





Experiencias de viaje en transporte público colectivo desde San Antonio de Prado, Medellín. Buses, gestos y espacialidades

Gianna Piazzini Grajales

Trabajo de investigación presentado para optar al título de Magíster en Estudios Socioespaciales

Director

Juan Camilo Domínguez Cardona, Magíster (MSc) en Estudios Socioespaciales

Universidad de Antioquia
Instituto de Estudios Regionales
Maestría en Estudios Socioespaciales
Medellín, Antioquia, Colombia
2023

Cita	(Piazzini Grajales, 2023)
Referencia	Piazzini Grajales, G. (2023). <i>Experiencias de viaje en transporte público colectivo desde San Antonio de Prado, Medellín. Buses, gestos y espacialidades</i> . [Tesis de maestría]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
Estilo APA 7 (2020)	



Maestría en Estudios Socioespaciales, Cohorte VII.

Instituto de Estudios Regionales (INER).



Centro de Documentación Instituto de Estudios Regionales (INER)

Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

Rector: John Jairo Arboleda Céspedes

Director/Decano: Alejandro Pimienta

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

TABLA DE CONTENIDO

Resumen.....	7
--------------	---

PRIMERA PARTE

LA VIDA COTIDIANA COMO LUGAR DE CONOCIMIENTO.....	8
--	----------

1. MARCO CONCEPTUAL Y ABORDAJE DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.....	8
---	---

1.1. ESPACIALIDADES DEL VIAJE: LA RUTA, EL BUS Y EL PAISAJE.....	19
--	----

1.2. CONSTRUCCIÓN TEÓRICA DEL OBJETO.....	21
---	----

1.3. DOS FRENTES CONCEPTUALES Y PRÁCTICOS PARA ENTENDER EL ESPACIO DEL VIAJE.....	28
--	----

2. METODOLOGÍA.....	39
---------------------	----

2.1. EXPERIENCIA Y PERCEPCIÓN.....	40
------------------------------------	----

2.1.1. RECORRIDOS PERCEPTIVOS.....	42
------------------------------------	----

2.1.2. RITMOANÁLISIS.....	44
---------------------------	----

2.2. NARRATIVA.....	46
---------------------	----

2.2.1. CONVERSACIONES.....	47
----------------------------	----

2.2.2. ENTREVISTAS.....	51
-------------------------	----

2.3. LECTURA DE NORMATIVA.....	53
--------------------------------	----

SEGUNDA PARTE

DISEÑO, ORGANIZACIÓN Y SEGMENTACIÓN DEL ESPACIO.....	55
---	-----------

3. MOLARIDAD URBANA.....	57
--------------------------	----

3.1.	NARRATIVA Y REFERENTES.....	58
3.2.	CONFLICTOS EN LA MOVILIDAD.....	64
3.2.1.	FLEXIBILIDAD VS. RIGUROSIDAD.....	64
3.2.2.	CONGESTIÓN.....	66
3.2.3.	NORMATIVA Y DIVISIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA.....	67
3.2.4.	PARADEROS.....	68
3.2.5.	SINIESTRALIDAD.....	70
3.3.	RITMO.....	71
4.	MOLARIDAD SISTÉMICA.....	76
4.1.	EFICIENCIA.....	83
4.1.1.	EL RECAUDO ELECTRÓNICO COMO EFICIENCIA DENTRO DEL BUS.....	87
4.2.	INCLUSIÓN.....	89
5.	MOLARIDAD RECODIFICADORA.....	92
TERCERA PARTE		
	PERCEPCIÓN, AFECTACIÓN Y PRÁCTICA DEL ESPACIO.....	103
6.	ESPEJOS, REFLEJOS Y CAPTURAS DE ATENCIÓN.....	109
7.	LO DISTANTE Y LO PRÓXIMO.....	125
8.	RUIDO, COMUNICACIÓN PÚBLICA Y ESCUCHA PRIVADA.....	132
9.	LA SENSIBILIDAD DEL CLIMA.....	145
10.	GESTOS.....	151

11. EL CARÁCTER VINCULANTE DEL SENTIDO DEL GUSTO.....161

12. OLFATO.....170

CUARTA PARTE

CONCLUSIONES.....172

REFERENCIAS.....177

Resumen

Esta investigación aborda el espacio de viaje cotidiano diurno en transporte público colectivo entre el corregimiento de San Antonio de Prado, Medellín y la planicie del Valle de Aburrá buscando entender, a través de una metodología fenomenológica, la producción de un espacio de viaje a partir de las experiencias de conductores y pasajeros de este modo de transporte, que actualmente se encuentra en una fase de racionalización del parque automotor. Se aborda el espacio de viaje como una contradicción permanente entre lo que denominan Deleuze & Guattari (2002) como molaridad y molecularidad, analizando los elementos perceptibles del viaje, las afectaciones que generan estos mismos en los conductores y pasajeros, los contrastes entre los roles de estos dos actores y cómo las formas de organización molar urbana, sistémica y recodificadora producen un espacio de viaje particular en esta etapa de racionalización.

Palabras clave: transporte público colectivo, vida cotidiana, experiencia, espacio de viaje, San Antonio de Prado, percepción, prácticas, racionalización, molaridad, molecularidad.

PRIMERA PARTE

LA VIDA COTIDIANA COMO LUGAR DE CONOCIMIENTO

1

MARCO CONCEPTUAL Y ABORDAJE DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

¿Hasta dónde se extiende la metrópoli? Conforme pasan los años, su paisaje fulgurante, veloz, su afán y sus frecuencias parecen trepar las montañas llegando a cotas cada vez más altas. Las filas para el transporte público crecen en espacio y tiempo, así como el número de veces que se mira el reloj y la capacidad de hacer cuentas. Cada cuadra, cada kilómetro, y los tramos entre una y otra parada, tienen su equivalencia en pesos, minutos y segundos; en palabras, en excusas, en posibilidades y utopías. Las horas pico elevan los tonos, descargan los ánimos. Las máquinas se convierten en verdaderos objetos de deseo en medio de la espera, el tiempo se tensa mientras inclinamos nuestro cuerpo sobre la vía o sobre los rieles ansiando ver aproximarse el bus, el tren. Nuestra mirada se extiende tratando de identificar en la distancia los colores, las letras, las dimensiones que anuncian el añorado momento del abordaje. Queremos subir ya, nos agrupamos, disolvemos las distancias con los otros, nuestro cuerpo busca instintivamente las puertas, y una vez adentro, arriba, en marcha, el tiempo se acomoda nuevamente, los segundos vuelven a correr, aunque permanecemos rígidos de pie y en los asientos temiendo cualquier eventualidad, vislumbrando la vía libre y nuestro destino. Se ansía habitar el movimiento, descansar en la fluidez.

Este informe de investigación es el producto de la pregunta por este habitar cotidiano. Analiza desde dos frentes la conformación de la experiencia al interior de las máquinas de transporte público colectivo durante el día, entre el corregimiento de San Antonio de Prado y la planicie del Valle de Aburrá.

El viaje urbano es cada vez más generalizado y masivo. Diariamente, en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá se hacen alrededor de 6 millones de viajes en los diferentes modos de transporte¹. De ellos, 1'186.200 se hacen en transporte público colectivo (TPC)², el cual comprende el transporte en buses, busetas y microbuses³ independientes del sistema de transporte masivo. La razón por la que el uso del TPC parece ser mayor en cifras que el de los modos operados por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (Metro, Metroplús, Metrocable y Tranvía), con aproximadamente 962.000 viajes, es porque los habitantes de las laderas del Valle dependen en gran medida de los neumáticos, del pavimento y el combustible, es decir, de medios de transporte que se adapten a la infraestructura vial existente, para bajar a la planicie y volver a subir, actividad que, además, expresa el *endurecimiento* de una lógica de ordenamiento territorial centralizada, donde las *oposiciones espaciales* de las que habla Bourdieu (1993a) contribuyen a la consolidación de la estructura social y urbana actual. El efecto de lugar que tienen estas oposiciones, por lo general naturalizadas, está en la conformación de orígenes y destinos, y de la emergencia de posiciones sociales asociadas al viaje: los pasajeros, los conductores, las empresas, los venteros.

¹ Datos tomados de la Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. En línea: <https://www.metropol.gov.co/observatorio/Paginas/encuestaorigendestino.aspx> . Consultado el 9 de febrero de 2023.

² El Transporte Público Colectivo (TPC) o “Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas” (Artículo 6, Decreto 170 de 2001).

³ Términos basados en la *capacidad transportadora* de los vehículos, los cuales según el Decreto 170 de 2001 corresponden a Microbús: 10-19 pasajeros; Busetas: 20 a-39 pasajeros. La capacidad del Bus no está especificada ni en este decreto ni en el Código Nacional de Transporte Terrestre, por lo que se asumirá aquí como el vehículo con mayor capacidad: 40 pasajeros en adelante.

Una vez se diseñaron e incorporaron los neumáticos, los problemas de deterioro de la malla vial y los daños en la red de acueducto en el subsuelo que provocaba el paso de los primeros buses en Medellín, fueron solucionados. La flexibilidad fue una de las características que posicionó a los autobuses sobre los tranvías en la primera mitad del siglo XX, ya que les era posible adaptarse más fácilmente a las carreteras existentes, o por lo menos llevando a cabo intervenciones más livianas de las que requerían los tranvías. Por otra parte, como sucedió en Medellín y Valparaíso, Chile, los vehículos automotores podían escalar más fácilmente topografías inclinadas. Estas posibilidades propias de la mecánica de los buses promovieron el ensanchamiento de la ciudad, y a la vez otorgaron la posibilidad de vivir lejos del centro y aun laborar en él (Giucci & Errázuriz, 2018).

En una competencia con las líneas de tranvía eléctrico, la cual llevaría a su decadencia y posterior desmonte, a mediados del siglo pasado —y antes de que llegara nuevamente su instalación con la línea T⁴, además de las líneas de Metrocable⁵ y Metroplús⁶ en las laderas—, los buses⁷ se convirtieron en las máquinas ideales para sortear la accesibilidad, los tiempos de viaje y las condiciones topográficas del valle, manteniendo hasta el día de hoy su protagonismo e importancia dentro del sistema de transporte público del Área Metropolitana.

A pesar de las diferencias sustanciales entre estas formas de operación del transporte, el incremento de los desplazamientos en el Área Metropolitana en los diferentes modos, habla del viaje como una práctica en la escala de la vida cotidiana de un gran número de la población. Algo importante, por tanto, debe acontecer en este espacio-tiempo móvil, controvirtiendo la idea de que se trata de un momento muerto e inoficioso.

Las nacientes ciudades industriales suramericanas se encaminaron en dirección del progreso, siguiendo el ejemplo de las capitales europeas, inglesas y norteamericanas al

⁴ Línea de tranvía asociada al Metro de Medellín que inicia su operación comercial en marzo de 2016. Opera al oriente del centro de la ciudad sobre la Avenida Ayacucho y tiene conexión con el Metro en sus líneas A y B, y con el Metrocable en sus líneas M y H.

⁵ Sistema de transporte público teleférico operado por el Metro de Medellín.

⁶ Sistema de BRT de Medellín. En este caso se hace referencia a la operación sobre la calle 67 Barranquilla, de gran pendiente, que conecta los barrios Manrique y Aranjuez con la planicie del Valle.

⁷ En adelante se utilizará el término *bus* para referirse a los vehículos que prestan el servicio de Transporte Público Colectivo, incluyendo aquellos mencionados anteriormente de menor capacidad: busetas y microbuses.

implementar una serie de sistemas en el marco de un proyecto de modernización de naturaleza renovadora. Dentro de estos está el sistema de transporte público, entonces dominado por el tranvía y el automotor, que empezó desde sus primeros días a ejecutar acciones racionalizadoras, comprendidas, al día de hoy, en tres fases. La primera, una racionalización higienista: pasar del tranvía y ómnibus de tracción animal a la tracción eléctrica y automotriz, respectivamente. La segunda, se daría con la obsolescencia del tranvía y el dominio del autobús como el más idóneo modo de transporte público (Giucci & Errázuriz, 2018) y la tercera que podría situarse, en el Valle de Aburrá, a fines del siglo XX, con la construcción y entrada en operación del Metro, y en los primeros años de este siglo con la expedición del Decreto 171 de 2001, donde aparece por primera vez la figura de Convenios de Colaboración Empresarial, los cuales están “encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio”⁸. **Esta fase produce particularmente un espacio del viaje en transporte público colectivo y con él, las experiencias del mismo se debaten entre la organización y la espontaneidad de la vida cotidiana.**

El proceso de producción de este espacio y la posibilidad de conocerlo a partir de la forma como se experimenta es lo que convoca la realización de esta investigación, cuya intención es rescatar la vida cotidiana como una esfera útil para entender la realidad urbana actual en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá e incluso para aportar al seguimiento de los trayectos que continúa sumando la operación del *viaje colectivo* en América del Sur.

