerta en la que te vas a subir, cruzas la calle y te metes por detrás del transmilenio, te agarras de unas baranditas que tiene ahí, y subes y te metes de una a ese transmilenio, así no te van a poder sacar después. Te metes a ese mismo, la idea es siempre meterse al bicho (el bus) porque si no la gente que está en la estación puede empezar a decir como: "ah no se cole, ella se coló", eso pasaba en ese tiempo yo no sé si pasa ahora.

La efectividad y fluidez de esta técnica requiere ensayo y error para detectar las dificultades y probar formas autónomas de lograrlo. Angelita recuerda entre risas que en dos ocasiones que se subió por allí:

Voz de preocupación empleada para ilustrar la gravedad de una situación determinada.
Bogotálogo, 221

Paila fracasé, porque no sabía, pero entonces muy amable un man que estaba ahí me dio la mano y me ayudó a subir entonces yo dije: ve la gente si es consciente y bien considerada. O sea, como que no me lograba saltar porque como esa plataforma es alta entonces como que no, el impulso del salto no. Tocaba sentarse y pues lo que me pasó fue que como estaba el man ahí, me dio la mano y pues entonces uno apoya el pie sobre la plataforma y con la palanca del man me monté, súper solidario porque el man estaba ahí. La otra vez sí fue como, me senté y pues uno da la vuelta y ya se levanta. Pero es que hay gente como que salta de una y como que wow.

Colarse por las puertas es muy visible dadas las combinaciones de movimientos rápidos atravesando los carriles vehiculares y la amplitud de la maniobra de subida a la plataforma. Colarse por el torniquete, aunque elimina los riesgos del tráfico vehicular y la subida sobre plataforma, requiere discreción para evitar ser sorprendido en el acto. Walter que aplica “el truco de “la cadera y la cordura” dice que cuando llega a la estación lo primero que hace es:

Mirar si me puedo colar, después acercó mi tarjeta lectora como para ver cuánta plata tengo y mientras hago eso disimuladamente miro si me puedo colar. Si me puedo colar pues me cuelo. Me hago el serio. O sea como que guardo compostura, muy tranquilo paso, muevo la palanquita y sigo. Muevo el torniquete hacia atrás, meto la cadera y ya paso. Y si no me puedo colar pues compró con mucha mala gana el pasaje.

Pero llevar a cabo esta clásica técnica implica conocer el funcionamiento del torniquete para ensamblar los movimientos máquina-humano y no despertar mayores sospechas. Lorena cuando estudiaba en el SENA un día olvidó que ya no tenía subsidio en su tarjeta y relata:

Pues mi papá siempre me daba en la mañana dos mil y yo dije: no, yo tengo hambre, y me los gaste y me intenté colar, y resulta que cuando uno es inexperto en la colada... Salí corriendo corriendo y yo pensé que el torniquete giraba y pues pam pum, contra el piso, y fue muy chistoso porque sí todo el mundo no me estaba mirando, en ese justo instante todos voltearon y yo caída, nooo. Era muy inexperta, salí corriendo e hice eso. Me caí así como una arepa y toda la gente ohhh, y la señorita me preguntó que qué estaba haciendo, y yo: nada. Así que me levanté y le dije: yo quería ver si giraba el torniquete, pero no giro, adiós y me fui. Y ¿ahora qué hago? no tenía nada, no tenía como pasar, ya me conocían, era la que me había caído, o sea, ya nada que hacer. Así que esperé un rato y vi que la señorita no se fue, así que decidí confesarle la cruel realidad (...) Y la señorita pues me dejó pasar, entonces, yes... logré pasar.

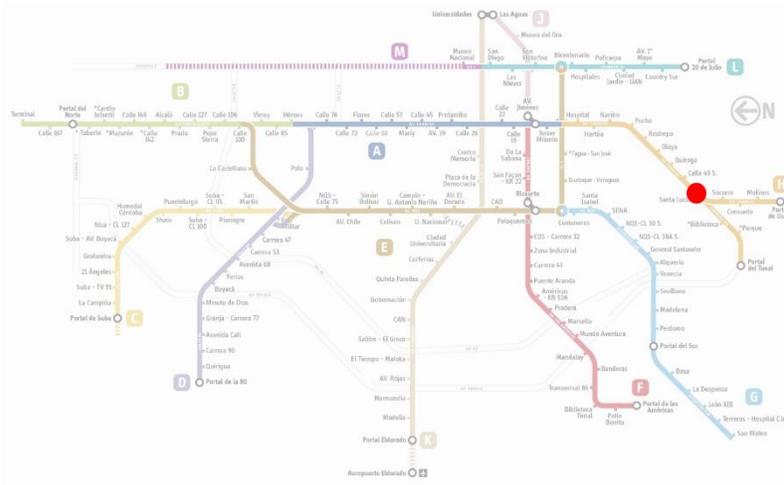


Imagen 67: Detalle ubicación Estación Santa Lucía.
Fuente: Intervención sobre Plano General Transmilenio

Similar a como los usuarios adoptan técnicas para interactuar con las estructuras del sistema, dichas estructuras también son adaptadas por la empresa para inhibir determinadas conductas. Diego explica que en la estación Santa Lucía sobre la Caracas “el nivel de

evasión bajó desde que empezaron a usar esos torniquetes” de piso a techo. Sin embargo, agrega que “muchas personas se quejaban de que en algún caso de emergencia cómo salían corriendo de la estación”.

Aunque no existen cifras precisas es factible observar que la adopción de esta infraestructura cualitativamente diferente posibilita el drástico aumento cuantitativo de evasiones de pago. En paralelo se han diseñado, instalado y probado arquitecturas disciplinarias a partir de separadores puntiagudos en las vías, levantamiento de barandas en las estaciones, torniquetes de piso a techo.

Ignoramos si el evidente aumento de colados obedece en parte a la imposibilidad de una tarifa más baja que antes podían regatear, o exclusivamente al *papayazo* visto en la nueva infraestructura. Lo que sí sabemos es que este proceso ha venido acompañado de un cambio en las condiciones sociales que alteran el significado de la práctica hoy considerada ilegal. Aquí surgen cuestionamientos interesantes sobre el modo en que la etiqueta “colados” no solamente engloba en una categoría tanto a quienes reducen como a quienes evaden el pago, sino que además los convirtió en delincuentes ante la Ley, la opinión pública y para sí, como en el caso de Soler que antes se colaba, pero hoy no porque se siente “como si estuviera robando”.

La homogeneización de todos los evasores de pago independiente de las razones para hacerlo levanta debates y polémicas como los titulares que exponen públicamente a estudiantes del

SENA como uno de los grupos que más infracciones de este tipo comete. El debate llegó hasta la propuesta de cancelación de matrícula y la contrapropuesta de subsidio de transporte teniendo en cuenta que se trata de estudiantes de un servicio de aprendizaje técnico gratuito precisamente porque esta ofertado para sectores vulnerables.

Varias expresiones denotan el desprecio por el colado con términos como salvaje, maleducado, falta de cultura, bárbaro, ladrón. El discurso instala simultáneamente la evasión y la obediencia dentro de una jerarquización moral, en la que quienes obedecen son los buenos ciudadanos que señalan a los desobedientes. Sebastián ha detallado que en la estación



Imagen 68: Detalle ubicación Estación Virrey a la derecha y Calle 85 a la izquierda.
Fuente: Intervención sobre Plano General Transmilenio

Calle 85 y Virrey la mayor cantidad de personas que se cuelan o se bajan por espacios no autorizados “no son de Bogotá, o sea que son personas de otras partes del país, personas de color (...) entonces al no ser de la ciudad como que no tienen ese sentido de pertenencia”. Aunque

también se imagina que hay bogotanos a los que les “falta cultura”, considera “que un bogotano lo piensa más de dos veces antes de hacer eso”. Independiente de la aclaración no pedida sobre el rol de la melanina en sus observaciones, resulta diciente que en su perspectiva el desobediente es el migrante que no ha logrado vincularse con “los de aquí” de la capital. Su lectura concuerda con la contracampaña anticolados que afirma no quieren a Bogotá y hace eco de la distinción salvaje/civilizado de vieja data.

Al explicar el funcionamiento del discurso institucional observamos que definir la situación construye realidad e inscribe un modo específico de leerla a partir de un cuerpo organizado de ideas que relaciona imágenes (estereotipos del colado como el salto del torniquete), categorías (corrupto, ladrón, delito, robo) y símbolos (el pato). La ley igual para todos genera su propia transgresión instituyendo un código binario que distingue a los consumidores del

servicio entre colados y buenos ciudadanos como los extremos de un arco de representación moral, cuyo efecto retórico desdibuja o impide ver la complejidad y la toma de conciencia horizontal sobre la desigualdad socioeconómica, el mal servicio, uso indebido de los bienes públicos y distribución inequitativa de ganancias, mientras se promueve el odio, estigma y peleas entre usuarios.

Los cuerpos disciplinados bajo este discurso actúan como índices de su poder reproduciendo el script de ser víctimas de los colados a quienes acusan por el mal servicio, la inseguridad y el aumento tarifario que desde la empresa se presenta como acción lógica para compensar el déficit por colados. Yasmín quien considera que colarse es robo no les dice nada porque “uno no sabe quién sea” pero les mira mal “por lo menos”. Cuenta que alguna vez para dar el paso de la plataforma al bus empujó a unas chicas que se habían colado por la plataforma y ante el alegato de ellas les respondió "entonces córrase que yo sí pagué mi pasaje y no me colé". En este caso la apropiación de la definición de robo y etiqueta de ladronas opera nominalmente pero no genera el temor que despiertan los ladrones sino miradas de rechazo e indignación.

La versión más actualizada de las campañas anticolados los nomina “corruptos” diluyendo así la complejidad del fenómeno social a partir del replanteamiento de la idea de corrupción en el espacio público, haciendo creer que los colados son equivalentes con los corruptos -ignorando las relaciones de poder entre unos y otros-, por ejemplo los implicados en el escándalo del “Carrusel de la contratación” que afectó la construcción de la tercera fase de Transmilenio y retrasó la obra por tres años.



Imagen 69: Valla publicitaria en estación.
Fuente: Foto propia. 2019

A pesar de las opiniones encontradas a favor o en contra de los colados la inscripción de la discusión en torno a la justicia aglutina la cuestión. A Juan le parece un fenómeno natural y normal en el mundo del transporte- no solo bogotano-, considerando que existen “los que no tienen como entrar y les toca colarse y existen los astutos que se colan”. Aquí sobresale una doble perspectiva de la discusión en torno a por un lado la “astucia” y “valentía” de colarse vista como un valor entre algunos sectores, y de otra parte la “justicia” desde la variante de necesidad. Margot no se cola porque “es mejor uno pasar por su registradora, comprar su tiquete, leal ¿no?”, sin embargo, siente “pesar” por otros y piensa que también ella ha tenido necesidades en la vida, y pregunta, “dios mío será que no tienen dinero para su transporte o lo hacen de maldad. Se ahorran esa platica pa mañana, a lo mejor una bolsa de leche en la casa, uno nunca sabe, pero si lo hacen por maldad no”. Lorena solo intentó colarse una vez y fracasó por inexperta, pero piensa que “finalmente ese día lo iba a hacer porque no tenía”. Desde su perspectiva no apoya si es diario, es decir, “una o dos veces por semana porque tuvieron hambre, no les alcanzó para el almuerzo, el arriendo, o lo que sea. Tal vez tú sí tienes, pero tal vez la otra persona no, pero los que se colan diario, no sé”.

Diego que por su cargo debía regular esa práctica considera necesario “distinguir porque se ve de todo”, dando cuenta de la importancia de la mirada para determinar que el obrero que gana un mínimo quizás lo hace por necesidad, mientras que el estudiante al que el papa le daba para el bus “lo que hacía era como por revolución”. A los vendedores informales que él sabe salen/entran constantemente porque se les acaba la mercancía, él les proponía que al menos pagarán un pasaje en todo el día. A los habitantes de calle no les decía nada porque “la condición de ellos no les permite coger una tarjeta y pagar”.

Estas diferentes evaluaciones evidencian que, a pesar de la pretendida igualdad tarifaria oficial, usuarios y funcionarios relativizan las situaciones para legitimar o no la evasión del pago aduciendo la necesidad socioeconómica.

Otra variante de la discusión gira en torno a la calidad del servicio vs el precio. Liliana no se cola ni justifica “los colados en la medida en que hay gente que trabaja y pagamos, pero en otro sentido yo digo que es un transporte que está caro, se viaja engorroso, requetemal”. Una vez muy molesta porque el bus se varó y los dejaron como “tú verás cómo vas a solucionar”, les dijo ofuscada a los otros varados, “pues colémonos todo el mundo, todo

Bogotá a ver si nos dan soluciones y mejoran el transporte”. La gente le respondía que sí “porque hablando no se logran las cosas”.