Tomar la experiencia del viaje en transporte público colectivo como objeto de investigación tiene entonces en principio una intención reivindicativa sobre la percepción y la *Palabra* (Lefebvre, 1972) de los sujetos que experimentan el viaje: conductores y pasajeros, las cuales se enmarcan y contradicen con las disposiciones normativas y empresariales que requieren igualmente ser leídas. La experiencia puede entenderse brevemente de dos formas, como un evento único que impacta el ánimo y la historia de

⁸ Decreto 171 de 2001 “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera”, Artículo 42.

La creación de Alianza MEI, Solobus U.T. (Unión temporal), como *convenio de colaboración empresarial* opera actualmente la cuenca 4 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá; comprende los desplazamientos que se hacen desde San Antonio de Prado por la Avenida Guayabal hasta el Parque de San Antonio, corazón de Medellín.

vida de las personas, en cuya repetición se produce —aquí la segunda forma de entenderla— la experiencia como saber acumulado. En la sociedad burocrática de consumo dirigido, como denomina Lefebvre a la sociedad actual (p. 79), la experimentación de la vida cotidiana es enmascarada por “la acción terrorista de las *formas*”, lo cual no permite que esta sea insumo valioso para las personas. En ella domina una experiencia aparentemente acumulada que no es sino un resultado formal en el que predomina “el desencanto y la aceptación” (p. 227). A pesar de esta condición social moderna, la *palabra* de quienes practican el viaje cotidianamente revela, sumada a la composición fenomenológica del mundo que habitan, un *saber estratégico* para sortear el funcionamiento urbano, para conocerlo y sentirlo, compuesto de la repetición de las experiencias en su primera acepción, abriendo el vasto mundo de la cotidianidad y confrontando con terquedad el sobreentendimiento de lo cotidiano. Los individuos que componen esta sociedad practican a diario la oscilación entre la racionalidad impuesta y la apropiación de las formas de esta racionalidad.

Así, se esboza un conocimiento, o (si osamos utilizar la palabra) una *ciencia*. Esta ciencia descubriría la situación cotidiana en su relación con las formas y las instituciones. Desvelaría esas relaciones implicadas en la cotidianidad, pero implícitas y veladas en el seno de lo cotidiano. El hombre en lo cotidiano percibe transparencias allí donde hay velos espesos, y espesores, allí donde no hay más que una clara apariencia. Para romper esta doble ilusión se impone una operación cuasiquirúrgica. La exploración de las situaciones cotidianas supone una capacidad de intervención, una posibilidad de cambio (de reorganización) en lo cotidiano, que no tiene por qué implicar una institución racionalizadora ni planificadora... (Lefebvre, 1972, p. 227)

Para complementar la intención de la investigación se coincide con Michel de Certeau, pues al igual que él

Quisiera seguir algunos procedimientos —multiformes, resistentes, astutos y pertinaces— que escapan a la disciplina, sin quedar, pese a todo, fuera del campo donde ésta se ejerce, y que

deberían llevar a una teoría de las prácticas cotidianas, del espacio vivido y de una inquietante familiaridad de la ciudad. (de Certeau, 2008, p. 5)

El contacto cotidiano con el paisaje urbano en movimiento —sinónimo de viaje— es insumo para la generación de estrategias para saber vivir en la ciudad, al mismo tiempo que vuelve a las personas en depositarias de dichas claves, haciendo de sus experiencias amplios espacios de conocimiento útil para la planeación urbana y el mejoramiento del transporte, pero que rara vez son tenidas en cuenta dentro de las mismas. Resaltar la capacidad que tiene la vida cotidiana de proveer conocimiento sobre el espacio va en la dirección de reconocer al sujeto que practica activa o pasivamente estas conmutaciones como un sujeto consciente y no un autómatas a quien la repetición ha robado su criterio y agencia:

Los vagabundos y los viajeros frecuentes también registran la transitividad de las ciudades sin las teorías diagnósticas y las herramientas del *flâneur*. Sus viajes y las observaciones que hacen durante los mismos, pueden marcar los espacios de la ciudad de muy diversas maneras, y con conclusiones igualmente reveladoras. (Amin & Thrift, 2002, p. 15, traducción propia)

Hacer una transferencia de estas estrategias a las instituciones planificadoras no es precisamente la intención de esta investigación, es decir, no interesa tanto *recuperar*⁹ las estrategias de la ciudadanía para hacer adaptaciones en el sistema de transporte —lo cual puede resultar sin duda útil—, sino, mediante una disección de la composición de la experiencia y de la generación de estas estrategias, demostrar de qué forma, a través incluso del mantenimiento del *equilibrio* de la vida cotidiana, el *cierre*¹⁰ de la misma aún

⁹ La recuperación es un mecanismo empleado por las superestructuras para tomar a su favor aquello que nace en el seno de la cotidianidad, del deseo y de la vida urbana. Ha sido empleado por la Internacional Situacionista y por Henri Lefebvre en la obra que estamos citando

¹⁰ *Equilibrio* y *cierre* son dos conceptos planteados por Lefebvre en *La vida cotidiana en el mundo moderno* (1972). El primero es definido como el fin de las estrategias de clase en la consolidación de lo cotidiano. El segundo, se refiere a la sumisión total de lo cotidiano bajo el dominio del consumo.

no es pleno, y quedan resquicios por donde se filtra el deseo y se puede vivir según el mismo.

Partir de este punto no es pura especulación, es el producto de las impresiones que me han dejado años de práctica del viaje en transporte público entre mi casa en San Antonio de Prado y el centro de Medellín, a donde me he tenido que desplazar para estudiar y trabajar. Esta investigación se da entonces con el ánimo de seguir las que entonces eran intuiciones: algo más debe resultar de todo el tiempo que invertimos viajando a diario juntos, en el proyecto común que es la movilidad. El viaje para mí era momento de todo este tipo de reflexiones, convirtiéndose en un metaviaje: una reflexión sobre el viaje durante el viaje en curso. Este tiempo coincidía con el de la publicación del libro *Pasajes*, de María Fernanda Aristizábal (2018), un repertorio de experiencias viajeras convertidas en literatura. Además, trabajando en un contrato para plantear las secciones viales en una de las etapas de formulación del Plan Integral de Movilidad Sostenible de Medellín, y teniendo que viajar varias veces a la semana entre San Antonio de Prado y la Facultad de Minas de la Universidad Nacional, en el barrio Robledo, me preguntaba en principio si no seríamos todos los pasajeros y los conductores una suerte de urbanistas, atravesados corporalmente por el problema de la ciudad, y habitando la frustración de conocer las soluciones sin ser *escuchados*.

El objeto de investigación en el que devinieron estas intuiciones y vivencias particulares es el espacio del viaje cotidiano en Transporte Público Colectivo entre el corregimiento de San Antonio de Prado y la planicie del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, compuesto por las experiencias de las prácticas de pasajeros y conductores, las cuales, a su vez, producen tres espacialidades concretas: la ruta, el bus y el paisaje.

San Antonio de Prado es un corregimiento de Medellín, ubicado al suroccidente del Valle de Aburrá. Tiene una población de alrededor de 160.000 habitantes y, geográficamente es el más grande de todo el país, con 60,4Km². Se encuentra aproximadamente 300 metros por encima del nivel de la planicie del Valle respecto al mar; condición que permite una constante divisa cuya sensación de lejanía es superior a la de las demás laderas gracias al atravesamiento que hace una montaña en el paisaje, impidiendo la vista del Centro y el norte. (Imagen 1).



Imagen 1: San Antonio de Prado, Medellín. Vista hacia el suroriente desde la torre de la Iglesia. 2018. Fotografía de la autora.

Esta posición en la geografía metropolitana implica que constantemente se empleen términos espaciales para designar la relación con el Centro, “bajar a Medellín”, por ejemplo, es uno de ellos. Se entiende Medellín como otro lugar, al que no se pertenece, a pesar de que político-administrativamente el corregimiento sí hace parte de este. En esta sola expresión se hallan entonces dos oposiciones espaciales que operan tanto en los sentidos de lugar, como en los sentidos de las prácticas de viaje cotidianas: arriba-abajo; adentro-afuera.

La forma en que se practican y hacen efectivas estas oposiciones, especialmente la primera de ellas, está fuertemente relacionada con la topografía. Las rutas por las que

se desciende de San Antonio de Prado a la planicie del Valle son particularmente sinuosas y de altas pendientes, sobre todo en la vía tradicional “El Descanso”, que, siguiendo las curvas de nivel hace que, a gran velocidad, los carros transiten a pocos centímetros los unos de los otros. Popularmente se ha conocido el viaje desde San Antonio de Prado como una práctica extrema, y dentro del gremio de los conductores, a los de San Antonio de Prado como los mejores al volante, por la capacidad que tienen para sortear estas condiciones topográficas.

La dinámica económica del corregimiento implica que la mayoría de habitantes deban desplazarse fuera de él para ir a su trabajo; así como quienes cursan algún programa de educación superior. Esta relación de dependencia laboral y de equipamientos ha sido permanente durante todo el desarrollo urbano que ha tenido lugar desde finales del siglo pasado. A raíz de esta circunstancia, puede añadirse la gestión del transporte a la vocación del corregimiento. En 1954 fue fundada Cootrasana (Cooperativa de Transportadores de San Antonio) con la misión de “operar y administrar un servicio de transporte público terrestre de pasajeros orientado a satisfacer las necesidades de movilidad de los clientes con responsabilidad y seguridad”¹¹ y durante la conformación del convenio Solobus, fue Cootrasana quien propuso la unión de las empresas de la cuenca 4 del Área Metropolitana en su sistema de caja única. Es decir, en San Antonio de Prado, por aquella conjugación de su posición en relación a la ciudad de Medellín, su topografía y actividad de sus habitantes, ha desarrollado una vocación transportadora.

Cinco de las rutas que salen desde el corregimiento transitan por El Descanso. Dos de ellas van hacia el parque de San Antonio, en el Centro de Medellín, una hacia la plaza Minorista y las otras dos a las estaciones Itagüí y Sabaneta del Metro. Los demás recorridos que se hacen desde Prado hacen uso en diferentes tramos de la que se conoce como la vía “Nueva”, hecha a inicios de los 2000, y que conecta de manera alternativa con el municipio de Itagüí y con el municipio de La Estrella. Esta vino con la instalación de un puente a la salida del corregimiento desde donde puede divisarse el valle al iniciar el viaje. Las rutas que van por “La nueva” sirven a las personas que viven en los barrios Vergel, Barichara y Limonar, y tienen como destino las estaciones La

¹¹ Tomado de <https://cootrasana.com.co/nosotros/> . Consultado el 9 de febrero de 2022.

Estrella, Sabaneta e Itagüí, del Metro; el parque de San Antonio y la Plaza Minorista.
(Imagen 2)

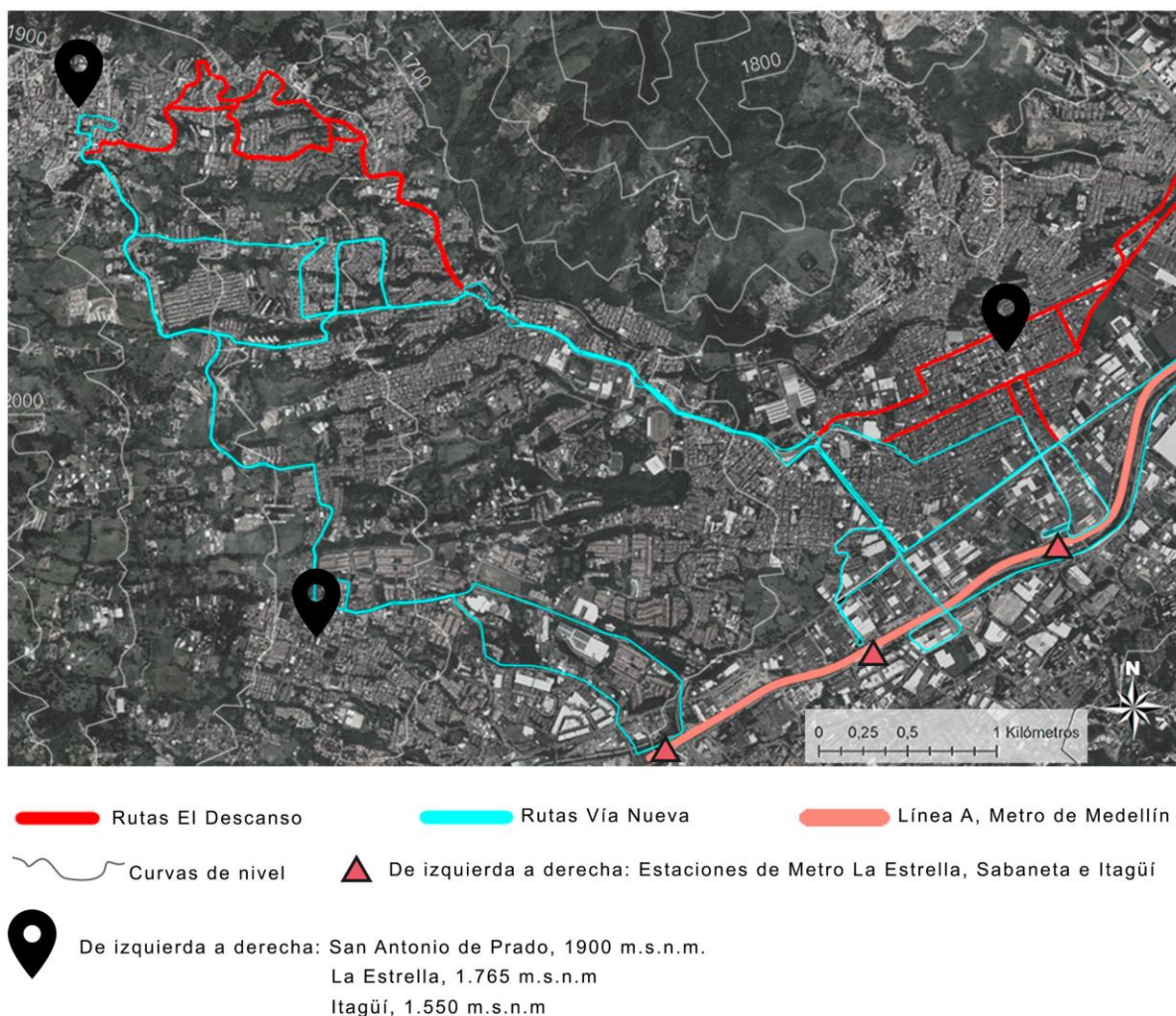


Imagen 2: Rutas y vías de acceso a San Antonio de Prado.

Elaboración propia + Google Earth Pro.

Este mapa muestra diferenciadamente las rutas que salen por una y otra de las vías de acceso al corregimiento. Como puede verse, en gran parte de su trayecto ambas vías siguen la sinuosidad de las curvas de nivel, a pesar de que también son perceptibles las formas cartográficas de grandes pendientes, trazadas perpendicularmente a las cotas. La morfología de estas vías en el inicio del recorrido se contrasta claramente con las vías

rectas en la planicie del valle. Asimismo la experiencia en uno y otro punto del recorrido está producida por estas formas del terreno y del trazado vial: el movimiento del cuerpo que produce el tránsito por las curvas más cerradas de la vía. El descanso, en contraposición con la velocidad rectilínea alcanzada en la Autopista, en días de poco tráfico, donde el cuerpo no se mueve del asiento.

Además de la topografía, el efecto de lugar producido por las oposiciones espaciales entre San Antonio de Prado y el valle, tiene que ver con una consolidación del “adentro y afuera” o “centro y periferia” en las que el corregimiento ocupa la lejanía. A pesar de la amplia oferta de destinos en transporte público colectivo, que ofrece a los habitantes la posibilidad de incorporarse al Metro de Medellín en diferentes estaciones, o viajar hacia el Centro directamente en un bus, el tiempo que toman los desplazamientos cotidianos aumenta, así como aumenta la conurbación y la construcción a ambos lados de las vías. Evidenciando fenómenos como la densificación de las periferias y el abandono de los centros, el viaje entre San Antonio de Prado y Medellín —dicotomía centralista—, es una práctica que a lo largo de treinta años ha recorrido la transformación acelerada de predios rurales que circundaban las vías en altos edificios, y el espacio público que constituye la calle con las mismas dimensiones y precariedad infraestructural. El crecimiento demográfico en que se traduce la construcción en el corregimiento y en los municipios que deben ser atravesados para ir hasta el Centro, la escasez de vías alternas para entrar, así como un ritmo laboral que produce las horas pico al inicio y fin de la jornada, provoca grandes problemas de congestión que incrementan la sensación de lejanía y perturban la experiencia de los pasajeros asiduos y los conductores. El espacio del viaje entre San Antonio de Prado y la planicie del Valle de Aburrá puede dar cuenta de estas transformaciones metropolitanas experimentadas, no obstante, en espacialidades distintas.

1.1. ESPACIALIDADES DEL VIAJE: LA RUTA, EL BUS Y EL PAISAJE

La *ruta* es definida por el Decreto 170 (2001)¹² como “el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos” (p. 4). Es una espacialidad producida por el paso repetitivo de los buses al ritmo de las frecuencias de despacho del sistema de transporte público colectivo¹³, el cual depende de las horas del día, los días de la semana, la época del año y de la vocación del sector al que sirve, además de otras contingencias que afectan este ritmo. En esta producción también influye el uso que al mismo tiempo hacen de la vía otros medios de transporte público, privado, motorizado y no motorizado, y los usos y el diseño de la arquitectura que la paramenta. Por tanto, es un espacio de convergencia de acontecimientos que a su vez determina la experiencia de pasajeros y conductores permitiendo o impidiendo la fluidez, la accesibilidad, la seguridad y la conectividad, y generando percepciones correspondientes al paisaje y orientación en la ciudad. La ruta es además producida fundamentalmente por los ritmos de abordaje y descenso de pasajeros, en ella se encuentran los paraderos, un punto de enlace entre esta espacialidad y la del bus.

El *bus* es definido por el Código Nacional de Tránsito Terrestre en su artículo 2° como un “vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes”. Es la máquina mediante la cual se produce el desplazamiento de pasajeros entre uno y otro punto de la ciudad, indispensable por lo tanto para suplir la demanda derivada, es decir, la que comprende el viaje como una necesidad para realizar otras actividades en otro lugar, por ejemplo, viajar para trabajar o viajar para estudiar (Jirón et al., 2018).

Entendido como la espacialidad central del objeto de investigación, el bus sirve para continuar librando el debate sobre el concepto de lugar, por lo que en esta investigación se lo tomará como tal, aunque teniendo cuidado de no otorgarle las mismas

¹² “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros” (Ministerio de Transporte, República de Colombia)

¹³ “Es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo en un lapso determinado” (Decreto 170 de 2001, p. 3).

características del lugar asentado en la tierra. Con una naturaleza mecánica, el bus se produce como un *lugar móvil* a través de la asiduidad de la práctica de la movilidad (Jirón et al., 2016), en el que acontece repetidamente un fragmento de la vida cotidiana. Es una arquitectura para el movimiento, conformada por un chasis, una carrocería¹⁴ de diseño específico y una serie de dispositivos tecnológicos, que permiten experimentar el atravesamiento de la urbe bajo condiciones determinadas, así como una u otra manera de ejercer la labor de la conducción.

El *paisaje* es una formación espacial compleja que ha suscitado largos debates en torno a la manera de entenderla e identificarla. Tradicionalmente asociado al sentido de la vista, a los entornos naturales y a la distancia entre el observador y lo observado, en este caso de estudio funciona recogiendo aportes más recientes que se han hecho desde la geografía crítica y la teoría no representacional (Cosgrove, 2004; Macpherson, 2010): el paisaje se entiende como una relación o tensión permanente entre sujeto y objeto; entre adentro y afuera; entre aquí y allá. Es decir, el paisaje consiste en ese trayecto de la relación del cuerpo con el espacio; siempre en proceso de producción a través de las experiencias corporales de las rutinas diarias y las interacciones ordinarias, por las que se llega a una disposición sensitiva (Merriman et al., 2008). Es, por tanto, una espacialidad de convergencia asociada a las percepciones, de la cual hacen parte tanto elementos del bus (lo más próximo), como de la ruta (espacio inmediato de contacto), e inclusive de la región (la metrópoli y la topografía en que se emplaza). Será posible ver, a lo largo de este informe, cómo la idea y experiencia del paisaje varían de acuerdo a si se es pasajero o conductor, lo cual manifiesta la diferenciación en la producción espacial de acuerdo a la relación que tiene el cuerpo y la práctica con el entorno. Por su parte, el movimiento, naturaleza del espacio del viaje, es el fenómeno que permite la convergencia en el paisaje, condicionando los cuerpos a las afecciones que generan unas y otras escalas, unos y otros estímulos, gracias a la variabilidad del ritmo.

¹⁴ En el mismo Código se define *chasis* como “conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor”; y *carrocería* como “estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga”. Actualmente, los buses con que opera el transporte público desde San Antonio de Prado son carrocerías Marcopolo y Busscar, que entre sus modelos presentan diferencias en la posición de la puerta delantera de pasajeros.

En el sentido de la convergencia, es posible coincidir con Tim Ingold (2011) respecto al carácter envolvente del paisaje, en el cual están involucrados todos los sentidos. Esto puede manifestarse en la experiencia de fenómenos como el clima o el movimiento mismo. Aunque los aportes hechos por la investigación en el concepto de paisaje se construyen a partir de los elementos perceptivos del espacio del viaje recogiendo esta integralidad, se tienen en cuenta algunas materialidades y fenómenos que pesan más sobre la experiencia de un sentido que de otro, con el fin de resaltar los estímulos que tienen lugar en las espacialidades estudiadas, por ejemplo, los espejos y la visión; la música y la audición; las texturas y el tacto; el gusto y los productos llevados al bus por los venteros.

El olfato, por su parte, tiene un objeto mucho más etéreo y envolvente, por lo que resulta difícil asociarlo a un solo estímulo: comunica instantánea y casi inaprehensiblemente la condición del ambiente. Como decía Lefebvre,

Los olores no se decodifican. No se catalogan; no podemos ni comenzar ni terminar su inventario. [...] No existe otro canal que el vínculo directo entre el centro receptor y la periferia ambiente, la nariz, el olfato. [...]

El olor, violencia y generosidad de la naturaleza, no significa: es y dice lo que es, inmediatez, intensa particularidad de lo que ocupa un lugar y sale de él hacia los aledaños. (Lefebvre, 2013, p. 243)

1.2. CONSTRUCCIÓN TEÓRICA DEL OBJETO

La construcción de este objeto de investigación está delimitada por la necesidad de situarse en una porción específica de la realidad social que al mismo tiempo pueda aportar al conocimiento científico de las formas como se produce el espacio en las condiciones particulares de la ciudad actual. Como plantea Bourdieu en *La práctica de la sociología reflexiva*, “el *summum* del arte en ciencias sociales es [...] ser capaz de comprometer apuestas “teóricas” muy altas mediante objetos empíricos muy precisos y

a menudo aparentemente mundanos, si no irrisorios” (2008, p. 273), lo cual se corresponde con lo propuesto por Henri Lefebvre sobre las posibilidades de la filosofía: “describir y analizar lo cotidiano [...] para mostrar su dualidad, su decadencia y su fecundidad, su miseria y su riqueza” (Lefebvre, 1972, p. 22).