Acercando la noción de “economía moral” propuesta por Thompson vemos que entre algunos colados se comparte una trama de sentido según la cual quien roba es la empresa y por tanto colarse es una manera de compensar de modo personal la injusticia del servicio. Para Alejo que suele colarse representa una contradicción porque piensa que:

Mi determinación de no pagar es porque no quiero ayudar a enriquecer a esa gente, no quiero que mi dinero se vaya para enriquecer a gente que no está invirtiendo como debería invertir el dinero. Ahora, si a mí me parece que el servicio es bueno, que es efectivo, que es eficiente, que es cómodo, que hay



Imagen 70: "No al aumento Ratas".
Fuente: Soacha Ilustrada, 2017

respeto por la dignidad de las personas, sin duda voy a pagarlo, pero de ese modo no, y no pienso que sea una relación que está hecha al contrario, es decir, no pienso que los responsables de ofrecer un buen servicio podrían decir que no ofrecen un buen servicio porque la gente no paga, no creo eso, creo que hay suficiente cantidad de gente que está pagando como para que ese servicio fuera bueno, pero se roban el dinero o se enriquecen y no les interesa hacer inversiones como deben hacerlas.

El discurso oficial presenta a Transmilenio como un servicio público y plantea las demandas del oferente por el cumplimiento de la igualdad tarifaria, paralelamente se opaca en ese discurso la asimétrica distribución de ganancias de esa economía mixta cuyas vías exclusivas son de usufructo privado y “si hay déficit paga lo público pero lo privado no” dice Angelita.

Detrás de los hashtags #transportedigno, #EstoyMamadoDeTransmilenio, #ChaoPeñalosa, #TesaqueoBogotá, #NoMásTransmiseria, entre otros, se hace alusión a las demandas de justicia de parte de quienes evalúan éste esquema mixto a nivel financiero como desigual y perjudicial para los recursos públicos y los usuarios. Julia no se cola pero considera “absolutamente legítimo saltarse el torniquete” en tanto cree que “es un sistema corrupto, explotador, aprovechado, ladrón, con un servicio de mierda, carísimo, o sea nosotros pagamos el servicio público de los más caros en América Latina”.

Es así como este tipo de “tejemanejes de las finanzas” -en términos de Angelita-, sumado al “maltrato estrepitoso hacia la población” -según Alejo-, dan forma al malestar que se nombra como odio, rabia y razón legítima para la práctica evasora. Sebastián por su parte reconoce que “es caro, es lleno, a veces hay mal servicio, pero pues hay que pagar porque es algo que estás utilizando”. En estas dos perspectivas se observa el acuerdo respecto al mal servicio, pero no se coincide en los medios para gestionar el malestar. Y es en este punto sobre *los medios* que la cultura ciudadana opera como dispositivo de disciplinamiento que promueve teóricamente la sana convivencia, pero no provee herramientas prácticas para resolver los elementos estructurales conflictivos. El protocolo oficial para denunciar un mal servicio funciona como un buzón para desfogar la emoción escribiendo una queja que se empolva con el tiempo ajeno.

De este modo vemos como la noción de justicia que desde el discurso oficial se enmarca en “que todos paguen lo mismo por el mismo servicio” es cuestionada desde abajo apelando a la desigualdad social.

5.2. LA IGUALDAD

La calidad de vida urbana depende de la movilidad cotidiana en tanto la conexión es acceso a la ciudad a partir de la interdependencia de una red de materialidades y políticas. Se argumenta que en el transporte público todos somos iguales pero esa aparente igualdad ignora los contextos biográficos. Sentimientos de rabia, seguridad, satisfacción se combinan con variables de género, edad, clase.

Una rutina diaria para ir a trabajar pone de relieve una visión biográfica que vincula prácticas cotidianas de desplazamiento para un fin que no es llegar sino lo que allí se va a hacer. Son las biografías las que permiten entender por qué Liliana refiere Transmilenio como experiencia traumática. A sus 62 años, aunque evita las horas pico a veces las padece porque debe cumplir horario fijado por quienes la contratan por días. Sus trayectos de dos horas y media -a veces tres-, dos veces al día, con tres transbordos y mayor inversión de dinero para algunos recorridos, le suman fatiga y estrés porque además del esfuerzo físico en su trabajo presenta limitaciones y dolores por dos hernias lumbares.

Estas trayectorias hacen de la experiencia de viaje una práctica diferenciada de menor o mayor desgaste incluso arrancando a la misma hora en puntos distintos. Influye la distancia de recorrido, si se tiene o no la tarjeta cargada, cantidad de transbordos, si incluye o no alimentador, horarios, dirección de recorrido, condiciones corporales, equipaje. La desigualdad en el acceso a la ciudad por cuenta de la movilidad es una constante implícita en la fragmentación del trayecto, sus transbordos, tiempo de espera para cada nuevo servicio e incluso más dinero.

5.2.1. Las extremidades de la ciudad

La dirección de los flujos y tránsitos generan en las extremidades la dificultad y lucha para circular en horas pico donde “todo el mundo como una sardina allá dentro”, debe usar alimentadores para conectar con las troncales. En las periferias las luces madrugan a encenderse en una relativa sincronía de cuerpos que muy temprano irrigan la economía de Bogotá en el desfile de la productividad. Los usuarios en la periferia gastan el doble y más tiempo en llegar a sus lugares de destino. Angelita refiere la *pedra* por la congestión durante la época que madrugaba desde el extremo Suba. Esta es la primera gran diferencia entre quienes para acceder al sistema deben pasar primero por un alimentador, diferencia que técnicamente se traduce en buses de plataforma baja compatibles con el nivel de la acera en barrios lejanos.

Juan cree que “lo complicado es subir, una vez que uno suba eso es un apretón y ya llega uno”, pero si hay que subir más de una vez son varios apretones que además de tiempo requieren paciencia. Lorena gasta dos horas en su trayecto de cuatro transbordos incluyendo dos alimentadores cada mañana, mientras que Sebastián gasta treinta y ocho minutos en un trayecto directo cada mañana.



Imagen 71: Comparativo del trayecto directo de Sebastián a la izquierda y el trayecto fragmentado de Lorena a la derecha
Fuente: Elaboración propia.

Como se puede inferir de la imagen 63, además de las diferencias entre trayectos existe una disposición de troncales que obliga en el caso de Lorena a hacer un recorrido desde el suroriente hasta el centro para luego dirigirse hacia el suroccidente. En una distancia menor en el mapa, pero considerable en la práctica, Sebastián también debe desplazarse un tramo hacía el sur para tomar la vía que permite circular hacía el norte. **La retícula de vías y arterias de Transmilenio provee puntos de conexión entre troncales exclusivamente al costado oriental en la zona céntrica y norte, dejando el sur y occidente de la ciudad desprovisto de estas posibilidades de circulación y comunicación que descongestionarían vías por las que habitualmente están obligados a pasar usuarios que no tienen necesidad de hacerlo.**

Entonces estas disposiciones espaciales afectan variables de tiempo y comodidad, pues mientras para algunas personas que usan poco Transmilenio una hora ya es terrible, Lorena está acostumbrada al doble y estaría dispuesta a irse “con dos horas y media de anticipación

y no pasa nada”, con tal de evitarse uno de los cuatro transbordos. Odia “pasar un túnel tan largo” como el “martirio del Ricaurte, más largo que el camino de la serpiente. Eso es algo infinito. Uno siente que no acaba”. Desea la “maravilla” de una ruta directa del portal Usme al portal Américas así sea una ruta fácil (para en todas las estaciones).

5.2.2. El tiempo es oro

El tiempo invertido en el transporte incide en la calidad de vida en tanto puede invertirse en otras actividades. De forma unánime la *rapidez* que respondieron las personas entrevistadas como fortaleza de Transmilenio viene acompañada del resignado sinsabor del “pues lo tengo que tomar”. Según Maga “es una ventaja y desventaja porque se convierte en la única posibilidad”, revelando así la tragedia del “monopolio” no porque sea la única oferta de transporte sino por el “uso exclusivo de troncales” mantenidas con recursos públicos y ganancias para privados.

Apostar por la rapidez -posible-, implica a veces sacrificar la comodidad. “No me puedo dar el lujo de esperarme a que venga uno desocupado” -dice Norma-, mientras se prepara para la incomodidad en sus piernas. En contraste, Julia y Angelita se consideran privilegiadas porque no tienen que usarlo tanto y cuando lo hacen pueden evitar las horas pico. Walter que lo usa una vez al mes para visitar a sus padres prioriza estar relajado, pero reconoce la alta estima de la velocidad en la gente que corre y él deja pasar para que se vayan primero.

Otros usuarios diseñan maneras para evitar perder tiempo. Angelita si no pesa mucho su equipaje prefiere caminar para no transbordar el alimentador en Suba. Camilo camina hasta La Caracas para evitarse las vueltas de la Décima. Liliana después de la jornada laboral camina hasta la autopista para no esperar el demorado único bus que la conecta con la estación troncal. Los servicios expresos son otra opción para gastar menos tiempo, y para Alejo que le preocupa más la continuidad que la reducción del tiempo se trata de un “tiempo sin cortes” para tocar su clarinete frente al público/pasajero.

Los privilegios se traducen en la posibilidad de elegir. Elegir la frecuencia, el horario, la troncal - en casos excepcionales de cercanía a más de una -, elegir la estación caminando un poquito más para conseguir una ruta directa. Se trata de una autonomía relativa para producir la experiencia de viaje combinando variables que para otras personas es imposible,

porque sí o sí tienen que tomar un alimentador para llegar a un portal, porque sí o sí deben cumplir un horario fijado por otro, sí o sí deben hacer uno, dos, tres o más transbordos.

Además de las distancias la práctica de la espera también afecta la variable tiempo y se relaciona con las diferencias socio-materiales que hacen de esta una experiencia recurrente en grupos de bajo estatus con menores posibilidades de elección o en términos de acceso con “baja motilidad”. En consonancia Salazar (2015), caracteriza al transeúnte-pasajero como el último renglón de la jerarquía socio-material de la movilidad porque implica heteronomía respecto al modo de transporte que usa. Las transferencias entre transeúnte-peatón a transeúnte-pasajero implican diferencias importantes según el modo de transporte que se elija o “el que tocó”. Aunque mayores distancias en consecuencia implican recorridos más largos no es lo mismo hacerlo en un auto propio que Transmilenio.

Emocionalmente se destaca que la espera en Transmilenio cuando hay congestión genera incertidumbre y estrés al no saber cuánto tiempo se demora en llegar el bus, de ahí que los ++ del panel informativo son un detonante que le recuerda a los usuarios “que no hay nada que esté a su alcance”, en definitiva, su heteronomía respecto al sistema. La postal de espera mientras llega el bus revela un montón de ojos que por encima de las cabezas se asoman muy abiertos mirando en dirección a donde aparecerá el bus. En estas esperas de aparentemente “tiempos muertos” en los que la gente dice no hacer nada, emociones y sustancias circulan piel adentro. Cuando el estrés sube, sube el nivel de cortisol y de acuerdo a la gestión que cada usuario asume se pueden identificar efectos sobre la salud pública y social.

Altos niveles de cortisol sostenidos durante tiempos prolongados y frecuentes generan cansancio físico y mental. Así lo corrobora Juan cuando posiciona al trabajador como personaje típico en Transmilenio que él considera -incluyéndose- como “gente que no es libre, está mal, la gente no es feliz, la gente está ahí porque les toca, la gente tiene que llegar temprano a la hora de trabajo, tiene que ir de cierta manera vestidos y hay todo un imaginario que los obliga a respetar ciertos códigos y encima pues el sistema es fuerte con ellos, porque hace que la gente tenga que estrujarse, empujarse y volverse muy animal, porque no es por su culpa, es porque todo hace para que lo tengan que hacer”. Juan interpreta esta infelicidad porque lo lee “en los ojos, la gente tiene sueño, el trabajador está cansado, se le ve, no está sonriendo, está zombi”. Le ha pasado dormirse y no le gusta “porque eso muestra que estoy

cansado y no estoy en un lugar para descansar y que si duró tanto tiempo y me duermo es que el trayecto es muy largo y pesado”.

Dormir es una de las actividades que algunos usuarios ejecutan durante sus trayectos, con mayor probabilidad cuando los trayectos son largos. Sin embargo, no en todos los casos es considerado como un síntoma de infelicidad como lo expresa Juan, sino también como un modo de aprovechar ese tiempo.

Otro de los momentos de espera ya no dentro del bus sino en plataforma son las filas. Las primeras personas que llegan a esperar el bus inauguran una pero llegado un punto de congestión quienes van llegando se suman a la extinta fila devenida masa humana. Una de las estrategias oficiales para mantener “la fila” es la existencia de mediadores como Diego que regulan la consecución de orden entre usuarios. Pude ver cómo esta estrategia en estación Calle 26 a las 4:00 p.m., evita los colados, pero aumenta el tiempo de espera que la mayoría “no quiere perder”.