Frente a la tarea investigativa que comenzaba hace unos años, en principio, una pasión por los detalles y las prácticas encarnadas, y una sospecha creciente sobre su riqueza estética, liberadora y su incidencia en los desarrollos urbanos de mayor escala, encontró tanto en el problema de investigación elegido, como en las palabras de estos autores, un respaldo enérgico que corre gustosamente el riesgo de situarse en lo panfletario. Esta sospecha o *duda radical* (Bourdieu & Wacquant, 2008), se ejerce en la medida en que se rechazan las formas vacías de la sociedad burocrática, optando por otros problemas, distintos de los problemas sociales legítimos:

El campo burocrático contribuye decisivamente a la construcción y consagración de problemas sociales “universales”. La imposición de la *problematique* que el sociólogo —como cualquier otro agente social— padece, de la que se convierte en relevo y sostén cada vez que aborda por su cuenta cuestiones que son una expresión del espíritu sociopolítico de su época [...] se ve acentuada en tanto los problemas *que se dan por sentado* en un determinado universo social tienen mayores chances de recibir *grants* materiales o simbólicos, de ser, como decimos en francés, *bien vus*, gozar del favor de los administradores de las burocracias científicas y de autoridades burocráticas tales como las fundaciones de investigación, las empresas privadas o las oficinas gubernamentales (Bourdieu & Wacquant, 2008, p. 295).

Aun sabiendo que “practicar la duda radical en sociología [y casi en cualquier campo del saber] es algo parecido a convertirse en un marginal” (Bourdieu p. 296), el ímpetu con que inicia una investigación sobre la vida cotidiana puede permitir dos cosas (según Henri Lefebvre):

O *bien* se erigen como absolutos, como ideas platónicas, las instancias que se levantan por encima de lo cotidiano pretendiendo regirlo, o *bien* se relativizan esas entidades (Estado, iglesias, culturas, etc.), se rechaza su sustancialización (descubrir en ellas la sustancia, el ser oculto de la realidad humana), se las menosprecia, se valora lo que ellas desprecian, aquello sobre lo que gravitan, considerándolo como un residuo: lo cotidiano. O *bien* se trabaja para aplastar ese residual, o *bien*, se le considera como irreductible, como el contenido precioso de las formas abstractas y de las diferencias concretas. O *bien* se pone uno al servicio de las «causas», o se ayuda a la humilde razón de lo cotidiano. (Lefebvre, 1972, p. 26)

Se opta por la segunda posibilidad en todos los casos.

Situarse como una investigadora de la cotidianidad, no obstante, requiere de ciertos cuidados, sobre todo a la hora de la producción de conceptos. El objeto empírico que se estudia tiene sus propias representaciones y términos, producidos dentro de él mismo. Si la producción de conocimiento tiene apuestas teóricas, deberá cuidarse de no replicar la terminología de su objeto de investigación. Esta es una advertencia que puede encontrarse como crítica al empirismo en los autores citados y en Maurice Merleau-Ponty. Henri Lefebvre sostiene que

“no se debe comprender esta sociedad según sus propias representaciones, porque sus categorías tienen también una finalidad. Figuran entre las piezas de un juego estratégico. No entrañan nada gratuito ni desinteresado, y tienen una doble utilidad: en la práctica y en la ideología”. (Lefebvre, 1972, p. 93)

Por su parte, Pierre Bourdieu advierte que desde la construcción del objeto científico se

“requiere, primero que nada de un corte con el sentido común, esto es, con las representaciones compartidas con todos, ya sean los meros lugares comunes de la existencia

cotidiana o las representaciones oficiales, a menudo inscritas en las instituciones presentes de este modo tanto en la objetividad de las organizaciones sociales como en las mentes de sus participantes. *Lo preconstruido está en todas partes.*" (Bourdieu & Wacquant, 2008, p. 290)

A su vez, Maurice Merleau-Ponty en la *Fenomenología de la percepción* (1993) realiza una crítica al empirismo, en tanto esta corriente concibe los objetos de conocimiento desligados del sujeto que conoce, ocultos en la sombra, a los que solo habría que prestar atención para hacer coincidir nuestras percepciones con sus estímulos. Esto que él llama *hipótesis de constancia*, supone que hay una correspondencia, desde el principio implantada, entre objeto y sujeto. En este sentido el acto de percibir no abre ningún conocimiento nuevo:

"el empirismo no ve que tenemos necesidad de saber aquello que buscamos, pues de otro modo no lo buscaríamos; y el intelectualismo no ve que tenemos necesidad de ignorar lo que buscamos, pues de otro modo, una vez más, tampoco lo buscaríamos". (p. 50)

Por el contrario, el acto de la percepción concibe objeto y sujeto unidos en el momento del conocimiento, cuya fundación o inauguración es su función esencial. Esto, frente al objeto de investigación, se traduce en no aceptar aquello expuesto antes de ser percibido, es decir, no ceder ante el *prejuicio del mundo*.

Estas advertencias puestas en práctica en la investigación obligan a tomar una postura crítica frente a tres posibilidades sugeridas por el análisis de la información en cruce con el estado de la cuestión a nivel global. En primer lugar, tomar con cautela la reproducción y el elogio desmesurado de la copresencia en el transporte público, o resaltar el transporte público en tanto espacio de socialización, ya que esta posibilidad hace parte de su naturaleza. Compartir el espacio de viaje con otras personas y concebir este como espacio de sociabilidad no se sitúa en una serie de elecciones sobre las prácticas de la vida cotidiana, por el contrario, pasajeros y conductores se encuentran forzados

mínimamente a compartir el espacio, primera condición para la socialización y para la práctica del viaje.

En segundo lugar, es necesario abordar el objeto de investigación tal como es, lo cual implica renunciar a un optimismo facilista. Es decir, no desconocer que la práctica del viaje en transporte público colectivo se hace dentro de las dinámicas productivas de la sociedad burocrática de consumo dirigido y la demanda derivada. Reconocer esta realidad de la experiencia en transporte público colectivo no significa continuar reduciendo el tema del transporte a la preocupación por la funcionalidad y la racionalidad, tampoco impide que se tenga en cuenta del “acto mismo de viajar o de la experiencia subjetiva del viaje” (Zunino Singh et al., 2018, p. 140). Se trata de tomar de manera crítica el abordaje de la experiencia del viaje en transporte público que han venido haciendo las ciencias sociales; lo que se pretende con esta investigación es precisamente conocer la experiencia que se da en el marco de un sistema que emplea el viaje para mantener sus dinámicas de producción y consumo.

En este sentido, y sin desconocer la importancia que de entrada tiene la aproximación de las ciencias sociales al campo de la movilidad, hay algunos artículos que, en el estado de la cuestión, sobresalen por la capacidad que tienen de posicionarse en esta realidad, como lo es “Travel time and working time: What business travellers do when they travel, and why” de Per Gustafson (2012), donde se encuentra que las preferencias por uno u otro modo de transporte de los viajeros de negocios están relacionadas con la posibilidad de aprovechar el tiempo en movimiento; pero más crítico aún con la noción de tiempo de viaje, el artículo de John Urry, “Travelling times” (2006), y planteando definitivamente una perspectiva alternativa al respecto, el maravilloso artículo “The gift of travel time” de Juliet Jain y Glenn Lyons (2008) .

“Relearning to travel in Santiago: the importance of mobile place-making and travelling know-how”, de Paola Jirón, Walter Imilán y Luis Iturra (2016); “Prácticas espaciales en el transporte público de la Avenida Insurgentes de la Ciudad de México” de Madisson Yojan Carmona (2017) y “Experiencias de viaje en Transantiago: la construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil”, de Daniel Muñoz (Muñoz, 2013), que tratan los cambios en la experiencia a raíz de la implantación de nuevos medios de transporte, en ambos casos los BRT. Y sin duda, con un corte más fenomenológico, “Visualising everyday

geographies” de David Bissell (2009), que explora la amplitud que toma el sentido de la vista en el viaje en tren a través de Gran Bretaña.

De manera más crítica, se han tenido en cuenta los artículos de Joan Josep Pujadas “Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa” (2012) y “Etnografía móvil, entre el sombreado y el acompañamiento: notas a partir del estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)” (2018), y de Paola Jirón y Luis Iturra, “Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público” (2011), por situarse en algunos puntos que quieren reevaluarse en esta investigación, como son la interpretación del valor del viaje en razón de sus posibilidades de socialización o la asociación del espacio del viaje con nociones del lugar obsoletas. No obstante, a lo largo de todo el documento, se hará referencia de manera más específica a estos textos y otros cuando corresponda.

En tercer lugar, se debe desconfiar de las direcciones representacionales (o más bien redirecciones) a las que lleva la información recopilada por asociación al objeto de investigación, este tercer punto, el más relacionado con lo “preconstruido”. A lo largo de la recopilación de información de acuerdo con los objetivos investigativos el problema de la eficiencia del servicio de transporte público colectivo es, en diferentes perspectivas, lo que complejiza el rol de pasajeros, conductores y el desempeño de las empresas. Sin embargo, este no constituye el hallazgo más importante de la indagación, ya que en principio, los problemas de eficiencia se asumen como una consecuencia de un problema mayor, urbano, creciente, como es la expansión de la ciudad. Por lo tanto, en equilibrio con el segundo punto tocado, poner los hallazgos del lado de la constante preocupación por la eficiencia del transporte no corresponde con la perspectiva desde la que se estudia el caso, dado que, si bien se considera la experiencia del viaje como parte de la demanda derivada, esta no es la única dimensión de la misma, y los esfuerzos en hacerla más eficiente desconocerían las afecciones que el fenómeno del movimiento cotidiano produce en las personas que lo practican. **En cambio, se analizan los intentos para mitigar este problema como factores determinantes en la producción del espacio del viaje y de la experiencia del mismo.**

Para abordar con rigor estas posturas es necesario, tomando como referencia la advertencia que hace Henri Lefebvre, evitar la reducción definitiva de la sociedad en

piezas aisladas, es decir, situar el problema de investigación dentro de la estructura que le corresponde. Deben unirse las partes de nuestra mecánica conceptual, comprendiendo el conjunto del fenómeno que estudiamos como parte de un todo. Esto implica entender la cotidianidad no solo como un concepto “sino que pueda tomarse tal concepto como un hilo conductor para conocer «la sociedad»” (Lefebvre, 1972, p. 41). La vida cotidiana está fundamentalmente ligada a la modernidad. Por lo tanto, el estudio que nos ocupa se sitúa en el conocimiento de la transformación de la vida cotidiana en el proceso de la modernidad, que sigue su curso a través de diferentes etapas de racionalización: “todo incide, todo gravita sobre la cotidianidad, que descubre el «todo» en cuestión (es decir, su análisis crítico muestra el «todo», poniéndolo en cuestión)” (p. 94). La gravitación de diversos subsistemas y estructuras sociales, económicos, políticos, sobre la vida cotidiana, expresa el lugar fundamental (es decir, de base, de suelo) de la vida cotidiana en el esquema de la sociedad, que asimismo respalda la estructuración de la forma en que se expondrán los hallazgos de esta investigación.

El viaje en transporte público colectivo es una práctica fundamental de la reproducción de la vida social y de la producción de la ciudad, por ello, tienen sentido expresiones como “cuerpos que mueven la ciudad” encontrado en un estudio de etnografía del transporte en el Área Metropolitana de Guadalajara (Caracol Urbano, 2015), y en el discurso de un conductor de las rutas entre San Antonio de Prado y las estaciones del Metro de Medellín. El movimiento al que se hace referencia no es solamente el movimiento físico de cientos de personas y máquinas entre un lugar y otro de la metrópoli, sino el “movimiento complejo” —contrario a una inercia pasiva—, que mantiene las relaciones sociales, que *produce* el tiempo, el espacio y las materialidades urbanas (Lefebvre, 1972). “Es —como dice el autor a continuación— en la vida cotidiana donde se sitúa el núcleo relacional, el centro real de la *praxis*” (p. 44).

1.3. DOS FRENTES CONCEPTUALES Y PRÁCTICOS PARA ENTENDER EL ESPACIO DEL VIAJE

Partiendo entonces del reconocimiento del lugar de la vida cotidiana en esta investigación, es posible introducir otros conceptos que se identifican en muchos puntos con ideas ya planteadas por Lefebvre en el texto de *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Para Deleuze & Guattari la vida cotidiana se desarrolla entre las dos esferas de organización vital en sociedad: la molar y la molecular. En esta última, el deseo, *irreductible* en Lefebvre (1972), efectúa constantemente unos movimientos o líneas de fuga (Deleuze & Guattari, 2002), que desterritorializan, cuestionan y reinterpretan aquello impuesto por la molaridad, la escala institucional, hegemónica, dominante.

Hay una oscilación contradictoria y permanente entre estos dos frentes: lo molar trata de organizar y segmentar lo molecular mientras lo molecular sigue su curso espontáneo, no sin afectarse por la *dureza* que intenta racionalizarlo. Lefebvre, siguiendo la idea de la cotidianidad como hilo conductor y a la vez como residuo de la organización social, hablará de esta relación como un *feedback* entre las estructuras dominantes y la base social, una relación constante de retroalimentación entre una esfera y otra:

¿Sobre qué se ejercen los poderes? ¿Sobre qué suelo se apoyan? ¿Qué cosa encausan?
 ¿Sobre qué pesan las instituciones, sino sobre lo cotidiano al que limitan y manipulan según las presiones que representan las exigencias y que actualizan las estrategias de los Estados?
 (Lefebvre, 1972, p. 76).

Durante el viaje en bus, es posible entonces identificar el encuentro entre la relativa autonomía de la mecánica y la experiencia, con las ideas binarias, lineales y concéntricas de la segmentaridad dura (Deleuze & Guattari, 2002) en diferentes gestos, prácticas y relaciones con otras personas y con el espacio, es decir, en el *saber viajar* o *saberse mover*, entendido este como un conjunto de estrategias, decisiones o agenciamientos durante el viaje. La *racionalidad* como objetivo de la normativa que hoy rige el transporte busca organizar la práctica cotidiana del viaje mediante el dominio del tiempo, logrando

el éxito solo de manera parcial, por lo que sus tácticas operan también a nivel simbólico, recodificando el espacio. “Esta estructuración bastante débil se cubre con una ideología de la estructura, y esta incoherencia, con una obsesión de coherencia” (Lefebvre, 1972, p. 77). Las frecuencias de despacho fallan, sobre ellas reina lo imprevisto; las tecnologías se vuelven obsoletas, sobre ellas reina lo análogo; las normas se emiten, a su sombra sobrevive lo cotidiano.

La segmentaridad dura, que Deleuze y Guattari definen como una forma de organización de las sociedades con Estado, adquiere las formas de lo binario, lo circular o concéntrico y lo lineal, geometrías que operan organizando los fenómenos socioespaciales y que, sin embargo, no los reducen a estas. Quedan siempre espacios para fugas moleculares, para segmentaridades flexibles, que, a pesar de su carácter fluctuante, ajeno a la estasis representacional, no son siempre emancipatorias, sino que en muchos casos están encargados de diseminar, en distintos niveles, las ideologías que conforman lo estructural.

Concretamente, podría decirse que la molaridad del sistema de transporte público está expresada en tres formas distintas: una molaridad urbana, donde se refuerzan las oposiciones en una estructura de hierro y concreto; una molaridad sistémica, que contiene los esfuerzos, desarrollos e implementaciones técnicas e ideológicas en el conjunto del transporte público, en nombre de la eficiencia, la inclusión y la sostenibilidad; y por último una molaridad en las operaciones de recodificación del espacio del viaje — molaridad recodificadora—. Con estos tres puntos se establecen unas relaciones de poder en tres momentos simultáneos, que, atravesados y confrontados por la autonomía del movimiento mecánico, impactan la experiencia a bordo.

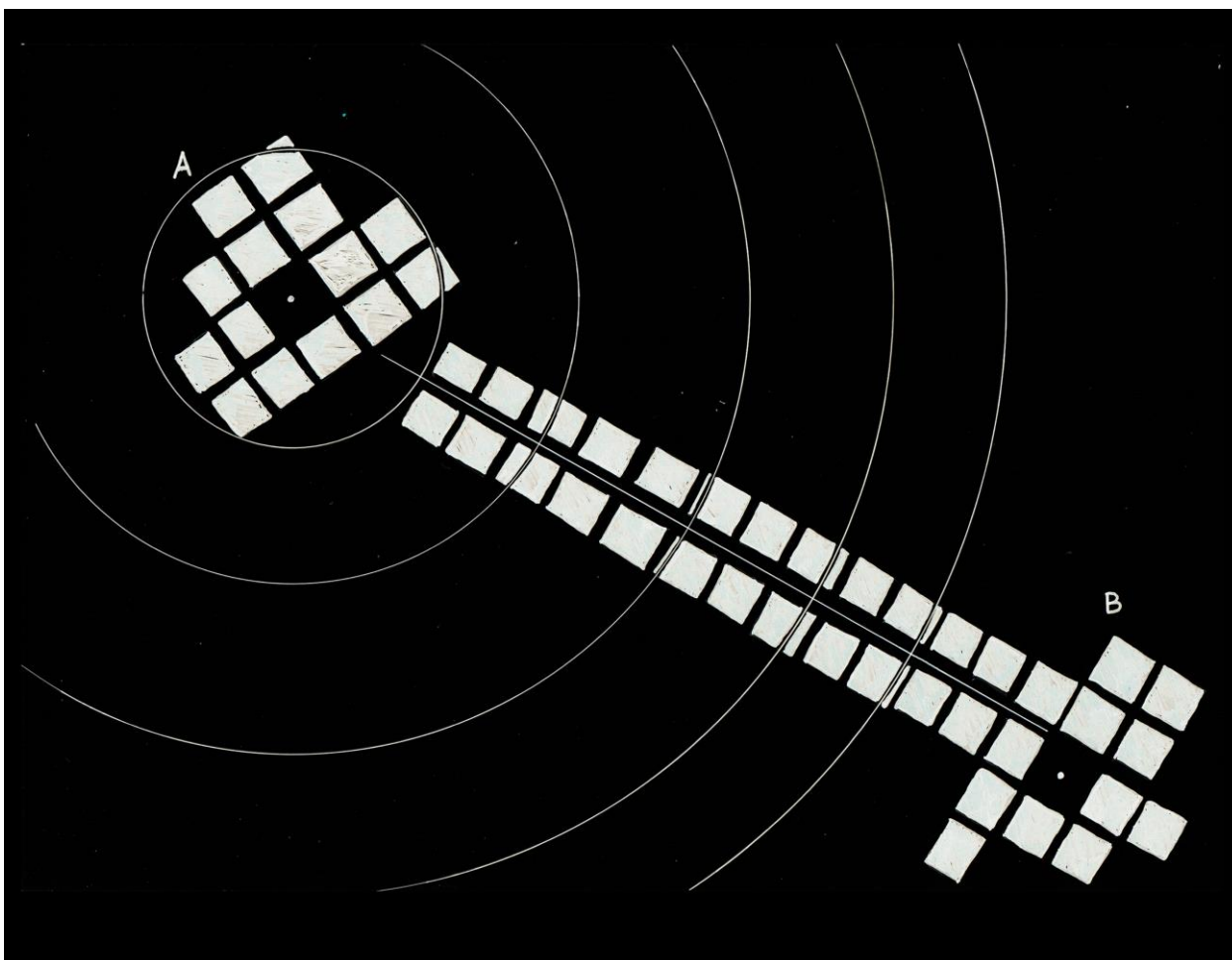


Imagen 3: Segmentaridad dura de la urbe: binaridad, concentricidad y linealidad.
 Dibujo de la autora. Rapidógrafo y marcador sobre propalcote, invertido digitalmente. 2020

La molaridad urbana, donde se sitúan las formas geométricas de la segmentaridad dura —binaridad, concentricidad, linealidad— (imagen 3), las grandes oposiciones espaciales, la homogeneidad de las rutas establecidas y la preponderancia de origen y destino, en que el recorrido o tránsito está reducido a un trayecto (Camarena Luhrs, 1990), es productora de espacialidades isotópicas u homogéneas, que propician la naturalización de su carácter ligado a condiciones geográficas (Bourdieu, 1993b). La sedimentación de las diferencias que provoca tajantemente la expansión y limitación de la mancha urbana es en gran parte producida por estas concepciones molares de la ciudad, donde cobran protagonismo los términos de la dualidad. El espacio y tiempo del viaje no están excluidos de esta segmentación, el tránsito es, de hecho, la herramienta

espacial de la molaridad, y esta condición es gran productora del paisaje urbano: los hitos que se instalan en la imagen de la ciudad desde la empresa hasta el pasajero son interiorizados molecularmente, cumpliéndose aquello que advierten Deleuze y Guattari: “Buena o mala, la política y sus juicios siempre son molares, pero es lo molecular con sus apreciaciones, quien la “hace”” (2002, 225).

Todo esto además sugiere que es tan potente el paisaje del viaje sobre el inconsciente, hay tantas inclinaciones gestuales y movimientos del deseo sobre él, que se convierte en un elemento de valor (de uso y de cambio) de la ciudad. El tránsito queda reducido, en la molaridad urbana, a la visualidad y al establecimiento de unos contactos definitivos entre lo móvil y lo inmóvil con la fijación —nada fortuita— de las paradas, es decir, origen y destino; ritmo; puesta en juego de aquella geometría dominante y predeterminada.

A pesar de que las estrategias molares son tan influyentes, entretreídas con el ritmo de ese desplazamiento se están produciendo unas diferencias espacio-temporales que escapan al orden de la segmentación a la vez que son parcialmente producidas por ella: una duración entre origen y destino que da lugar al pensamiento y la reflexión, a la aburrición, un espacio-tiempo en que el deseo logra ejercer un agenciamiento que se posiciona como flujo de cuantos o máquina de guerra. Para Lefebvre el deseo es irreductible, y se resiste a la segmentación, impide el cierre de la vida cotidiana.

Por su parte, el deseo urde su trama y su drama. No dispone de una cuadrícula determinada, colocada sobre «el mundo». Tiene que pasar sirviéndose de las diferentes cuadrículas para expresarse y realizarse. ¿Sería éste el aspecto *dinámico* de una realidad, cuyo lado estático serían las «topías? Concepción simplificadora y reductora. Lo que trama el deseo se interfiere y se entrelaza con las cuadrículas de los lugares y de las palabras: el deseo de uno con el deseo de otro, el deseo de ser deseado o de desearse, y el deseo del deseo —las tramas del deseo con los lugares y los no-lugares, con lo dicho y lo no dicho y lo imposible de decir. El espacio se siembra de signos de lo permitido y de lo prohibido. El deseo se ve asignado y consignado. Cae en la necesidad. Se convierte en u-tópico. Y así se desploma y sub-tiende,

envuelve las *topías*, las destruye al supervalorarlas. Se convierte en esencial al hacerse accidental y en eterno al revelarse como efímero. (Lefebvre, 1970, 40)

En este aparte el autor presenta una coherencia con la lógica deleuziana-guattariana en la que las segmentaridades dura y flexible están estrechamente relacionadas, y dependen la una de la otra, ya que son las piezas y centros de poder organizados en torno a las segmentaridades concebidas las que permiten y alimentan las búsquedas moleculares de sentido, las *prácticas microbianas* de De Certeau (1988). En esta misma línea, Colin Ward, citado por Simon Springer

enfaticó esta idea cuando escribió que la sociedad anarquista “siempre existe, como una semilla debajo de la nieve... enraizada en la experiencia de la vida cotidiana, que opera lado a lado con, y a pesar de, las tendencias autoritarias dominantes de nuestra sociedad. (2019, 37)

Es quizás paradójico hablar de deseo en un asunto maquinal y aparentemente frío como el transporte público, pero incluso en la terminología de la ingeniería aparecen las *líneas de deseo* para determinar las direcciones en que se mueve la demanda. La urbe aparece como un gran cuerpo a través del cual hay que desplazarse y al que hay que llegar; el deseo sobre este gran objeto, en el entramado de la segmentaridad que ha definido la morfología (arquitectónica y verbal), es motor de los desplazamientos. El bus se convierte en un objeto de deseo, así como el destino al que conduce. La ruta se convierte en el conducto de las motivaciones y el paisaje es testigo y producto de todo ello.