Dado que en una misma puerta se embarcan varias rutas, los mediadores organizaban frente



Imagen 72: Filas de papel

Fuente: Comité de usuarios del Transmilenio de Kennedy, 2019

a cada puerta una fila por ruta (sin mediadores no sucede) y cada vez que llegaba una, interponían su cuerpo bloqueando la entrada de pasajeros mientras bajaban los que llegaban y luego daban paso a unos cuantos de la fila dependiendo de sus cálculos de disponibilidad de espacio dentro del bus. Así las cosas, las filas eran larguísimas y algunos usuarios que venían a sumarse a la acostumbrada aglomeración,

resultaban sorprendidos. Algunos decepcionados retrocedían buscando la cola mientras preguntaban a los de la fila “¿ésta qué ruta es?”, otros renegaban mientras retrocedían y no

faltaron los que le alegaron a los mediadores o se acercaron a hacerle preguntas. En esta escena **el orden de turno reduce la tensión entre los usuarios porque desaparece la competencia, pero mantiene la tensión por el mayor tiempo para el embarque/desembarque regulado por los mediadores.**

Así pues, podemos notar que la existencia de mediadores no resuelve el estrés y la tensión, sino que desplaza las fuentes que lo detonan, siendo las condiciones de congestión las detonantes del conflicto.

5.2.3. La gestión emocional en medio de la congestión

A pesar de que las normas formales no se cumplen, nos movilizamos. Nos movilizamos bajo una forma que no nos gusta, es caótica, estresante y bajo esas características revela las normas prácticas que funcionan. Seguir el manual del usuario oficial se traduce en no lograr hacer uso efectivo de Transmilenio en horas pico porque te quedas sin bus, sin espacio, sin tiempo y sin aliento. “No esperes la fila porque no vas a llegar nunca, no seas tan educado”, recomienda Lorena.

Cuando la congestión es fuerte irrumpen situaciones de rabia e ira en las que se escuchan reproches y reclamos del tipo “no se me eche encima”, “Ay pues ande en carro que yo estoy es esperando el bus”, “es que me va a sacar el celular o qué”, se ven manos que aletean y también personas que aconsejan “tome aire y respire”. Mientras tanto un altavoz amplifica la propaganda “Cultura Transmilenio” cuyo fondo de música clásica recomienda primero dejar salir, ceder la silla si alguien lo necesita e informa los servicios disponibles en plataforma. Esta paradójica postal de la rabia sonorizada con música clásica expresa que el incumplimiento de normas es una constante en situaciones de congestión en las que la competencia por los escasos recursos de tiempo y espacio da lugar a la resolución de forma individual.

Yazmín y Sebastián consideran que el servicio es bueno pero el problema es que a la gente le falta cultura ciudadana. A tono con su perspectiva relucen las referencias metafóricas tanto desde campañas institucionales como de usuarios que se refieren a otros usuarios como animales cuyo comportamiento desencadena el

malestar o incluso el comportamiento animal propio. Para Lorena el asunto es que a diferencia de EU donde hay fila para todo y la gente no se monta si está muy lleno, “en Latinoamérica es otra cosa y se montan como un caballo”.

La decisión de “abrir espacio para que las personas salgan y luego entrar” tal como recomienda el manual, implica en algunos casos que si el que está detrás no siguió la pauta y avanzó, te deja atrás suyo y de la fila que le sigue, no sin el conflictivo encuentro entre los que entran y los que intentan salir pidiendo “dejen bajar primero” pero no encuentran espacio despejado para hacerlo. En este tipo de situaciones seguir la pauta recomendada es quedarse sin cupo cuando el bus está lleno.

Pasar el umbral bus/plataforma es una de las coordenadas del conflicto cuando está congestionado. Angelita en tono de burla comenta: “ay sí, todo se soluciona dialogando” aduciendo que resulta desgastante y “es imposible hacerlo en ese contexto”. Mientras para

← **Twitter**

Con estos dibujos la artista Ángela Hurtado muestra cómo nos vemos por la falta de cultura @Citytv



6:28 a. m. · 11 ago. 2015 · Twitter for iPhone

90 Retweets 55 Me gusta

Imagen 73: Éxtasis

Fuente: @connymogollón, 2015

Nota: Hace referencia a una serie de tres acuarelas exhibidas en el túnel de la estación Ricaurte tituladas “éxtasis” que corresponde a la aquí referenciada, “paciencia” y “resignación”.

algunos esta animalidad que aflora en Transmilenio implica la necesidad de asumir ese papel, para otros hay que saber cómo pararse “para no ser tampoco el güevón”. Se trata de una estrecha senda de equilibrio entre no ir defendiéndose y peleando todo el tiempo, pero tampoco dejando que se te colen. De modo individual las personas resuelven este dilema en medio del conflicto latente.

Juan cree que hace falta pedagogía, pero no como se hace en Bogotá con el regaño y el grito sino acompañada de señalización. Cree que “eso del pato que se cola lo único que hace es generar más odio y ahí no hay inteligencia emocional que se pueda construir”. Esta alusión al efecto de odio nocivo para la convivencia muestra cómo Transmilenio desplaza a los usuarios la responsabilidad y evade asumir los problemas estructurales que le conciernen.

Problemas como disposiciones que alientan el incumplimiento de las normas que el sistema exige de sus usuarios. Entre las más evidente y referenciada por usuarios se encuentra la fijación de varias rutas en un mismo vagón dado que en determinados horarios “hay mucha gente que no está esperando el que uno está esperando entonces no dejan subir” detonando conflictos entre usuarios. Una segunda disposición son las estaciones con plataformas diferenciadas por sentido de ruta (pocas) en las que se debe pagar nuevamente el pasaje si se desea cambiar de dirección, generando conflicto entre el funcionario que exige no colarse y el usuario que ya pagó, pero está en la plataforma de una sola dirección. Están también las barandas que subdividen plataformas de alimentación (no en todos los portales) e inducen los dos pasos prohibidos la vía para transitar libremente sobre la plataforma. Y de mayor envergadura encontramos la ya mencionada disposición de troncales con puntos de conexión exclusivamente al costado oriental de la ciudad en la zona céntrica y un punto en el norte, congestionando estas vías que no son de necesario tránsito para quienes circulan por el occidente y sur de la ciudad.

De este modo se vislumbra como el conflicto entre usuarios y/o con funcionarios responde en muchos casos a disposiciones estructurales que promueven la búsqueda de soluciones individuales porque no hay confianza en el servicio público.

5.4. DESCONFIANZA

Traigo a colación otra serie temática de recomendaciones surgidas de los relatos de las personas entrevistadas que aconsejan no hablar con nadie, no le pregunte nada a nadie, no le de la mano a nadie. Yazmín que es más confiada dice que solo a las personas que trabajan en Transmilenio. “Que no se monte haciendo cara de susto sino de muy confiado y muy tranquilo en la vida”. “Que si le ven la cara de turista, que está perdido, que ya perdió”. Que tenga cuidado con la policía porque es gente muy peligrosa y tienen varios métodos para quitarle el dinero a la gente. En este caso se evidencia como la desconfianza configura formas de (des)vinculación social y la importancia de encubrir o representar estados emocionales.

Los lazos sociales regidos por la desconfianza encuentran en la fórmula “no dar papaya” su síntesis. La desconfianza instalada impulsa el escaneo sensorial -principalmente ocular- para leer constantemente a los otros. Creer a quien ofrece información, a quien pide ayuda, una moneda, una silla, exclusivamente por cómo se presenta en su relato hace del creyente una posible víctima de trampa, fraude o mentira. Margot deduce que “uno no le puede dar la mano a nadie” ejemplificando su afirmación por lo que le sucedió a su amiga a quien una viejita de por lo menos 68 años le pidió que si la dejaba tener del brazo, y ella sin dudarlo – por viejita-, “claro sumerce, téngase. Y adivine que, cuando se bajó, su bolso se lo había desocupado, todo le saco. Todo, todo, todo, oiga hasta le sacó la bolsa de los cosméticos”. Las prevenciones de Margot en Transmilenio se entraman con su miedo profundo a la ciudad cuya gestión es no parar, no hablar, no contactar, porque hasta “esa abuelita” que produce empatía tiene malas intenciones.

Según esta lógica papayera, caer en la trampa te convierte en víctima por “idiota” o “dormido” con lo cual te haces acreedor de burla por escasa inteligencia o “falta de malicia”. “Si los roban es porque *dieron la pata*”, explica Elkin. Según Margot iba “idiotizada” cuando “ese desgraciado” le metió la mano en la entrepierna. De aquí deriva un arco de aprendizajes para gestionar el riesgo que varían desde afinar los sentidos para identificar ladrones, estafadores, manoseadores, rutas, estaciones, horarios; hasta la activación de un estado de alarma permanente que evita cualquier contacto “innecesario”.

En este intersticio de la desconfianza se entrama una cara de la indiferencia y rechazo dada no por ausencia de empatía sino por temor a que el otro se aproveche de ella. He

ahí el revés triste que se anuda con la desconfianza y la dureza. El amplio repertorio de anécdotas propias o ajenas en las que *nos partieron papaya* por empatizar con otro, configuran el background de papayazos que estimulan vestirse con el “no le creo a nadie y sálvese quien pueda”.

La familiaridad y reconocimiento nacional de que goza la fórmula muestra su importancia en el entramado social. Es así como la situación de una “persona pegada a su celular” es interpretada como *papayazo* tanto por los *aviones* que con afinada mirada calculan y compaginan movimientos para *partir papaya*, como por otros usuarios observadores que predicen el robo y califican de dormido a la entretenida víctima. Calificar desde roles distintos una misma situación como oportunidad de robo habla de una forma compartida de ver.

¿De qué se toma conciencia para llegar a la elaboración grupal del “papayazo”? “No dar papaya” exhibe la desconfianza como eje de nuestras interacciones legitimando tácita y tácticamente un mundo de “vivos” y “bobos”, en el que se es consciente de la posición ocupada y la inutilidad de reclamar o denunciar por la papaya pérdida ya sea a través de aparatos jurídicos o informales. ¡Perdiste! dicta el veredicto, a excepción de que resuelvas de modo personal. Se convierte en ley ejecutada en acto y veredicto de culpable por “dar papaya” cuando se cuenta la anécdota.

El modo en que encarnamos la desconfianza expresa huellas que podemos cartografiar corporalmente. El tacto y la mirada resuenan colectivamente como sentidos claves para la protección.

5.4.1. Piel-tacto

En Transmilenio se vive Bogotá a través del movimiento de una máquina que contiene cuerpos, piel para afuera relativamente inmóviles, piel para adentro incesantemente afectados. Encontrarse con la frontera de membrana “blanda” que permite la interacción resulta ser infrecuente y por lo mismo sorprende. Un 17 de mayo aprox 7:17 p.m., se subió en Estación Jiménez una chica de aprox. 34 años que capturó la atención de varios pasajeros. Me pareció muy guapa con su vestido negro hasta los muslos y escotado, chaqueta negra hasta la cintura, medias a medio muslo, botas tacón, pequeño bolso en su antebrazo y gorra

negra con las iniciales FBI en brillante blanco. Caminaba muy sensual y tomó por escenario el espacio frente a la segunda puerta del biarticulado justo entre el acordeón y la primera fila de sillas. A su alrededor estaban de pie recién acomodados algunos hombres que la miraban muy detalladamente de arriba a abajo mientras ella saludó al público: “Buenos días”. El chico detrás suyo la corrigió, “¿días?” y rió. Ella, “si buenos días, ¿por qué? luego ¿a qué hora empieza el día? “A las 4 a.m.” le contestó. Ella prosiguió diciendo que era muy difícil pararse ahí y que nadie saludó. Saludo nuevamente, “buenas noches”. Le respondieron dos hombres a quienes ella de inmediato contacto visualmente y contó mirándolos uno por uno fijamente y en voz alta “1 y 2. ¿Ven? solamente ustedes dos me saludan. ¿Ven? Bueno pues la indiferencia es lo que tiene jodida a esta sociedad. La parejita hace esto, mire”. Se ubicó frente a frente a uno de los hombres a su lado. Le rodeo el cuello con sus brazos mientras en tono de niña consentida y caprichosa le decía “mírame... mírame... es que yo no quiero que mires a esa vieja, yo quiero que me mires solo a mí”. El chico muy rígido sonreía nervioso y sorprendido. Yo me preguntaba ¿quién sería ella? Me asombraba su fuerza para pararse tan segura en ese escenario móvil justamente por *el tramo del miedo*, con ese vestuario y esa sensualidad. Especulé que quizás era puta y que se hubiese subido en Avenida Jiménez reforzaba mi teoría.

Ella tomó distancia y preguntó si alguien ya la había visto actuar antes. Contó a los que levantaron la mano: “1 y 2”. Se acercó a uno y le preguntó en tono más bajo si recordaba cuál había sido esa actuación, si un poema o una canción. Agradeció el “no me acuerdo” que obtuvo de respuesta y retornó a su escenario para anunciar que recitaría un poema, para lo cual necesitaría “la ayuda muy especial deee... ti”, mirando fijamente a un señor que cual espejo estaba concentrado en ella. Se le acercó, “tú tienes cara de buena gente” y le pidió el favor de prestarle la silla durante un momento, pero él se negó. Ella replicó que tenía cara de buena gente, pero no lo era, así que haría otra cosa porque “el señor no dejó”. Le pidió elegir al hombre sentado a mi derecha contra la ventana un título de entre tres que mencionó. Eligió “El pacto”. Dio medio giro, entró en su personaje y mientras recitaba se fue acercando lentamente a un hombre sentado en la primera fila, le extendió su mano palma arriba en ese típico gesto de pedirle la suya. Él, inmóvil, la miraba fijamente y ella para insistirle acercaba su mentón hacia su pecho mientras cerraba sutil y pícaramente los ojos con ese típico gesto

de invitación. Al fin accedió *después de una sonrisa que le liberó la mano* y ella sin dejar de mirarlo se fue agachando hasta quedar a su altura mientras continuaba recitando y bajaba el volumen de su voz. Su capital erótico y seductor me parecía arrollador. Estaba encantada de ver cómo se acercaba tanto a los hombres, cómo les sostenía la mirada y coqueteaba con semejante derroche. Sentía que era una situación absurda dentro de la cotidianidad de Transmilenio donde la mirada sostenida y el roce son repelidos.

De repente entró en escena desde el acordeón un chico que hacía rato miraba de reojo la situación. Yo me asusté y aunque me sentía seducida rondaba por mi cabeza la posibilidad de un robo y pensaba en el que presencié muy de cerca ocho días antes por la misma zona. Que dos personas hubiesen dicho haberla ya visto me calmaba, pero mi sospecha de que fueran cómplices aumentaba mi pánico. En medio de mis prejuiciosas ficciones, el chico en segunda voz entró en el poema a modo de diálogo de pareja cuya tragedia era la imposibilidad de estar juntos. El escenario se amplió hasta el pasillo por el que se movían mutuamente mientras se acercaban eventualmente a uno que otro pasajero. Jugaban alternando la voz alta con un susurro público cuando se acercaban al oído de una persona. Él a las mujeres, ella a los hombres. Terminó la actuación, el público/pasajero aplaudió, el chico decía “aplaudan y los que no pueden pues chiflen, pero no se queden callados”. El bus paró en Estación Marly y la gente empezó a bajar.

Lo absurdo de la situación revela la falta de costumbre a las formas “blandas” que posibilitan otro tipo de intercambios. A pesar de la evidente atención que capturó desde que entró, las negativas a responder su saludo, prestarle la silla o darle la mano, hacen eco del *espaldarazo*, la *piedra* y la *coraza* que como repertorio corporal habitual no ceden ante la blandura. Quizás porque no se cree que la blandura sea cierta se construyen especulaciones como las mías de posible robo para tratar de explicarme la inusual situación. La sonrisa parece ser el click que activa una forma más blanda del cuerpo para ceder y prestarse a la función. Se configura como un gesto micro de apertura hacia el otro, de reconocerlo y empatizar con él sin miedo, y a partir de esta disposición se posibilita una prolongación del impulso hacia formas de solidaridad como “darle la mano” a quien presenta un sketch y pide una colaboración a voluntad.

La piel en tanto envolvente que separa el cuerpo del medio que lo rodea cumple funciones de protección e intercambio. Comporta el carácter dual que cual membrana puede desarrollar maneras para mantenerse más o menos impermeable/permeable al medio. El encuentro que implica intercambiar información con el mundo conlleva así mismo la transformación de los que se encuentran. La capacidad elástica de la piel se visibiliza en la plasticidad del cuerpo capaz de asumir múltiples formas durante la interacción. Formas que se incorporan en la memoria corporal, aunque no seamos conscientes de su adopción. Para Maga “Transmilenio es el cachetadón de la realidad ahí con toda”, delineando así esta frontera permeable que piensa como contraste y experimenta como inquietud y choque que la hace sentir impotente desde “ese lugar de mis comodidades y allá afuera está el habitante de calle en el piso con una botella, una bolsa de bóxer”. Ella adopta la forma de “voy leyendo porque no me gusta mirar para afuera”.

Entre el cuerpo urbano y humano el bus opera como una red de interacciones culturales, sociales, políticas, materiales, económicas. Dentro de él se adoptan formas duras como cuando hay que estar alerta para protegerse. También formas blandas que se desparraman sobre las materialidades del bus para acomodarse. Acomodaciones que plásticamente llaman la atención por posturas inéditas o aparentemente imposibles.

Walter cree que Transmilenio además de ineficiente contamina todo, el ambiente, la estética y “genera unos vínculos sociales reagresivos, reindividualistas, no es para nada comunitario”. Esta noción de contaminación califica el encuentro como negativo o perjudicial para las partes que se encuentran, sea el aire o el entramado social. Afirma que de alguna manera

Nos subimos con una coraza como con una actitud de estar reaccionando todo el tiempo. Desde que uno compra el pasaje uno ni siquiera está entendiendo lo que el otro le está diciendo, sino que está ahí reaccionando todo el tiempo y una reacción agresiva. No una reacción de poder responder a las situaciones sino de defensa, de reaccionar como defendiéndose.

A partir de estas reflexiones él y un grupo de jóvenes montaron "Escoria bajo la piel", una obra de danza inspirada en Transmilenio que según explica alude a “esa rata que tenemos debajo de la piel, esa escoria que siempre está ahí superficial y que con eso es que sobrevivimos”. Para sus compañeros, detrás de esa escoria también había tristeza coloreada con el humo y gris de la ciudad. A veces “salían bien de la universidad para su casa en la

noche, como bien de ánimo por alguna razón, pero de repente el buen ánimo se les desgastaba en Transmilenio, porque era muy pesado y quedaban contaminados con la mala, con la tristeza”.

Salir implica exponerse a eso *pesado* también aludido para caracterizar las estaciones del *tramo del miedo* que finalmente califican situaciones y contextos que se experimentan fuera de la piel propia como densos. Alejo expresa sentir rabia y *pie* con un bus lleno porque “así la gente no lo quiera o no sea consciente, está sufriendo corporalmente de una manera brusca”. La *pie* como forma de nombrar la rabia metaforiza la rigidez y consistencia dura del cuerpo que la experimenta.

Cuando la congestión es reinante, la masa humana fuera de los límites del cuerpo propio puede convertirse en un peso que agobia. A Liliana le produce intranquilidad porque no se puede acomodar y esto desencadena

Intolerancia de parte de uno, de las otras personas, uno empuja, uno golpea a la gente con los bolsos, lo golpean a uno, cuando uno es bajito y la otra persona es muy alta se recuestan sin quererlo, otras lo hacen de aposta, entonces uno no puede avanzar si se corren, si no se corren.

El drama se circunscribe a la **paradoja de la inmovilidad a bordo del medio masivo de movilidad**. Múltiples expresiones refieren la tensión piel adentro entre libertad/prisión ante situaciones de encierro al que Liliana sueña con “huirle”. El encierro es múltiple: “Es lo que me tocó porque pues soy pobre” dice Elkin, entrelazando el nivel socioeconómico con las incomodidades físicas del trayecto. Margot siente que “uno queda ahí como emboscado” cuando hay mucha gente en las puertas y no se puede mover, mientras que Sebastián precisamente se acomoda de forma tal que no se sienta “acorralado o que lo están rodeando”.

Estas formas de nombrar condensan los sentires experimentados en la congestión y las estrategias para gestionarla. Y es que el contacto no deseado con otros cuerpos resulta no solamente incómodo sino también posibilidad de acoso sexual y pérdida de pertenencias, es por esto que el tacto es sentido clave para discriminar entre los roces accidentales y el “cosquilleo” de astutas manos que se camuflan entre la multitud para robar.

Las chaquetas con bolsillo interno que usa Julia -también Elkin y Sebastián-, juegan en Transmilenio un rol protagónico, pero no son prendas exclusivas para usar dentro del sistema

como algo separado del resto de la vida. Vestirse implica un proceso proyectual de imaginación y anticipación sobre los posibles. El tránsito entre la casa y la calle se alimenta intertextualmente (Jirón, Iturra, & Imilan, 2011), a partir de una constelación de experiencias en los espacios de trabajo, educación, ocio, u otros; y de relatos directos o mediados por la literatura, la música, el rumor, la televisión, las redes sociales, entre otros. Así las cosas, un aspecto nodal para entender la configuración de culturas afectivas en Transmilenio comprende el modo en que la vida en la ciudad fluye de un espacio-tiempo a otro y que las noticias que Sebastián ha visto por televisión de atracos masivos en estaciones como la 22 y la 19 dan forma a su percepción de inseguridad respecto al centro y motivan su decisión de procurar y recomendar no utilizar Transmilenio después de las 9 de la noche de la estación Calle 72 hacia el sur. Las noticias televisadas vehiculizan una sensación que motiva la elusión de una parte de la ciudad en determinado horario, y para las personas que aunque compartan la sensación deben pasar por allí, las estrategias serán otras. Habitar la ciudad implica un entrenamiento para todas esas fluctuaciones, se vive con el ritmo y pulso para fluir brusca o sutilmente según dicte la situación.

El vestuario como necesidad básica de abrigo revela que esta “segunda piel” aunque se busca por protección podría obstaculizar el intercambio con el exterior. “Blíndese contra el cosquilleo” recomiendan las noticias proponiendo una coraza dura que a modo de piel social implica el vestido como prótesis, y una actitud que dialoga con las recomendaciones al potencial extranjero de no hablar con nadie, no ayudar a nadie, no mostrar nada, porque alguien puede ingresar de formas destructivas para el cuerpo, como cuando Juan dice “me paralicé, me eché hacia atrás, me cerré” recordando el robo que vio y detonó su miedo de que el ladrón hiriera al pasajero.

La metáfora de la coraza como piel sobrepuesta expone la necesidad de vestirse de forma “dura” para salir a la calle y protegerse con una capa de defensa o traje impermeable que puede derivar en cierto modo de “ser rata” con los otros. “La vestimenta es una arquitectura *habitacional individual*, un *límite corporal* que relaciona el espacio entre el exterior y el interior, lo ajeno y lo propio, el *tú* y el *yo*, un *filtro* concreto y abstracto simultáneamente; una *interfaz* en donde el vestido es el *continente* y el cuerpo su *contenido*” (López-Araquistain, 2015, 15)

Alejo dice que “hay que alistarse, saber cómo que se sube a una guerra, a una lucha”. “Uno le hace la cacería” a una silla, dice Sebastián. “Metáforas de la vida cotidiana” que hablan de la ley de la selva o el sálvese quien pueda como supervivencia.

5.4.2. Lo que se ve y el entrenamiento de la mirada

Aunque los trayectos se hacen corporalmente, es la vista el sentido más ampliamente referido para leer y narrar mientras se recorre la ciudad. Se trata de un recorrido perceptivo que anima los relatos íntimos de los usuarios ensamblando recuadros sucesivos y saberes previos con los que se construyen geografías afectivas de Bogotá. Se mapean el ocio, el crimen, el miedo, los hedores, el asco, las guaridas, se producen categorías: ñero, sur, centro, venezolano. ¿Cómo se interpretan esas miradas afectivas con las que recorremos la ciudad? ¿Cómo mientras miramos valoramos? ¿Cuáles son los valores que compartimos y cuáles no?

La mirada desde el bus ve imágenes en movimiento susceptibles de convertirse en postales. En éste nivel de **lo que se ve** desde la ventana se enmarca el afuera y a su vez quien ve está enmarcado en la ventana. Transmi es una “vitrina” dice Maga, a través de la cual le resulta doloroso ver hacia fuera y prefiere leer porque se siente impotente. Una ventana desde la cual Angelita dice “pillarse esta ciudad con sus contrastes y toda esa vaina de pobreza fuerte, desigualdad”. Walter concuerda con la analogía de “vitrina” pero a él no le produce tristeza sino una “apertura” que le permite conocer lo que se vive en Bogotá.

Para Norma su vista de la Caracas a través de la ventana es

Muy triste porque la ves muy sucia, la ves muy descuidada, porque es que no vamos a decirnos mentiras, pero es que la Caracas es espantosamente fea si? Mi recorrido es toda la Caracas y entonces uno ve y dice no hay derecho, el gobierno debería hacer tumbar esos edificios y construir algo como que la vista sea menos fea, mucha pobreza, mucho indigente, muchas mujeres de la vida alegre, ya hoy en día hasta los muchachitos pues también ya están saliendo a lo mismo, cómo que es mucha pobreza y mucho degenerere me parece a mí. La Caracas es deprimente.

Y aunque la Caracas es de largo trecho, “obviamente en el centro veo más lo duro, duro a nivel moral, pues porque me causa indignación y tristeza ver la gente de la calle y la sensación es dura” explica Juan. Los términos para referirse al centro varían, pero hay un núcleo alrededor de lo duro, terrible, suciedad, tristeza, fealdad. Para Yazmín, de la 34 para allá (sur) le parece “terrible porque es muy sucio, mucha indigencia, prostitución”. Elkin piensa

en “el grado social y financiero en el que habitan esas personas, porque llegarían ahí o qué pasaría con la vida de ellos”. Soler se cuestiona al ver “personas que van tratando de conseguirse el dinero para sostenerse, entonces veo gente con todas sus canastas, sus carros, con tintos”.

Julia lee en las calles trozos de historia, “antiguas avenidas que eran más chicas entonces las han ampliado, compraron un montón de predios, tumbaron y quedaron esos muros ahí, que se leen las casitas pero ya no existen”. Su percepción dialoga con el planteamiento de Trixi Alina (2016) sobre tramos de la Carrera décima que cuentan no solo una historia de la ciudad sino además estimulan a imaginar el baño que estaría en ese trozo de pared en el que se alcanza a captar lo que fue un inodoro, en definitiva, proyecciones retrospectivas sobre la piel de cemento. Se trata de paisajes residuales o “paisajes del deterioro, del desecho y del rechazo” (Nogué en Díaz Cruz, 2016).