*Imagen 4: Tribus, imperios y máquinas de guerra. Dibujo de la autora.
Rapidógrafo sobre propalcote, invertido digitalmente. 2020*

En segundo lugar, está la molaridad sistémica, que ejecuta acciones para conseguir la asepsia, la sistematicidad, la rigidez, la formalidad, con la implementación de ciertos tipos de máquina, dispositivos y tecnologías que transforman la experiencia del viaje y de la conducción; en pocas palabras, esta molaridad busca la racionalización del sistema. Con el pretexto de mejorar las condiciones y acercarse al funcionamiento del transporte masivo, recientemente se han implementado acciones de racionalización de rutas y máquinas. Por ejemplo, las rutas de la Cuenca 4 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá¹⁵ están ahora unificadas por medio de un *convenio de colaboración*

¹⁵ La Cuenca 4 comprende la Comuna 15 (Guayabal) y el corregimiento de San Antonio de Prado, bajo la jurisdicción de Medellín, y los municipios de La Estrella e Itagüí.

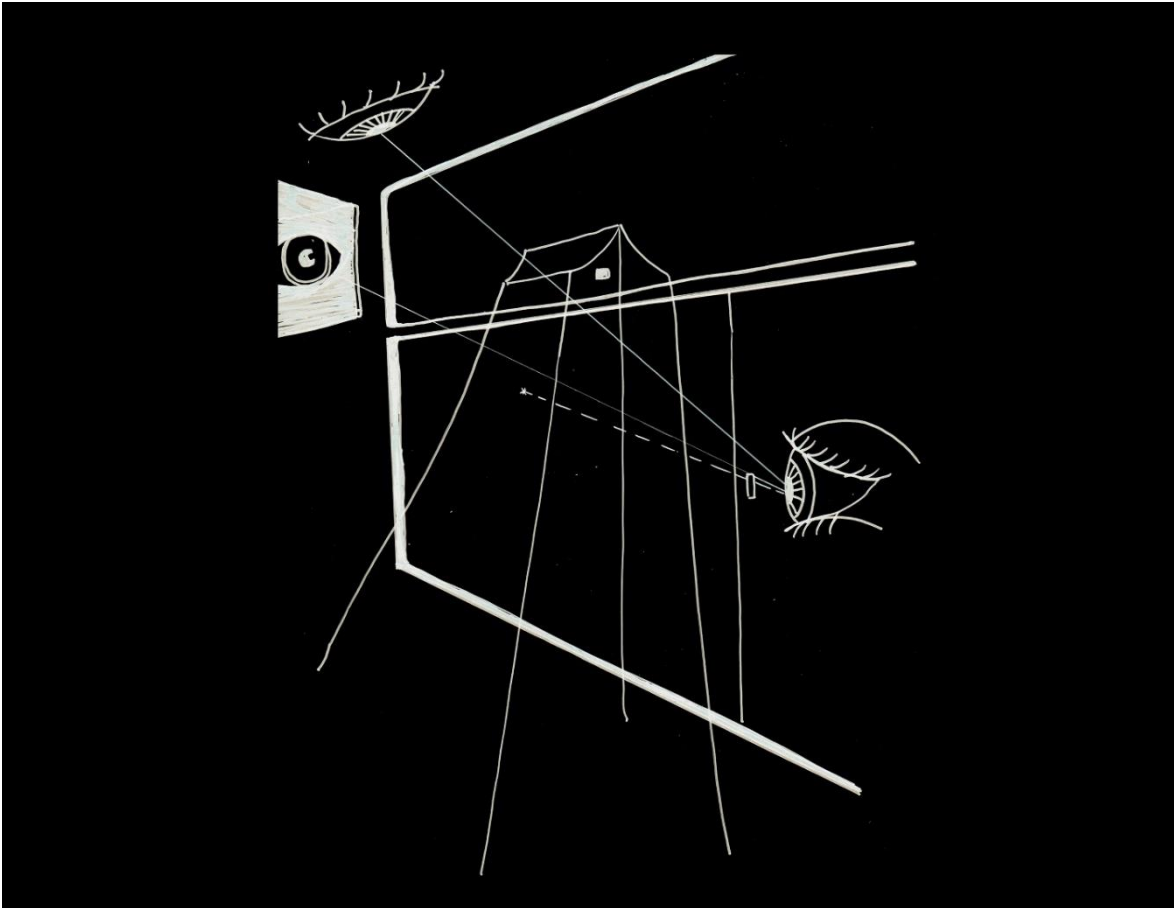
empresarial en *Solobus*. Los buses de este convenio son blancos, independiente de los municipios a los que sirvan, tienen letreros electrónicos con una tipografía estandarizada, pantallas al interior con una programación de publicidad y videos animados con mensajes moralizantes, sensores en las puertas que hacen sonidos para indicar que hay alguien en la zona de acceso o descenso, o para alertar sobre el exceso de velocidad. Algunas de estas implementaciones técnicas no se encuentran en funcionamiento, lo cual lleva a pensar si los desarrollos tecnológicos que pretenden ordenar la vida cotidiana consisten más en un discurso que en una realidad, o si realmente se cuenta con los medios suficientes para hacer que su realidad perdure en el tiempo. Henri Lefebvre habla sobre la *debilidad de la tecnicidad* cuando evalúa si esta sociedad podría llamarse Sociedad Técnica. Según él

El primer y mayor error de la tecnocracia es que no existe. Es un mito y una ideología. El pretendido reino de la técnica oculta una realidad inversa. Los grandes objetos técnicos tienen eficacia por su prestigio (exploración del espacio) o por su alcance estratégico (proyectiles, misiles, etc.). No son objetos sociales de uso corriente, que modifiquen, ordenándola, la vida cotidiana. La realidad cotidiana no se beneficia más que de los «rebotes de la técnica» (Lefebvre, 1972, pp. 67, 68)

No obstante, la experiencia de viajar en estos buses está atravesada por los sonidos e imágenes que emiten los dispositivos impuestos, al menos en las máquinas donde están en funcionamiento. Los rebotes de la técnica tienen efectos experienciales, si bien no logran aún llevar a través de esta racionalidad al transporte público colectivo al nivel del sistema de transporte público masivo.

En tercer lugar, está la molaridad recodificadora, que recupera las desterritorializaciones y, a través de lo visual/lo verbal, los dispositivos tecnológicos y la publicidad, vuelve a poner en marcha las estrategias para reforzar la segmentaridad dura. Esta tercera forma de la molaridad es un nodo en la confrontación de la autonomía mecánica y experiencial con las dos primeras formas molares. Es en esta recuperación que se configuran las representaciones del espacio a través del signo, la imagen y la

palabra escrita (Lefebvre, 1972), figuras que permanecen estáticas hasta que el movimiento de desterritorialización detona su reacomodo.



*Imagen 5. El ojo/la arquitectura. Dibujo de la autora.
Rapidógrafo sobre propalcote, invertido digitalmente. 2020*

Mientras la molecularidad está actuando en el ámbito de los gestos, las prácticas, el inconsciente y el deseo, la molaridad actúa, exige y requiere de una vigilia permanente, para poder nombrar y ver las cosas a la luz del lenguaje verbal. A este respecto, Oswald Spengler hace una distinción muy pertinente entre la verbalidad y la gestualidad:

El grupo de los nombres, como todo lo que en el acontecer cósmico hace época, hubo de sufrir una rápida y poderosa elaboración. El mundo entero de la luz, en donde cada cosa posee las propiedades de posición y duración, fue muy pronto caracterizado, con todas las

oposiciones entre causa y efecto, cosa y propiedad, cosa y yo, merced a numerosos nombres que afirmaban en la memoria dicha caracterización. Pues lo que hoy llamamos memoria es la facultad de conservar para la intelección por medio del nombre, las cosas nombradas. Sobre el reino de las cosas vistas y entendidas se forma un reino más espiritual de denominaciones, que comparte con el primero la propiedad lógica de ser puramente extenso, de estar ordenado en polaridades y dominado por el principio de causalidad. Todas las formas verbales que nacen mucho más tarde –los casos, los pronombres, las preposiciones- tienen un sentido causal o local respecto de las unidades nombradas. Los adjetivos y los verbos nacieron muchas veces en parejas contrapuestas. Sucede muchas veces —como en el idioma eve, estudiado por Westermann— que al principio la misma palabra, según se pronuncie bajo o alto, significa grande o pequeño, remoto o próximo, pasivo o activo. Más tarde, el residuo del idioma de gestos se disuelve en la forma verbal, como claramente se ve en las palabras griegas “pequeño” y “grande” y en las úes egipcias usadas para indicar la pasividad. La manera de pensar por oposiciones parte de las parejas de palabras opuestas y constituye el fundamento de toda la lógica inorgánica, haciendo consistir toda investigación de verdades científicas en un movimiento por oposiciones de conceptos, en los cuales siempre la predominante es la oposición entre la creencia vieja (error) y una creencia nueva (verdad). (Spengler, 2015, 177)

Este apartado permite enlazar las representaciones del espacio con la formación y naturalización de las oposiciones, que propicia el lenguaje. Es de resaltar el ejemplo que trae el autor para exponer que la verbalidad implica una reducción de la gestualidad y por lo tanto del uso del cuerpo; la visualidad y la verbalidad en adelante dominantes se encargarán de definir las cosas, de ponerlas afuera de los sujetos, fuera del alcance de sus afectos corporales, inmutables y estáticas.

El motivo por el cual debe pelearse la estasis representacional en la que se enmarcan estas estrategias molares (también podría hablarse de estrategias biopolíticas), es, desde un punto de vista académico y urbanístico [es decir, del diseño urbano], que en la

fijeza [que es puramente abstracta] no se pueden comprender las prácticas que se desarrollan en pleno movimiento, ni estudiar su complejidad ni tomar decisiones al respecto (Jirón & Imilán Ojeda, 2019, p. 19), más allá de la enunciación cualitativa. Comúnmente en los planes de movilidad, se toman datos circunstanciales en la espacialidad de la ruta, en un trabajo de campo reducido, eliminando la amplitud de una temporalidad que permita comprender el movimiento, y a partir de ello se producen espacios concebidos igualmente rígidos que pronto el movimiento cotidiano reinterpreta, reconstruye, reapropia de acuerdo a su corporalidad (desterritorializa), aunque produciendo casi siempre espacios precarios y sistemas averiados. Posteriormente es en esas “territorialidades perdidas” (Deleuze & Guattari, 2002, 217) donde la segmentaridad dura ejerce la recuperación. Es decir, comprende los movimientos espontáneos del gesto corporal y los toma a su favor convirtiéndolos en mercancía o inhibiéndolos (Foucault, 2000), y produciendo un desfase entre las formas de vivir y una crisis en la economía del deseo (Guattari & Rolnik, 2006, 21).

En la vida cotidiana, la estasis debe enfrentarse para recuperar el deseo, es decir el agenciamiento cotidiano sobre las formaciones espaciales que habitamos, ya que este es susceptible de ser reorientado tanto en una dirección microfascista como consumista (Guattari & Rolnik, 2006, 277). La opción de confrontar las representaciones justamente activa el poder que tiene el deseo en la “producción de territorios de existencia” (p. 21).