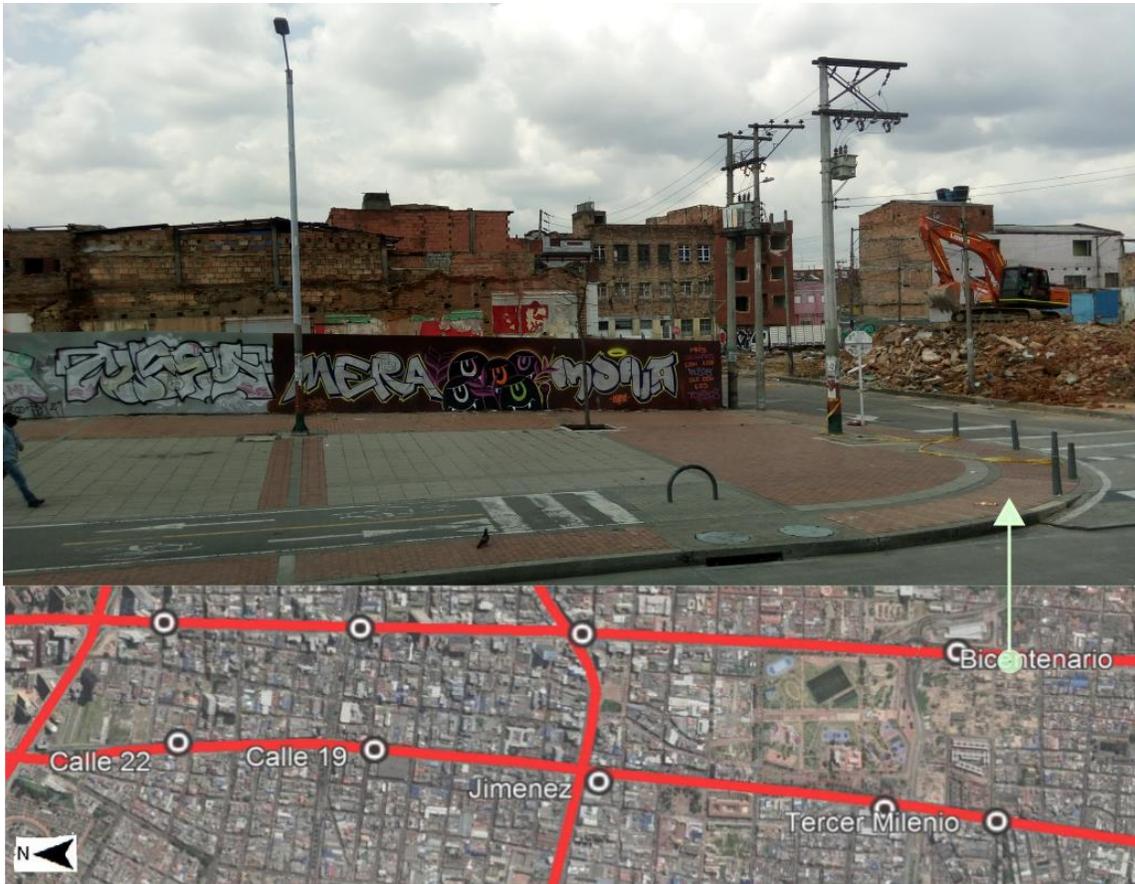


Imagen 74: Proyección retrospectivas sobre la piel de cemento.
Fuente: Foto propia, 2020

En otro nivel de análisis ya no de lo que se ve en los recuadros para leer la ciudad sino en la incorporación de un **modo de hacerlo**, la mirada cumple una función social de supervivencia. *Abeja, abejorro, avión y avisgado*, son expresiones populares para referirse a personajes con astucia y audacia para detectar y aprovechar oportunidades, en la mayoría de casos en perjuicio de otros. Se trata de un repertorio de términos en los que la mirada privilegiada de estos seres aéreos permite el sobrevuelo del contexto. *Estar mosca*, aunque también alude a la mirada no refiere aprovechar una oportunidad sino llamamiento al estado de alerta que evita un perjuicio. En uno u otro caso la coreografía de miradas para aprovechar o protegerse revela un juego de relaciones sociales en las que la desconfianza es nodal.

5.5. SOLIDARIDADES FUGACES

Tal cual como nuestro repertorio afectivo contiene una variedad de expresiones de dureza y modos de actuar en orden a la agresión, enfado, defensa y estrés que surgen de forma casi

automática, nuestra habituación a las condiciones de congestión y desconfianza reinantes en Transmilenio opacan los comportamientos donde la ayuda espontánea entre desconocidos tiene lugar. Maga responde irónicamente que “haciendo un sobreesfuerzo podría” entrever situaciones de este tipo como el darle monedas a alguien que está pidiendo o vendiendo. También plantea que no sabe si aplique el ceder el puesto o se trata más de “lo correctamente político o la presión social”.

En mis observaciones encontré pequeños gestos como poner el cuerpo con un pie en el bus y otro en la estación, para avisar y forzar simbólicamente al conductor a esperar mientras atrás una persona corre para alcanzar a subirse. Es una forma de ayudar al corredor forzando al conductor que quiere cerrar e irse. Aunque no es 100% deducible que implica ponerse en contra del conductor, repetidas observaciones muestran como estos a pesar de ver usuarios que corren hacia el bus, cierran y arrancan. De trasfondo subyace el efecto en cadena que podría explicar cómo las presiones laborales que fijan tiempos para los conductores se traducen en ausencia de espera y cierres apresurados de puertas.

El llamamiento al conductor poniendo el cuerpo es una de las formas prototípicas para propiciar una breve interrupción del servicio ya sea para devolver el bolso atascado del que se bajó, liberar el cuerpo atrapado del que no alcanzó a bajar o subir antes del cierre de puertas. En estas situaciones son los gritos y golpes con las manos contra el bus la estrategia de llamamiento.

Una vez que el bus quedó muy lejos de la plataforma Lorena cayó sobre la vía cuando la estampida humana la empujó mientras intentaba subirse por la puerta de atrás. Quedó sentada con los pies pegados frente a la llanta mientras gritaba y no la escuchaban. Lloraba asustada imaginando que iba a morir e iban a llamar a su familia a decirle que la aplastó un Transmilenio. Cuando sintió que el bus iba a arrancar empezó a gritar y una señora que se dio cuenta, empezó a golpear sus manos contra el bus y a gritar horrorizada que había una niña ahí, que esperara, llamando así la atención de otros usuarios que se unieron a los golpes hasta que el conductor se enteró y entre varias personas la sacaron de los hombros. Lorena describe que quedó atacada llorando, ya no podía ni hablar, ni gritar, tenía mucho miedo y se quedó acurrucada, temblando, con los dedos morados y la espalda y canillas raspadas. En este tipo de casos la intensidad de la emoción desencadena involuntariamente el llanto, los

gritos y golpes contra el bus, que son tolerados como proporcionales ante la situación de una vida en riesgo.

En otras situaciones resulta irónico que un gran porcentaje de casos referidos de ayuda y solidaridad tienen que ver con la agresión a un ladrón o manoseador para defender a alguien, como el caso de las machucadas con las ventanas referidas por Walter, o un seguimiento espectacular relatado por Sebastián para atrapar a un ladrón que saltó a las vías con el celular de una joven. En el caso relatado por Margot de los muchachos que le propinaron una paliza a quien la manoseo ella agrega que podrían ser sus hijos. En su lectura resuena una empatía que ella intuye desde la figura del vínculo madre-hijo como movilizador.

De entre estas múltiples situaciones llama especialmente la atención las palizas que no solamente recuperan objetos robados, sino que discurren en un desfogue colectivo de ira que a fuerza de golpes y gritos enfurecidos del público/pasajero argumentan intentar “escarmentar” al infractor para evitar la reincidencia. Resulta elocuente cómo este protocolo que hace uso de la violencia e interrumpe brevemente los protocolos del sistema de transporte es una descarga emocional tolerada por la empresa y la policía ante la indignación y rabia de los usuarios. A diferencia del requerimiento de documentos o amenazas de traslados preventivos y multas con los que de forma rápida la policía interviene en situaciones de colados, en estos casos se hace un parsimonioso llamado a la calma de los enardecidos.

En el otro extremo están las interrupciones dadas por bloqueos ejecutados por usuarios ante la indignación y rabia por un servicio retrasado o insuficiente para las demandas. Aunque no todas las situaciones de protesta colectiva derivan en bloqueo, sí pasan por la manifestación espontánea que bajo el contagio se convierte en coro de chiflidos, gritos, insultos, manos y brazos que se levantan y en algunos casos golpean contra puertas y ventanas. Estas escenas dentro del sistema de movilidad llegan a ser movilización relativamente organizada demandando mejorar la movilidad. Salazar (2015) resalta la vinculación de esas movilidades con las ritualidades dado que “(...) el espacio público se ve como escenario pasivo y no se exploran las relaciones de coproducción entre el espacio y estas prácticas rituales” (Pág. 43). Y es aquí donde las coreografías individuales de peatones en el espacio público para la movilidad se interrumpen para dar lugar a coreografías colectivas en las que el espacio público deviene ritual de protesta.

CONCLUSIONES

Cierro bajándome de un Transmi en una Bogotá que llueve constantemente. Piel de asfalto, hierro, vidrio, luz eléctrica y un sistema nervioso por el que transitan esos *bichos* rojos de ombligo acordeonado. *Bichos* que exhalan humos tóxicos pintando una película de hollín sobre la que algunos creativos peatones escriben “lávelo”; una combustión que envenena.

La ciudad entendida como un cuerpo con su propia estructura orgánica exhibe su pulso palpitando en el acople de los ritmos de cuerpos humanos, maquínicos y otros entes que la componen. La piel de la ciudad muta demarcando un contorno físico cambiante como una capacidad inherente y generadora de nuevas relaciones. La demarcación es objeto de conflicto, negociación y lucha de los cuerpos que incorpora y expulsa. Esta dinámica revela el carácter membranoso de esta piel maleable sujeta a penetraciones auditivas, táctiles, olfativas, del gusto y el disgusto. Con placer, rechazo, furia, alegría, estas penetraciones e intersecciones de pieles que se encuentran en la ciudad, la forman y deforman en constante movimiento.

Han pasado veinte años desde que Transmilenio entró en escena sobrescribiendo en la piel de Bogotá un tejido de troncales y un tejido social. **El juego de las impresiones para leer actores y lugares demuestra que lo que sucede durante las experiencias de viaje no se limita al viaje, sino que se interrelaciona con el afuera y constituye una forma de vivir y percibir la ciudad.**

Responder al cómo se configuran culturas afectivas en Transmilenio implica contemplar el proceso de continuidades y rupturas en la historia de la movilidad y transporte de Bogotá. Esto proporciona una perspectiva cultural sobre las relaciones en la ciudad y con la ciudad como un hecho social total al modo propuesto por Mauss, vinculando las condiciones estructurales, las emociones y el cuerpo como elementos fundidos, no que hacen parte de la cultura, sino que en su entramado son ellos mismos cultura.

Esta investigación aporta a los estudios de movilidad precisamente al incluir la perspectiva afectiva que, sin omitir el rol asignado a la velocidad de los desplazamientos, lo vincula como variable de una experiencia más amplia. Por este camino la experiencia relaciona las categorías de “espacio” y “tiempo” con el “cuerpo” y las “emociones” dando cuenta de

hechos y conductas que dan forma a las reglas y normas de la cotidianidad en Transmilenio, y no del ideal de un usuario inexistente pero que inspira el diseño de políticas públicas que afectan la calidad de vida. Es por esto que **el estudio de las experiencias de viaje aporta elementos para reconocer la complejidad de las prácticas y las personas, cuestionando la mirada homogeneizante que no logra dimensionar la sensibilidad e impide armonizar lo que existe en términos de prácticas con un diseño más eficiente en un ambiente de mayor disfrute para los usuarios.**

A lo largo de estos capítulos abordé esta práctica cotidiana desde lo que se enuncia en el nivel institucional a través de discursos, políticas, campañas y la infraestructura, para ir bajando al nivel de las experiencias de viaje de los usuarios, hasta llegar a abstraer la configuración de culturas afectivas que nos permiten inferir que **Transmilenio es una co-producción que surge de la negociación –no sin conflicto- entre lo que la institución propone y las coreografías de la rutina.**

En este recorrido encuentro que la distinción entre “afecto” y “emoción” provee herramientas analíticas, pero no resulta operacionalizable para leer la dinámica social en la que operan en un circuito ininterrumpido. Su utilidad radica en la posibilidad de identificar la naturalización del circuito como rasgo cultural en el que asociamos determinados estados emocionales como correspondientes a estados afectivos, pero este análisis solo es posible tratando de captar los elementos que hacen representables estas categorías abstractas. Es en este punto que el concepto de “experiencia de viaje” aterriza la centralidad del cuerpo como escenario de naturalización de dicho circuito y en esta medida delinea una ruta metodológica para primero observar y narrar dicha experiencia, y segundo reconstruir la trama del circuito para pensar la construcción de ciudad y sus implicaciones en la configuración del sentir al elucidar las *coreografías de la rutina* desde las cuales nos relacionamos afectivamente.

Este segundo movimiento de reconstrucción de la trama lo desarrollé a través de la categoría “cultura afectiva” que aunque Le Breton no lo manifiesta explícitamente en su antropología de las emociones, podemos inferir concatena afectos y emociones en la medida en que reconoce la capacidad del cuerpo para recibir estímulos pero a su vez reconoce que esta posibilidad toma forma en las coordenadas históricas que ponen a disposición determinadas pautas de interpretación para actuar e interpretar el mundo.

De este modo los procesos de socialización modelan los cuerpos tanto en el nivel fisiológico y biomecánico como en el plano de la sensibilidad, demostrando así que nuestro actuar y sentir no obedece exclusivamente a la espontaneidad y agencia del individuo, sino que se compone también con la elección de formas disponibles dentro del repertorio que su contexto pone a disposición. Lo corporal juega entonces un papel fundamental en la comunicación precisamente porque establece un puente entre las prácticas que desarrolla y las representaciones que encarna. No se trata de un diccionario de correspondencias entre movimientos y emociones sino más bien de resonancias dadas por el reconocimiento de los signos hechos cuerpo.

En diálogo con esta aproximación, encuentro en Transmilenio la **naturalización de una disposición corporal que palpita desconfianza y se viste de coraza**. Es importante matizar esta afirmación para aclarar que no deduzco que sea la desconfianza el núcleo de nuestra cultura afectiva, sino que, más bien, es una pieza de reiterada asociación respecto a Transmilenio que amerita tratar de entenderla como parte de la cultura afectiva. En consonancia, resulta crucial traer a colación lo expuesto por Larkin (2013) respecto a la tendencia a pensar que las infraestructuras en sus múltiples niveles de interacción son invisibles hasta que colapsan, explicando así que son las situaciones puntuales que generan malestar las que más reportan las personas usuarias del sistema, aun así, Transmilenio es actualmente la mejor opción de movilidad en Bogotá.

En este orden de ideas, recompongo alrededor de la desconfianza un entramado de valores, sentires, pensares, formas de hacer y nombrar que, a modo de fichas, van dando forma al rompecabezas cultural. La ficha de la desconfianza se encarna en sensaciones de miedo que dan lugar a la inhibición de circular por determinados espacios y en determinadas horas, como también la adopción de estados de alerta para detectar signos de peligro, pero también se encarna en enojo al *estar piedra* como una piel que se endurece y despliega gestos casi invisibles como la contención de la respiración, ceño fruncido, el brazo levantado a modo de reclamo, hasta gritos e incluso golpes.

En este entrelazamiento de valores, las justificaciones apelando a la justicia exhiben en algunos usuarios una cara de tristeza amalgamada con resignación y pesimismo por incredulidad en la justicia que se pregona formalmente, pero se cree y piensa inexistente en

la práctica, a menos que se haga por cuenta propia. Es aquí donde opera el estado de alerta porque “tú verás cómo vas a solucionar” cada situación, dado que no existe un terreno relativamente predecible. De este modo las condiciones del contexto promueven una inteligencia individualista en la que se compite por sobrevivir. Esto no aniquila relaciones cooperativas, sino que las circunscribe a grupos pequeños, que en algunos casos compiten o construyen formas colectivas para evadir normas. Se reconoce la existencia de normas y leyes oficiales, pero ante la fila en momentos de congestión, su evasión es legítima. En la competencia extrema donde impera la ley de la selva, la justicia es un deseo y no una práctica. De aquí que el linchamiento goce de gran arraigo porque para algunas personas es una posibilidad de hacer justicia o por lo menos desfogarse.

De este modo, la incertidumbre y escasez de recursos -no por inexistentes-, contribuyen a dar forma al sentimiento de desconfianza. Hemos desarrollado una disposición a reaccionar defensivamente, sin primero evaluar la situación, sino suponiendo a priori la mala intención del otro. ¿Qué significa ponerse en la piel del otro cuando suponemos su mala intención? La puteada al conductor que frena abruptamente para no atropellar a un peatón, el ceño fruncido ante la sorpresiva mano anónima que angustiada busca sostenerse, son manifestaciones de la coraza rígida que vestimos para habitar la ciudad. Es una capa de piel que entrama pesimismo y desconfianza como conocimiento cotidiano para salir ileso, y aunque en algunas situaciones puede sorprender que una situación no salga mal, la rapidez cotidiana no dio el tiempo para notar la apresurada defensa.

La tristeza y resignación se visten también de rabia ante la imposibilidad de justicia. La premisa “no dar papaya” declara responsable por confiado, ingenuo o inocente al que “da papaya”. La tranquilidad o la confianza son castigadas no solamente por el que “parte papaya”, sino además por las personas que escuchan el relato y emiten su juicio sobre la torpeza del que “dio papaya”. De este modo si la desconfianza es un valor, se promueve la fragmentación social. ¿Es factible pensar que Transmilenio genera una configuración afectiva que rompe los lazos sociales y exagera el malestar?

Aunque en sus primeros años cuando existían otros medios de transporte público y la demanda no recaía masivamente sobre Transmilenio rondaba una sensación de tranquilidad y seguridad. Hoy, después de veinte años de operaciones, se revive la congestión, la

inseguridad, el estrés, enfado y la rabia que *saca la piedra*. Estos elementos estructuran la coraza para vivir en la ciudad demostrando así el cuerpo como entidad metamórfica que muta a partir de acciones de arquitectura social.

Sentir piedra o que nos *saquen la piedra* es una de las emociones que goza de mala prensa y se intenta regular y contener su expresión desde la institucionalidad –máxime cuando es contra ella-. La contención de emociones derivada de la “cultura ciudadana” como código conductual es mandato para aprobar, o no, el desborde o inapropiada expresión. La excepción a este mandato se encuentra en situaciones límite que desencadenan de forma involuntaria gritos, golpes u otras contundentes manifestaciones para resguardar la vida de alguien. Lo fundamental aquí es la definición de situación límite porque mientras una caída sobre la vía es unánimemente definida como tal; la angustia, cansancio y desespero de usuarios inconformes que bloquean para protestar por un servicio en el que pasan diariamente hasta cuatro horas -o más-, no se considera un violento riesgo a la vida. **Mientras el estrés, la angustia, el cansancio y el desespero de las coreografías de la rutina se perciban como problemas psicológicos de individuos aislados sin comprender su entramado en la cultura afectiva, se reproducirán los conflictos y problemáticas del sistema tradicional que se pretendían desactivar.**

Y en este contexto la anatomía de la ciudad en cuya periferia se encuentran los estratos más bajos, en barrios de venas angostas y empinadas o en topografías más regulares pero alejadas, se reelabora a través de Transmilenio la desigualdad de Bogotá. Sobre esta dinámica se inscribe no solamente el desplazamiento forzado por el conflicto armado presente en diferentes zonas del país que atrae nuevos habitantes a dichas periferias, sino también el desplazamiento interno por procesos de renovación urbana y especulación inmobiliaria – también forzadas-.

Estructuralmente hablando no solo los estratos más bajos son quienes más usan Transmilenio, sino que lo hacen desde las extremidades en las que se ejercita el disciplinamiento en la desigualdad, naturalizando la espera de quienes no fijan sus horarios y comparten en horas pico la extrema competencia por el tiempo/espacio para la movilidad. En la congestión, la distancia que ponen los cuerpos en la fila es reducida –a veces inexistente-, dado que cualquier hueco es una posibilidad de adelantar o ser adelantado. Es

también en las extremidades donde se paga más por transporte, se presentan bloqueos como forma de protesta, que a su vez son severamente reprimidos por la fuerza policial.

La inconformidad por el servicio es el blanco de la tecnología de individuación que en versión de la cultura ciudadana inculca el chip de los modos correctos para canalizar la piedra en un buzón de quejas que no resuelve las demandas y denuncias de los usuarios, pero sí apacigua el desborde violento. El conflicto en la trama de sentido se evidencia en la promoción por el respeto al servicio público en contraste –por ejemplo–, con la legitimación de la colada por un mal servicio que según algunos usuarios enriquece a privados. Aquí se entrecruzan factores técnicos como la transformación en la estructuración del transporte que significó Transmilenio, con la modelación de la conducta y las emociones a través de la generación de un nuevo tipo de transgresión cuyo rito de institución se ejecuta cada vez que “cogen” a un colado. El diseño inicial con plataforma alta y tarjeta prepago, pretendía erradicar la costumbre de negociación informal con el conductor. Las siguientes mutaciones para lograrlo dan cuenta de decisiones para atacar la práctica como síntoma y no la causa. Esto permite captar la dinámica en la que se configura culturalmente la interacción entre institución y experiencias, donde los procedimientos de exclusión, evidencian, en primer momento, la prohibición amparada en el manual del usuario y el código de policía, y, en segundo lugar, la separación y rechazo que desde las campañas de cultura ciudadana construyen dos tipos de usuarios antagónicos.

El objetivo de regulación del comportamiento de otros promovido por la cultura ciudadana se actualiza en las campañas anticolidados propiciando explícitamente el conflicto al criminalizar la evasión del pago. **La perspectiva de la evasión del pago a partir de un código binario entre buenos/malos usuarios, conduce a la aplicación de medidas punitivas que estigmatizan a determinados grupos poblacionales, resultan costosas y no consiguen los resultados que se propone.**

Entre quienes legitiman la colada, algunos lo ven como una forma de compensar lo que consideran un mal servicio, asociando la práctica con el sentimiento de sentirse robados por la institución. Aquí aparecen los hilos que entraman la lógica papayera como un elemento de la cultura afectiva que tiene sentido en Bogotá y Colombia, no exclusivamente como un modo de aprovechamiento en perjuicio de otro (llámese lo público, llámese pasajero), sino

que el otro es ignorado bajo la posible compensación de injusticias previas. De este modo se reproduce la cadena de aprovechamientos y múltiples violencias.

Si del lado de quienes no han incorporado el chip del “buen ciudadano” se intenta generar vergüenza, del lado de quienes ya lo incorporaron se sostiene el mandato desde la indignación. La indignación muestra la efectividad (no total) del proceso de producción de subjetividades y corporalidades necesarias para el sistema, bajo la internalización del deseo de ser un buen ciudadano contrapuesto caricaturescamente en cavernícolas y otros animales, como símbolos emblemáticos de “incivilizado”. El guion para expresarla exhibe ojos que momentáneamente se cierran o miran hacia otro lado, mientras la cabeza niega moviéndose horizontalmente. Es un gesto que sin palabras tiene eco en otros usuarios con quienes el indignado encuentra su mirada para conferir sentido a la percepción que respalda la desaprobación.

La fila es otro de los ritos de la movilidad que expresa mucho de esta forma en que culturalmente nos relacionamos. Aunque algunos usuarios siguen la fila, hay momentos en que es imposible y si lo intentan no logran subirse. La escena con los mediadores sociales regulando el embarque de usuarios impone orden y pone de manifiesto que la impaciencia por la pérdida de tiempo, dada la insuficiente cantidad de buses y aglutinada disposición de diferentes rutas en un mismo vagón, son las condiciones que generan los problemas de convivencia. Es decir, la existencia de mediadores sociales no suprime el malestar, sino que lo contiene, ¿a dónde irá a parar esa tensión? **El ensamblaje entre la infraestructura y cultura ciudadana produce un cortocircuito dado por disposiciones técnicas que alientan el incumplimiento de normas y generan competencia y conflicto entre usuarios.**

Así las cosas, podemos observar conflictos de sentido a medida que los proyectos de renovación, regulación y control del sistema de transporte bajan desde la política pública pasando por los agentes planificadores, ingenieros y diseñadores, hasta llegar a los usuarios.

Desde su diseño, Transmilenio buscó extirpar otro de los ritos en el transporte público: el rebusque. Aunque en los primeros años logró mantenerlo a distancia, por efecto homeostático reapareció con el tiempo adaptándose a las nuevas condiciones. Hoy es una de las actividades formalmente prohibidas y en la práctica ampliamente difundida, no solo al interior de buses sino de puentes peatonales, zonas de acceso y dentro de las estaciones.

Entre los usuarios es percibido de forma ambigua; por un lado, se comprenden las dificultades económicas expuestas por los rebuscadores (aunque también se duda del relato), y, por otro lado, el malestar por la frecuencia en que rebuscan.

Pero si el rebusque no pudo ser extirpado, caso distinto en términos de ruptura lo encontramos en el disciplinamiento que Transmilenio logró con el uso de paradas fijas. Toda una novedad presentada por sus gestores como una solución para la forma “caótica y anárquica” en que se proveían las paradas en cualquier lugar de la calle. Sin embargo, a pesar de la reducción de los tiempos de trayecto a bordo (si es que no hay trancón de bichos), se aumentan los tiempos de peatones en el traspaso por túneles, puentes y esperas por transbordos. Los puentes peatonales priorizan la velocidad de los automotores aumentando el tiempo de los peatones para circular y llegar a su destino.