Estas tres formas de molaridad en las que se inscribe el proyecto racionalizador del transporte público colectivo forman tanto la estructura de la investigación como los presupuestos teóricos sobre las relaciones de poder en el espacio del viaje, pretendiendo entender el mismo como producto de un relacionamiento complejo entre la institucionalización y organización de la vida cotidiana y las prácticas espontáneas que sugiere el espacio. ¿Cómo se produce la experiencia del viaje en transporte público colectivo? Es decir, ¿cómo se vive esta contradicción en la que se funda actualmente la práctica cotidiana del viaje urbano?, es la pregunta central de la investigación, que emerge después de situarnos en el contexto de esta situación crítica, contradictoria y de permanente contienda. El conocimiento de este proceso, que opera como un rescate de la vida cotidiana como problema de investigación, describe la situación del momento urbano que atraviesa el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

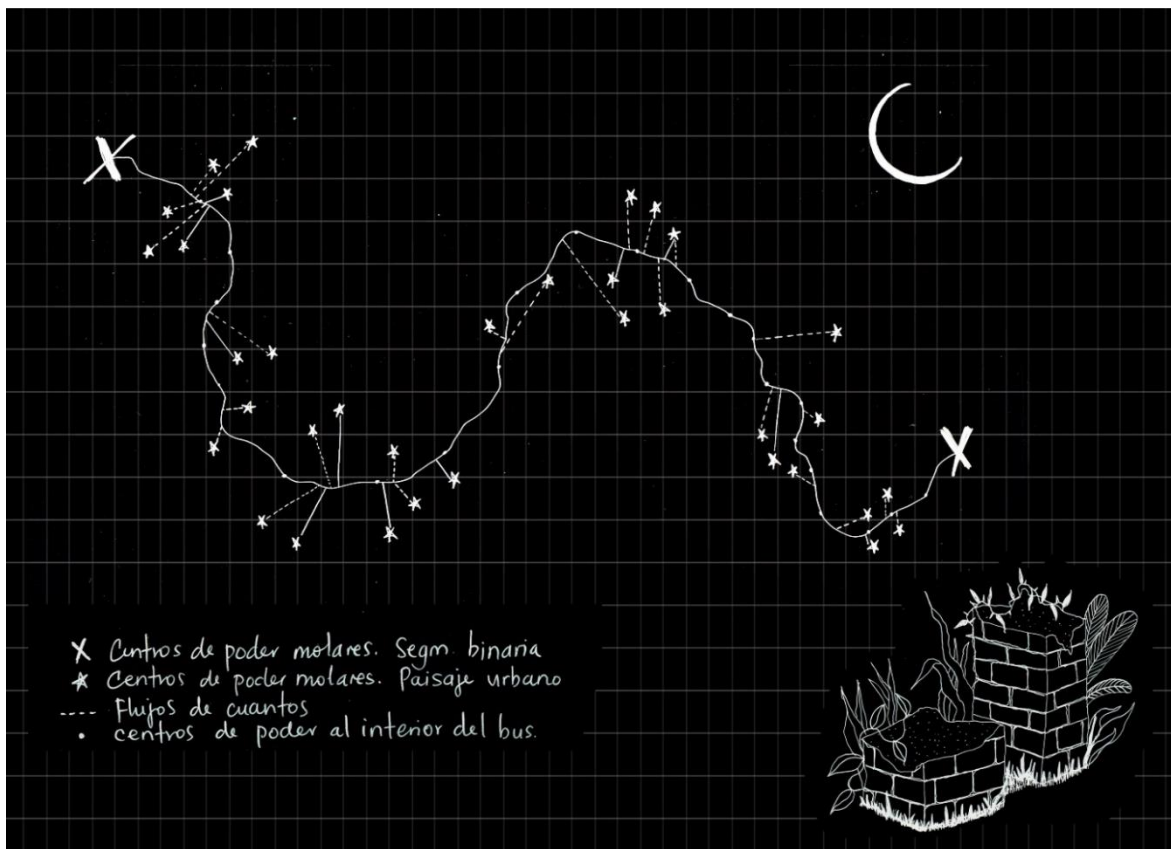


Imagen 6. El deseo sobre el paisaje es la dirección que toman los flujos de cuantos.
Dibujo de la autora. Rapidógrafo sobre propalcote, invertido digitalmente. 2020

2

METODOLOGÍA

La manera como se ha estructurado la formulación del objeto de investigación, a partir de aquellos dos frentes de lo molar y lo molecular, requirió de una diversidad de estrategias metodológicas para buscar y hallar en cada uno los componentes de la experiencia. A pesar de la diversidad de actividades y el ritmo con que se realizaron, las estrategias empleadas pueden agruparse en tres categorías: experiencia y percepción, escucha de la narrativa y lectura de la normativa. Categorías que constituyen a su vez tres prácticas a través de las cuales fue recorrido el lenguaje experiencial, hablado y escrito para comprender la producción del espacio del viaje a partir de la experiencia de este, de los sujetos que lo practican y de la forma como se concibe el mismo desde las instituciones. Las particularidades metodológicas que implicó la aproximación a cada una de estas formas de interpelar la realidad se describen a continuación.

Respecto a la presentación de los resultados en la segunda y tercera parte del informe, debe decirse que heredan la estructura de los dos frentes, y sobre todo aquel del *diseño, organización y segmentación del espacio* (segunda parte), que conserva las tres formas de molaridad como capítulos. Sin embargo los hallazgos de los objetivos específicos que en la etapa de formulación se situaban en uno y otro de estos frentes aparecen en este informe necesariamente entrelazados con la teoría y la reflexión. Por su parte, el frente de la *percepción, afectación y práctica del espacio* (tercera parte), se presenta a partir de fenómenos o situaciones donde los elementos perceptibles —búsqueda del primer objetivo específico— confluyen. La percepción, afectación y práctica del espacio, entretejida con aquellas disposiciones de la molaridad, termina por componer aquello que se entiende por experiencia.

Finalmente se presentan como conclusiones una serie de puntos fundamentales para comprender y sintetizar a grandes rasgos la investigación, así como algunas reflexiones indispensables para continuar indagando sobre la movilidad desde los estudios socioespaciales.

2.1. EXPERIENCIA Y PERCEPCIÓN

En *La metafísica de la juventud* (1994), Walter Benjamin contrapone el espíritu juvenil a la experiencia abanderada por los adultos, traducida en un saber en que la vida se resuelve. La experiencia en este libro de Benjamin constituye el culmen de una serie de vivencias, “una máscara inexpressiva, impenetrable, siempre igual a sí misma” (p. 93), donde la esperanza y el espíritu están agotados.

Ya en el primer capítulo se mencionaba una similar postura de Henri Lefebvre mientras hace una fuerte crítica a las formas de la sociedad burocrática:

La acción terrorista de las *formas* (y de las instituciones sacadas de esas formas) conserva la falsa transparencia de lo real y enmascara las formas que mantienen esta realidad. En la vida cotidiana, la gente elude creer en su propia experiencia y contar con ella. Nada se lo prohíbe, sino que se lo prohíben a sí mismos, rasgo característico de la sociedad terrorista. Una estrecha minoría saca conclusiones de lo que sabe. La experiencia cotidiana no se acumula, a pesar de que se atribuye a las personas mayores una «experiencia» que no es más que la del desencanto y de la aceptación (Lefebvre, 1972, p. 227)

Relativa a la etapa de la adultez, esta experiencia solo permite un vínculo anticipado con el mundo, donde la vida resulta “algo desconsolador y sin sentido”, donde solo se mantienen “relaciones internas con lo rutinario, con lo eternamente vuelto al pasado” (Benjamin, 1994, p. 94). Esta vuelta al pasado constituye la formación de una representación estática que bloquea el acontecimiento y la asimilación de un entorno que en realidad está siempre transformándose.

La forma adulta y experimentada de ver la vida y el desencanto con que se expresa la mayoría de las veces, tiene una relación con considerar la vida cotidiana como una vasta cadena de eventos irrelevantes y tediosos. Hablando de la vida cotidiana moderna, la práctica del viaje en transporte público, el movimiento por la ciudad y la vida urbana en general, han sido definidos desde esta perspectiva como una pérdida de tiempo o

bien un espacio-tiempo en el que quien viaja desearía divertirse, entre-tenerse, *mientras* llega a su destino, practicar algo más que el viaje mismo.

Por el contrario, con la terquedad juvenil por habitar un mundo nuevo e infinito a diario, se construye la primera intención metodológica de esta investigación: la formulación de la investigación misma. Al igual que los jóvenes en nombre de los que habla Benjamin, es necesario sentenciar “*Aún no hemos experimentado nada*” y acceder al mundo.

Dejando a un lado el prejuicio que genera la acumulación del saber que es esta experiencia adulta, porfiada en vivir de acuerdo al pasado, la fuente de una vivencia actualizada se halla en el presente, en la correlación del sujeto con el mundo. Ahora, esta correlación se concreta en cada aquí y ahora —como dice Lluís Duch— a través de la imprescindible herramienta de la *percepción* (Duch, 2015, p. 178).

La separación entre la adultez y su máscara de la experiencia y el espíritu juvenil de lo que se vive por primera vez, es en principio una provocación que ha derivado en la búsqueda de un método para conocer la percepción del viaje cotidiano en transporte público colectivo. Posteriormente, como se verá, la indagación por la actualidad conduce necesariamente a las razones y a los saberes que se han encarnado silenciosamente en el cuerpo de los viajeros, sin que puedan con ellos prejuiciar el mundo (Battán Horenstein, 2016). Los saberes que resultan de la repetición del gesto, del movimiento y de la organización de la vida cotidiana parecen haber quedado en un limbo incluso para los sujetos “más experimentados”, enmascarados por las etiquetas y representaciones estáticas de la sociedad burocrática de consumo dirigido.

Este enmascaramiento ha conducido a una fetichización de la experiencia, en tanto se la entiende por fuera del marco del proyecto modernizador, cuyo entendimiento implica pensar en la labor de los operarios del transporte y en la demanda derivada bajo la cual se ejecuta la misma; en la experiencia de los viajeros y su relación con la máquina en la que se desplazan a diario; y en la transformación de la práctica de la movilidad como instrumento de modernización. **La experiencia desenmascarada es entendida como la composición de un repertorio de elementos perceptibles que provienen de la forma como se ha organizado la sociedad: los orígenes y los destinos y las maneras de moverse entre unos y otros. Es decir, la relación entre los cuerpos, el espacio y los objetos en movimiento.**

La percepción, según Maurice Merleau-Ponty, es el proceso que funda el conocimiento del mundo. Sin embargo, la lectura de la *Fenomenología de la percepción*, complejiza el camino de la indagación sobre esta: no se trata de sensaciones, frecuentemente es inaprehensible por el lenguaje, y por lo tanto no se halla fácilmente en el discurso. No se trata de las cosas a las que se presta atención, y, sobre todo, no es estática, sino que se da en movimiento, hasta estar subordinada a la motricidad del cuerpo (Ibíd). Por otro lado, y como señala Paola Jirón (2012), citando a Turner y Bruner (1986), es imposible acercarse en su totalidad a la experiencia de los otros, pero a diferencia de estos autores, para saldar esta distancia, antes de ir a la interpretación de las expresiones de la experiencia, con la identificación de los elementos perceptibles, se busca la composición sensorial de la experiencia del viaje en bus. No obstante, la percepción requiere un método que, en la presente investigación aprovecha y toma con cautela la familiaridad de la propia investigadora con las rutas que tiene como objeto. En este proyecto se da por tanto una experiencia metodológica del viaje.

2.1.1. RECORRIDOS PERCEPTIVOS

“El mundo no es lo que yo pienso, sino lo que yo vivo; estoy abierto al mundo, comunico indudablemente con él, pero no lo poseo; es inagotable. «Hay un mundo» o más bien «hay el mundo»: jamás puedo dar enteramente razón de esta tesis constante de mi vida. Esta facticidad del mundo es lo que constituye la Weltlichkeit der Welt [la mundanidad del mundo], lo que hace que el mundo sea mundo; al igual como la facticidad del cogito no es en él una imperfección, sino, por el contrario, lo que me da la certeza de mi existencia. El método eidético es el de un positivismo fenomenológico que funda lo posible en lo real”.

“... sí hay un acto humano que de una vez atraviesa todas las dudas posibles para instalarse en plena verdad: este acto es la percepción, en el sentido amplio de conocimiento de existencias”.

Fenomenología de la percepción, Maurice Merleau-Ponty (pág. 16 y pág. 62), 1993

Buscando practicar este método, se parte de que la experiencia y la percepción están compuestas por los elementos que captan los sentidos corporales: ¿qué se ve, se oye, se huele, se saborea y se toca en un viaje en bus entre San Antonio de Prado y los destinos que tienen sus rutas en el Valle? La ausencia de una respuesta inmediata y detallada confronta la cercanía al objeto de investigación.