En consonancia, la TAR abre luces para entender cómo las relaciones con la materialidad que soporta la infraestructura de la movilidad están cargadas de afectividad. En el nivel macro la noción de “diseño hostil” nos resulta útil para integrar los “paisajes residuales” generados por Transmilenio como un lado opaco de esta infraestructura, precisamente porque no se concibe como parte de ella, pero es producto de su instalación. Esta cara opaca emerge en versión de abandono al inhibir el deseo de habitar territorios sometidos a procesos de deterioro y tugurización controlados, promoviendo la dispersión de prácticas y personas que se sabe generan miedo y una vez alcanzado el estado de marginación que legitima socialmente la intervención, se desaloja, destruye y muta la piel de este órgano de la ciudad.

Este proceso se evidencia en el centro y corazón de Bogotá a través de los “paisajes residuales” por procesos de demolición que sobre la carrera décima invocan el desplazamiento legalizado para la construcción de esta troncal de Transmilenio. Unas cuadras más abajo la turbulencia y agite de los múltiples comercios diurnos y el sospechoso y desierto oscuro nocturno repele a quienes evitan pasar por el corazón sucio y maloliente. Es el *tramo del miedo* cuyo escenario más terrorífico en la estación Jiménez, sostiene lazos históricos del otrora elegante y pudiente barrio Santa Inés abandonado en desbandada a mediados del siglo XX tanto por sus habitantes como por el Estado, que en su ausencia generó las condiciones para su marginalización y transformación en El Cartucho. Territorio cuya intervención al igual que la del Bronx se legitimaron públicamente en el miedo, que no

desapareció, pero si valorizó abruptamente el suelo mostrando que el proyecto de despejar el centro respalda el sueño gentrificador.

Última parada: reflexión metodológica

Un aporte fundamental de esta investigación ocurrió en el campo metodológico. Además de una etnografía móvil para rastrear las prácticas de movilidad, fue el encuentro con la dificultad para acceder a la dimensión sensorial y afectiva de las personas entrevistadas, lo que me orientó a diseñar una herramienta novedosa. Las respuestas automáticas de “nada” o “normal” o referencias a pensamientos y no a lo que sintieron o experimentaron en determinadas situaciones, me permitieron evidenciar por un lado la limitada verbalización de lo corporal sobre nuestra cotidianidad y como efecto, la dificultad como investigadora para reconstruir experiencias de otros en su dimensión corporal. Esta constatación que inicialmente me pareció un obstáculo para indagar, posteriormente me permitió, por un lado, reflexionar sobre los efectos de un tipo de educación y sociabilidad que deja de lado esta dimensión sensible y sensitiva de los cuerpos, y, de otra parte, recurrir a mis recuerdos en técnicas y entrenamientos que se emplean en el teatro, la danza, el circo, el deporte y otras formas de experimentar el cuerpo, para con ellos componer y probar una herramienta.

La utilidad de estos entrenamientos y técnicas corporales amplían el repertorio de categorías para nombrar las posibilidades del cuerpo y por esta vía se amplía la conciencia corporal que permite matizar acciones, movimientos, rutinas y posturas que desprevenidamente son rotuladas como homogéneas pero que en dichos tonos manifiestan la heterogeneidad con la que la misma materia-cuerpo se vive, expresa y modela.

Como resultado, diseñé un ejercicio inmersivo como **entrada metodológica que permite acceder a la complejidad del entramado afectivo** a partir de preguntas directas sobre el cuerpo, que lograron detonar descripciones más densas de movimientos, quietudes, gestos y reflexiones útiles para la investigación, pero también incidió en los entrevistados que encontraron en la verbalización de su cotidianidad un ejercicio autoreflexivo para identificar lo que sucede en la “nada” que transcurre en un *bicho*, reconociendo y sorprendiéndose de técnicas corporales, sentires y todo el saber cotidiano para vivir la ciudad.

Paralelamente, la reevaluación de la información que se obtiene de una entrevista permite involucrar además de las palabras la corporeidad que comunica signos sin dejar de lado su carácter polisémico. De este orden son las onomatopeyas que refuerzan en los relatos el contenido de las palabras sin llegar a ser un mero acompañamiento, sino un simbolismo fónico corporal de función dramática que aporta expresividad. Son sonidos mínimos que marcan una intensidad que está recorriendo el cuerpo, bajo la forma de secuencia, libreto repetido, paso brusco, paso sutil, resignación, sorpresa. Aunque las hay de muchos tipos, las onomatopeyas expresan un ritmo y la forma en que los cuerpos se relacionan y dibujan coreografías.

En consonancia, podemos comprender que básicamente respirar es un ejercicio de inhalar/exhalar pero que las formas en que se moldea la materia aire ya sean lenta, rápida, brusca, cortada, con sonido, inaudible, con otros movimientos corporales, exhiben modulaciones de la respiración que hacen visible lo invisible, advirtiendo estados anímicos y emocionales. La contención del aire, por ejemplo, es uno de esos casos repetidos donde se corta el ritmo normal de respiración para digerir una situación imprevista.

Otra forma especial de esta modulación se encuentra en la risa cuya operación se da por las interrupciones de la exhalación. La encontramos en múltiples versiones, desde la carcajada automática difícil de contener, pasando por la risita de vergüenza y la que cierra un irónico comentario con una sutil extensión de comisuras. Julia, Maga y Angelita marcaron ese tono humorístico cuando ante la pregunta: ¿qué recomendaría a un extranjero que va a usar Transmilenio?, respondieron de inmediato “que no lo use”, seguido de una risa casi insonora pero visible. El tono de su comicidad expresa lo absurdo de la recomendación, reforzando el sinsentido compartido de la tragicomedia porque “no hay otra opción”.

A partir de estos hallazgos, considero la necesidad de afinar la herramienta y diseñar nuevas metodologías y perspectivas para entender el cuerpo y las emociones dentro de la cultura, creando puentes con otros campos de conocimiento como la posibilidad de uso de una metáfora tomada de las artes.

En mi recorrido investigativo fue el mismo ejercicio en campo el que me llevo a desarrollar o usar intuitivamente ciertas categorías para la comprensión de lo que iba observando. Tomar prestada la noción de “coreografía” me permitió evidenciar prácticas de movilidad de la

experiencia urbana como acciones coreográficas individuales y colectivas enlazadas a estados afectivos y emocionales. Su reiteración las consolida como prácticas que hacen parte de las rutinas de la movilidad al punto de ser incorporadas como obvias y en un breve deslizo hasta invisibles para los miembros de la comunidad que las interpreta ya sea en rol de ejecutante o lector. El espaldarazo como escultura corporal anuncia la rigidez ante el otro. La coreografía en tres pasos: espera, masa contenida y estallido, exhiben la tensión de la congestión.

Como aproximación al vasto mundo que implica un sistema de movilidad masivo como Transmilenio y su expansión al resto de la vida en Bogotá, esta investigación señala otras entradas posibles a partir de las preguntas que arroja. Postales captadas en mis observaciones se me revelan como posibles líneas de trabajo enfocadas en experiencias de grupos específicos que fueron pinceladas en mis reflexiones.

De este orden encuentro que las experiencias de viaje de la infancia relucen por la creativa desobediencia que reafirma su incipiente estado de inserción en la trama social. Interesa también bucear en el rebusque que se resiste a desaparecer y cuestiona los enfoques desde los cuales se aborda la innegable informalidad en la economía colombiana. Y muy a tono con los hallazgos de esta investigación considero relevante visibilizar las solidaridades que agujerean la coraza de desconfianza.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía de Bogotá @Bogotá. (22 de octubre de 2014). *Campaña contra la evasión*.
Obtenido de #DecidíNoColarme:
<https://twitter.com/Bogota/status/524878955875422208/photo/1>
- Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá D.C. (1995). *Formar ciudad. Plan de desarrollo económico, social y de obras públicas para Santa Fe de Bogotá D.C. 1995-1998*. Bogotá: Decreto No. 295 de 1 de junio de 1995.
- Alina Bloch, T. (2016). *Un fantasma, dos ciudades: un ensayo sobre arte y etnografía*. . Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Árdila, M., & Gómez, N. (2006). *Espacio público y sociabilidad urbana en Bogotá. El caso de la implementación del sistema Transmilenio en la Troncal Caracas*. Bogotá: Universidad Autónoma de Colombia.
- Augé, M. (2000). *Los no lugares*. Barcelona: Gedisa.
- Bogotá cómo vamos. (2019). *Encuesta de percepción ciudadana 2019*. Bogotá.
- Botero, C. (2017). Personalizar Tu llave, es entregar un cheque en blanco. *La Silla Vacía*, Columna.
- Cámara de comercio de Bogotá. (2016). *Resultados encuesta de percepción a los usuarios sobre las condiciones, calidad y servicio del TransMilenio, SITP y TPC - 2016*. Bogotá.
- Castaño Beltrán, C. L. (2006). Lo que dicen las estrellas. *Semana*.
- Castro-Gómez, S. (2009). *Tejidos Oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Universidad Javeriana.
- cívico. (10 de abril de 2015). *Torniquete*. Obtenido de Más estaciones de Transmilenio recibirán la tarjeta Tullave: <https://www.civico.com/bogota/noticias/ya-podra-recargar-tu-llave-en-las-fases-y-ii-de-transmilenio>
- Colombia me gusta. (4 de febrero de 2018). *Prototipo estación sencilla de Transmilenio*. Obtenido de Mucho cuidado: estas son las 10 estaciones más inseguras de Transmilenio: <https://www.colombiamegusta.com/mucho-cuidado-estas-las-10-estaciones-mas-inseguras-transmilenio/>
- Comité de usuarios del Transmilenio de Kennedy. (31 de enero de 2019). *Filas de papel*. Obtenido de Estas son las soluciones del gerente visionario Enrique Peñalosa para TransMilenio:
<https://www.facebook.com/UsuariosdelTransmilenio/photos/a.174802545968772/2040975012684840/?type=3&theater>

- Cuesta, I. (2013). *Afección, intuición y visualización. El cuerpo que compone*. Bogotá: Idartes.
- DANE-, Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (9 de octubre de 2020). *Estimaciones de población con base en la conciliación de los censos*. Obtenido de DANE Información para todos: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>
- Delgado, M. (1999). *El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama.
- Díaz Cruz, N. A. (2016). Paisaje residual en Bogotá: análisis del deterioro urbano. *Revista Ciudades, Estados y Políticas*, 9-24.
- Domínguez, G. E., & Lara, A. (2014). Emociones y ciencias sociales en el siglo XX: la precuela del giro afectivo. *Athenea Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social*, 263-288.
- Durán Segura, L. A. (2017). Transmilenio: experiencia, multitud y no lugar. *Revista Herencia*, 121-136.
- Durán, C. (Dirección). (1984). *La guerra del centavo* [Película]. Colombia. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=Am0cDCJypcY>.
- E-Estratégica.com. (15 de abril de 2019). *Afiche de campaña Bogotá 1998*. Obtenido de Bogotá 2.600 metros más cerca de las estrellas: <http://estrategica.com.co/blog/bogota-2600-metros-mas-cerca-de-las-estrellas-penalosa/>
- El Espectador. (29 de octubre de 2016). *Paradedor Troncal Caracas*. Obtenido de Avénida Caracas: la columna vertebral del transporte en Bogotá: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/avenida-caracas-columna-vertebral-del-transporte-bogota-galeria-662787/>
- El Espectador. (16 de octubre de 2018). De los 41.000 comparendos a los colados en Transmilenio, 28.873 están en el limbo. *El Espectador*.
- El País. (22 de septiembre de 2015). La vida de Bogotá, en sus buses rojos.
- El Tiempo. (6 de abril de 2000). Titular periódico EL Tiempo. pág. Portada.
- El Tiempo. (28 de noviembre de 2014). *Bus alimentador*. Obtenido de Alimentadores de Transmilenio, blanco de atracos a mano armada: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14904018>
- El Tiempo. (7 de octubre de 2015). *Filas en puente peatonal antes de ingresar*. Obtenido de Aglomeración en estaciones d TM del norte desespera a pasajeros: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16397818>

- El Tiempo. (1 de abril de 2015). Puertas y alarmas anticolados: ¿el fin de esa mala práctica? *El Tiempo*, pág. Bogotá.
- El Tiempo. (22 de enero de 2017). Los colados fomentan el mal servicio de Transmilenio. *El Tiempo*.
- El Tiempo. (23 de septiembre de 2018). ¿Se perdió la guerra contra los colados de Transmilenio? *El Tiempo*.
- El Tiempo. (17 de mayo de 2018). Este año van once muertos y 42 lesionados por colarse en Transmilenio. *El Tiempo*, pág. Bogotá.
- El Tiempo. (11 de junio de 2019). <https://www.elespa.com.co/la-carcel-tres-policias-asociados-a-una-red-dedicada-a-robar-en-transmilenio> . *El Tiempo*, pág. Sección Bogotá.
- Errázuriz, T. (2012). Para una historia del viaje metropolitano. *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos*.
- Errázuriz, T. (2018). Pasajeros. En D. Zunino Signh, G. Giucci, & P. Jirón, *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblios.
- Estampa. (1941). Jorge Moreno. Progresos y deficiencias de la circulación. *Estampa: revista semanal de actualidad gráfica*, 22.
- Fleischer, F., & Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 27-47.
- García Canclini, N., Castellanos, A., & Mantecón, A. (1996). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. Ciudad de México: Grijalbo.
- Goffman, E. (1959). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu ediciones.
- Gómez, J. (2004). *Transmilenio, la joya de Bogotá*. Bogotá: Transmilenio.
- Guzmán Rincón, E. (2013). *El individuo en el colectivo. Percepciones y dinámicas socioculturales en bus por la carrera séptima*. Bogotá: Uniandes.
- Harker, D. (19 de diciembre de 2013). *Carriles troncal Caracas*. Obtenido de Medium: <https://medium.com/@mrtramell/la-hora-muerta-de-transmilenio-dc89f391e6b4>
- Jensen, O. B. (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 139-158.
- Jirón, P., & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*, 44-57.
- Jirón, P., Iturra, L., & Imilan, W. (2011). Saber viajar en el metro de Santiago. La apropiación de lo público. *Movilidad urbana*, 112-115.

- Lara, A., & Domínguez, G. E. (2013). El giro afectivo. *Athenea Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social*, 101-119.
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infraestructura. *Annual Review of Antropology*, 327-343.
- Latour, B. (2005). *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Le Breton, D. (1999). *Las pasiones ordinarias. Antropología de las Emociones*. Buenos Aires: Editorial Nueva Visión.
- Lofland, L. (1985). *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*. Illinois: Waveland Press.
- Loman, S. (26 de febrero de 2010). *Underskin*. Obtenido de Behance: <https://www.behance.net/gallery/433072/Underskin>
- López-Araquistain, A. B. (2015). *Piel artificial. Metamorfosis arquitectónica del cuerpo a través de la superficie*. Madrid: Tesis doctoral Departamento de ideación gráfica arquitectónica.
- MacLuhan, M. (1964). *Comprender los medios de comunicación. Las extensiones del ser humano*. Barcelona: Paidós.
- Mansilla, P. (2018). Accesibilidad y movilidad cotidiana. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón, *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (págs. 31-45). Buenos Aires: Biblos.
- Martínez Estrada, E. (1947). *La cabeza de Goliat. Microscopía de Buenos Aires*. Buenos Aires: Interzona.
- Mauss, M. (1971). Técnicas y movimientos corporales. En M. Mauss, *Sociología y Antropología*. Madrid: Tecnos.
- miBlogota. (15 de julio de 2015). *Estrellas negras en las calles*. Obtenido de Estrellas negras zorra: <https://miblogota.com/2015/07/15/mockus-el-inspirador-de-las-estrategias-vision-0-en-el-mundo/estrellas-negras-zorra/>
- Mockus, A. (2000). *Armonizar ley, moral y cultura. Cultura ciudadana, prioridad de gobierno con resultados en prevención y control de violencia en bogotá 1995-1997*. Bogotá.
- Mockus, A. (14 de junio de 2012). *Tarjetas ciudadanas*. Obtenido de slidshare: <https://es.slideshare.net/fundemas/desarrollo-sostenible-un-reto-de-todos-sr-anthanas-mockus>
- Mogollón, C. [. (11 de agosto de 2015). *Éxtasis*. Obtenido de twitter: [Tweet]. <https://twitter.com/connymogollon/status/631064760990175232>

- Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad en Bogotá: Retos y realidades. Veeduría Distrital*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano.
- Montezuma, R. (2008). *La ciudad del tranvía, 1880-1920*. Bogotá: Universidad del Rosario.
- Muñoz, D. (2013). Experiencias de viaje en Transantiago. La construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil". *Bifurcaciones*.
- Murillo Munar, S. (2008). *En busca de la inserción de nuevos modos de transporte no tradicionales en la movilidad de Bogotá: una alternativa de accesibilidad a escala local*. Bogotá: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Ospina, A. (2016). *Bogotálogo II: usos, desusos y abusos del español hablado en Bogotá*. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural -Idpc-.
- participaciónbogotá.gov.co. (6 de octubre de 2017). *Publicidad para personalizar tarjeta Tullave*. Obtenido de Cuenta regresiva para personalizar tarjeta tullave y recibir sus beneficios : <https://www.participacionbogota.gov.co/cuenta-regresiva-para-personalizar-tarjeta-tullave-y-recibir-sus-beneficios>
- Pedraza Gómez, Z. (2004). El régimen biopolítico en América Latina. Cuerpo y pensamiento social. *iberoamericana*, 7-19.
- Pergolis, J. C., & Vlenzuela, J. (2007). *El libro de los buses de Bogotá*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.
- Popular de lujo. (2014). *Popular de lujo*. Obtenido de Tablas de ruta: <https://www.populardelujo.com/tablasderuta>
- Portafolio. (16 de enero de 2019). Iniciarán proceso de embargo a colados en Transmilenio. *Portafolio*.
- Prieto Paez, L. (2018). Entre rieles y asfalto. Bogotá, transporte y vida urbana: 1938-1954. *Universitas Humanística No 85*, 59-100.
- Primicia diario. (4 de abril de 2016). *Bus biarticulado*. Obtenido de En Transmilenio: reorganización de sus rutas troncales: <https://primiciadiario.com/archivo/2016/en-transmilenio-reorganizacion-de-sus-rutas-troncales/>
- Proimágenes Colombia. (s.f.). *Afiche "La guerra del centavo"*. Obtenido de Cine colombiano: https://www.proimagenescolombia.com/secciones/cine_colombiano/peliculas_colombianas/pelicula_plantilla.php?id_pelicula=172
- Publímetro. (10 de julio de 2017). *Cartel sobre la Avenida Caracas*. Obtenido de La campaña por la que muchos usuarios en redes sociales critican el distrito: <https://www.publimetro.co/co/noticias/2017/07/10/la-campana-por-la-que-muchos-usuarios-en-redes-sociales-critican-el-distrito.html>

- Publimetro. (30 de marzo de 2019). *La espera*. Obtenido de Secretario de Salud comparó TransMilenio con Metroplús y salió ‘troleado’:
<https://www.publimetro.co/co/noticias/2019/03/30/secretario-salud-comparo-transmilenio-metroplus-salio-troleado.html>
- Radio Santa Fe. (25 de enero de 2019). *Interior de bus articulado*. Obtenido de Estos sobre los beneficios reales de las nuevas sillas de Transmilenio:
<http://www.radiosantafe.com/2019/01/25/estos-son-los-beneficios-reales-de-las-nuevas-sillas-de-transmilenio/>
- Reckrea [@Reckrea.Cultura]. (s.f.). *Campaña de expectativa iniciativa "movilidad consciente"*. Obtenido de Reckrea "Movilidad consciente":
https://www.facebook.com/Reckrea.Cultura/?ref=page_internal
- Restrepo, G. (2017). LA CULTURA cultura ciudadana de la mano del Chapulín Colorado. O: “No contaban con mi astucia”. En M. Zuleta Pardo, H. Cubides, & M. Escobar, *¿Uno solo o varios mundos? Diferencia, subjetividad y conocimientos en las ciencias sociales contemporáneas* (págs. 271-284). Bogotá: Siglo del Hombre Editores Universidad Central.
- Revista Semana. (s.f.). *Separador Troncal Caracas*. Obtenido de La historia de Bogotá a través de la inacabada Avenida Caracas:
<https://www.semana.com/nacion/galeria/fotos-de-la-historia-de-la-avenida-caracas/496171/>
- Rojas, J. C. (9 de Diciembre de 2017). El cerebro que vigila a 4.5 millones de pasajeros en 8.500 buses. *El Tiempo*.
- Ruiz García, M. Á. (1996). El hombre prótesis en la cultura postmoderna. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.
- Sáenz Obregon, J. (2011). La pedagogía ciudadana en Bogotá: ¿un proyecto autoritario o el mínimo común necesario para la construcción de una democracia radical? *Revista Educación y pedagogía*, 137-145.
- Salazar Arenas, Ó. (2021). *Andar por la ciudad. Movilidades cotidianas y espacio urbano en Bogotá y Barranquilla, 1950-1970*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (ACIUR).
- Salazar Arenas, Ó. I. (2013). De liebres, tortugas y otros engendros: Movilidades urbanas y experiencias del espacio público en la Bogotá contemporánea. *Revista Colombiana de Antropología*, 15-40.
- Salazar Arenas, Ó. I. (2015). *Hacer circular y dejar pasar. Los ensamblajes de las movilidades urbanas en Bogotá y Barranquilla a mediados del siglo XX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

- Sarlo, B. (2002). Retomar el debate. En B. Sarlo, *Tiempo presente. notas sobre el cambio de una cultura*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Sarmineto Aparicio, G. (15 de julio de 2015). *miBLOGotá: Pensando en una mejor Bogotá*. Obtenido de Mockus ¿el inspirador de las estrategias Visión 0 en el mundo?: <https://miblogota.com/2015/07/15/mockus-el-inspirador-de-las-estrategias-vision-0-en-el-mundo/>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2015). *Encuesta de movilidad 2015*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2019). *Resultados de la Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Sennett, R. (1997). *Carne y piedra. el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza editorial.
- Silva, R. (7 de mayo de 2015). *Diseñando Transmilenio para cambiar comportamientos*. Obtenido de <https://rickersilva.com/dise%C3%B1ando-transmilenio-para-cambiar-comportamientos-266681625f34>
- Smile @OjosColorSol13. (18 de octubre de 2014). *Campaña jornada Colatón*. Obtenido de #YoNoPagoMás: <https://twitter.com/OjosColorSolC13/status/523478280155201536/photo/1>
- Soacha Ilustrada. (22 de marzo de 2017). *No al aumento "Ratas"*. Obtenido de Pintan articulado de TransMilenio con grafitis en “protesta” por alza de tarifas: <https://soachailustrada.com/2017/03/pintan-articulado-de-transmilenio-con-grafitis-en-protesta-por-alza-de-tarifas/>
- Transmilenio [@TransMilenio]. (15 de julio de 2014). *Campaña Cultura TM*. Obtenido de @BogotáHumanaYa: [Tweet]. <https://twitter.com/transmilenio/status/489174686417567745>
- Transmilenio [@Transmilenio]. (3 de marzo de 2015). *El que salta de asalta*. Obtenido de #CulturaTM: [Tweet]. <https://twitter.com/transmilenio/status/572943183350538240>
- Transmilenio. (2 de octubre de 2013). *Cultura TM: un programa para movernos mejor*. Obtenido de https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146372/cultura_tm_un_programa_para_movernos_mejor/
- Transmilenio. (13 de septiembre de 2013). *Transmilenio*. Obtenido de https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146195/sistema_de_control/
- Transmilenio. (20 de abril de 2017). *Campaña in situ "Si hay colados todos pagamos el pato"*. Obtenido de Todos pagamos el pato, campaña de rechazo a los colados en TransMilenio: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/149527/todos-pagamos-el-pato-campaa-de-rechazo-a-los-colados-en-transmilenio/>

- Transmilenio. (20 de abril de 2017). *Logo campaña Todos Pagamos el Pato*. Obtenido de Todos pagamos el pato, campaña de rechazo a los colados en TransMilenio: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/149527/todos-pagamos-el-pato-campaa-de-rechazo-a-los-colados-en-transmilenio/>
- Transmilenio. (2017). *Medición de satisfacción del usuario*. Bogotá.
- Transmilenio. (20 de abril de 2017). *Transmilenio S.A.* Obtenido de Todos pagamos el pato, campaña de rechazo a los colados en TransMilenio: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/149527/todos-pagamos-el-pato-campaa-de-rechazo-a-los-colados-en-transmilenio/>
- Transmilenio S.A. (6 de marzo de 2012). *Diseño inicial baranda entre vagones*. Obtenido de Historia de Transmilenio: <https://www.youtube.com/watch?v=3rVjppQ0ouI>
- Transmilenio S.A. (6 de marzo de 2012). *Tableros eléctricos*. Obtenido de Historia de Transmilenio: <https://www.youtube.com/watch?v=3rVjppQ0ouI&t=129s>
- Transmilenio S.A. (10 de noviembre de 2017). *Estación Restrepo contraste antes y después de las barreras perimetrales*. Obtenido de Cerramientos perimetrales en estaciones del sistema: <https://www.youtube.com/watch?v=0rL6HFGsEvA>
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Ute, F. (2014). *Emotional Lexicons: Continuity and Change in the vocabulary of Feeling 1700-2000*. Oxford University Press.
- Valderrama, P. (2013). “¿Cómo coproducimos los sistemas de transporte urbano y la ciudad?: El caso de Transmilenio y Bogotá. En O. Restrepo Forero, *Proyecto Ensamblado en Colombia. Tomo I. Ensamblando Estados*. (págs. 400-412). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Zambrano Salazar, F. A. (2017). *Tranvía municipal y dinámica urbana de Bogotá 1910-1929*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Zamora, H. F. (1 de Diciembre de 2016). Este año van 478 actos vandálicos en los buses de Transmilenio. *EL TIEMPO*.
- Zunino Singh, D., Giucci, G., & Jirón, P. (2018). *Términos claves para las movilidades en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.