Los recorridos perceptivos, actividad con que se inaugura el trabajo de campo, están situados en el frente de la *percepción, afectación y práctica del espacio* (Tercera parte). A su vez, se corresponde con el primero de los objetivos específicos, **identificar los elementos perceptibles para las tres formaciones espaciales del viaje: bus, ruta y paisaje.**

Entre marzo y mayo de 2021, los viajes realizados revelaron la simultánea dificultad y posibilidad de nombrar las percepciones y de asignarlas a una espacialidad. Entre octubre de 2021 y julio de 2022 se siguieron realizando estos viajes mientras había otras estrategias metodológicas en curso. Los registros, que en principio se reducían a la escritura de las percepciones y a la grabación de sonidos, se diversificaron, incorporando fotografías y envolturas de los productos que los venteros llevaban al interior del bus.

En estos recorridos se desarrolló una atención sobre las emisiones de los cuerpos y los objetos en relación con el movimiento, la vocación y el espacio del viaje estabilizando un conocimiento acerca de este mismo, insumo fundamental para generar preguntas en los siguientes dos objetivos de este frente, cuyos hallazgos y análisis derivados están sobre todo en los capítulos 6 al 12, de la tercera parte de este informe **—Analizar las afectaciones provocadas por la relación entre ocupantes, objetos y espacialidades y Contrastar las experiencias de los conductores y los pasajeros en su relación con las espacialidades del viaje.** Estos se complementaron a través de otras estrategias metodológicas, como se explicará a continuación.

Los recorridos perceptivos fueron individuales. Consistieron en subir al bus y tener ya presentes algunos datos, para luego, en el puesto, tomar nota de ellos. Era importante abarcar todas las rutas del corregimiento, anotar las horas del día en las que se hacía la observación, el tipo de vehículo, y una vez ubicada en el asiento, sumergirse en el espacio de viaje a través de los sentidos manejando una atención refinada sobre aquello

con lo que se compartía el espacio. Luego, en una tabla de Excel estos datos buscarían sistematizarse aún más con la ayuda de colores, casillas y clasificaciones.

2.1.2. RITMOANÁLISIS

El viaje cotidiano en bus, repetitivo, tanto en su naturaleza como en su práctica y gestualidad, logra la producción de espacialidades y experiencias de gran riqueza sensorial y reflexiva, para cuyo entendimiento el ritmoanálisis es clave, en tanto toma la diferencia como producto de la repetición (Lefebvre, 2004). Las prácticas cotidianas al ser fundamentales para la reproducción de la vida, son en sí misma repetitivas. Dentro de ellas, el viaje en transporte público se conforma como un sistema rítmico: las horas del día —picos y valles— determinan los tiempos de viaje, así como la experiencia dentro de las máquinas, y obedecen a un ritmo de escala urbana y carácter económico para cuyo funcionamiento el transporte, y especialmente el transporte público colectivo en el Valle de Aburrá, es indispensable.

El viaje en bus es una práctica urbana determinada incluso por frecuencias establecidas en otras instancias, desde la normativa nacional hasta las disposiciones empresariales. Estas formas de control del tiempo y del espacio que se establecen de manera abstracta, se encuentran con la frecuencia de acontecimientos urbanos impredecibles, y que son propios de las condiciones en las que se desarrolla: compartir la sección vial con todas las formas de movilidad hace que las llegadas, las partidas, las paradas y demás acontecimientos que conforman el ritmo del viaje estén sujetos a otras múltiples temporalidades.

La comprensión de las espacialidades del viaje como espacios de convergencia de múltiples acontecimientos en torno al desplazamiento, hace de todo lo que puede decirse acerca del espacio de viaje una especie de ritmoanálisis. Sin embargo, en un afán experimental, que permitiera además graficar y visualizar algunos hallazgos y reflexiones, fueron seleccionados dos de los tantos fenómenos rítmicos que componen el viaje en bus: uno, el abordaje de pasajeros, el cual aunado a la cartografía y a la temporalidad cobra un sentido que explica tanto la naturaleza rítmica del movimiento a través de la ciudad como la influencia que tienen en él diversas variables; y dos, la

producción del paisaje sonoro y la composición del mismo, cuyo análisis se lleva a cabo a partir de grabaciones de campo y un mapa sonoro.

Para el primer fenómeno se hizo un ejercicio práctico de ritmoanálisis sobre la ruta San Antonio de Prado-Minorista (Limonar), para conocer las frecuencias de abordaje de los pasajeros. Fue realizado el lunes 20 de diciembre de 2021, entre las 4 y 5 de la tarde (hora pico). En esta época del año, las compras navideñas son masivas en el sector de “el Hueco”, del Centro de Medellín, lugar por el que transita esta ruta acercándose a su destino final que es la Plaza Minorista. Tanto la afluencia de pasajeros como la velocidad del bus está influida por estas otras temporalidades: una anual y cultural, y otra diaria y propia del tiempo laboral.

Este primer ejercicio de ritmoanálisis se sitúa en el grupo de estrategias de experiencia y percepción, ya que la forma como fue realizado requería de una gran atención durante el viaje, en una permanente relación con el exterior del autobús. Manejando herramientas como un GPS y una libreta de notas en el celular para anotar tanto la hora de subida como el lugar y número de pasajeros, este viaje constituía una experiencia de documentación rigurosa y atenta. Sin embargo, a diferencia de los recorridos perceptivos, cuyos hallazgos contribuyeron al frente molecular de *percepción, afectación y práctica del espacio*, las conclusiones del ritmoanálisis del abordaje aportaron al frente molar de *diseño, organización y segmentación del espacio* (segunda parte), sobre todo al desarrollo del objetivo específico relativo a la molaridad urbana: **identificar oposiciones espaciales, arquitecturas patrimoniales o equipamientos de importancia, infraestructuras especializadas para la movilidad; acontecimientos y condicionamientos temporales**, puesto que los abordajes se hacen en puntos clave de la ruta, localizados estratégicamente en relación con nodos urbanos relevantes.

En el otro caso, para dar cuenta de los ritmos del viaje a través del análisis de la producción del paisaje sonoro y sobre lo que este puede informar, se tomaron nueve grabaciones de campo realizadas durante los recorridos perceptivos¹⁶, situadas en diferentes tramos entre San Antonio de Prado y el Centro de Medellín. El mapa sonoro de cada una de ellas ha sido analizado para identificar de qué se compone el sonido del

¹⁶ En el siguiente mapa se podrá encontrar el lugar de captura y el registro sonoro: <http://u.osmfr.org/m/859566/> o ingresar directamente a las grabaciones aquí: <https://soundcloud.com/gianna-piazzini-grajales>

viaje: fondos, figuras, marcas, señales, tonos, gestos, texturas, variables del registro que evidencian cambios y repeticiones.

La posibilidad de desarrollar un ritmoanálisis del paisaje sonoro parte de comprender que el sonido implica duración, y la duración, movimientos, encuentros y acontecimientos entre los objetos, los cuerpos y el espacio. Un paisaje sonoro es la expresión de una serie de acontecimientos simultáneos y contiguos, cuyo orden y posibles patrones informan acerca de la materialidad, los gestos y el espacio de la práctica del viaje. En este sentido, las conclusiones que facilita el ejercicio se convierten en insumo para hablar de la *percepción, afectación y práctica del espacio*, tomando como insumo los elementos audibles identificados en el primero de los objetivos específicos.

Si bien las grabaciones no pueden entenderse como reproducciones fidedignas de la realidad, la captura que hacen de ella se presta para un análisis interesante, donde, no obstante, juega un papel importante tanto la posición de quien toma la muestra como el equipo que emplea. El mapa de sonido que arroja la grabación informa, según sus picos y valles, acerca de los fenómenos sonoros más relevantes o aquellos que subyacen. En el capítulo 8 se presenta un análisis comparativo de dos paisajes sonoros del viaje a través de un mapa sonoro y dos gráficas, con ayuda de la terminología y conceptualización que hace Murray Schafer en su libro *El paisaje sonoro y la afinación del mundo* (2013), así como de las impresiones recogidas en los recorridos perceptivos.

2.2. NARRATIVA

El método que emerge y tiene como base la experiencia y la percepción presenta una complicación temporal. La percepción, que busca su esencia en la desnudez y parquedad de las palabras —las mínimas posibles—, permanece en el presente, donde la experimentación es infinita. El reconocimiento entonces de una experiencia acumulada por el cuerpo, un saber encarnado y un afecto o afectación que deja huellas requiere otro método, uno que involucre y se funde en la historia. Este método es la narrativa (Arfuch, 2002).

La desconfianza con que desde una perspectiva fenomenológica se ve al discurso por su distanciamiento con las cosas, creación de representaciones, estructuras e identidades, tiene fundamento en el riesgo que se corre de reemplazar el conocimiento del mundo por la narración de una experiencia, estructurada dentro de un discurso y con el tono obtuso del que advertía Benjamin en *La metafísica de la juventud*.

Por ello, para minimizar el riesgo, se hizo de antemano el recorrido perceptivo, con el cual, en primer lugar se indaga al espacio de la movilidad. La escucha de la narración de los sujetos del viaje, por otra parte, se convierte en la herramienta temporal de la metodología, aun cuando esta no se reduce ni gira en torno a ella. Lo que revela la temporalidad de la narrativa es, ante todo, clave: la transformación de los elementos perceptibles y por tanto, la transformación de la experiencia.

La narrativa con que se ha trabajado metodológicamente no ha sido solo una. De acuerdo con la identificación de los actores del viaje (pasajeros, conductores, empresas) se crearon principalmente dos escenarios de escucha e interlocución: la conversación y la entrevista, no obstante una y otra aparecen entretejidas. Existe una aproximación entre ellas, un “desliz que hace olvidar la racionalidad —y hasta la existencia— del cuestionario” (Arfuch, 2002, pp. 130, 131), aunque con los conductores y pasajeros se haya mantenido un diálogo más fluido, fruto de nuestra familiaridad con la práctica, que con las empresas, donde abundaban los términos técnicos y se develaba el interés abstracto por el funcionamiento del sistema.

2.2.1. CONVERSACIONES

Dadas tales diferencias entre unos y otros sujetos del viaje con quienes se hizo la indagación, se tomó la decisión de nombrar a las entrevistas con pasajeros y conductores “conversaciones” y con las empresas “entrevistas”, justamente a raíz de la dinámica donde, como dice Leonor Arfuch, se olvida o se tiene presente el cuestionario.

Con los conductores hubo cuatro oportunidades de conversar. La primera de ellas, iniciada en diciembre de 2021 y mantenida intermitentemente hasta marzo de 2022, fue una serie de conversaciones fortuitas en la cafetería “Donde Wevo”, frente a una de las empresas de transporte del corregimiento, Cootrasana. La segunda, fue un espacio de

capacitación virtual en historia y cultura del transporte en la otra empresa operadora, Solobus, en marzo de 2022, donde a través de una amiga pude estar en el espacio, explicar un poco de qué iba mi trabajo de investigación y suscitar reflexiones acerca de las principales dificultades de la labor en el transporte, allí acudieron operarios con diferentes funciones, donde conocí a un despachador con quien también luego conversaría. La tercera oportunidad fueron dos conversaciones agendadas con dos conductores de Solobus, en diciembre de 2021 y marzo de 2022, conocidos en las dos oportunidades anteriores; y la cuarta oportunidad, fue un acompañamiento o “sombreo”¹⁷ en un viaje de ida y vuelta con dos conductores de Cootrasana.

Con los pasajeros se realizaron ocho conversaciones entre marzo y junio de 2022. Casi todos ellos, personas con quienes he compartido el viaje. Esta cercanía que convirtió las entrevistas en conversaciones fluidas, buscaba sin embargo algunos puntos indispensables sobre los que quería indagar.

Quando observamos la forma en que las personas orquestan las prácticas de movilidad en varios ritmos, la complejidad de los sistemas de transporte emerge. Junto con los cuerpos de los viajeros, estos ritmos develan la presencia de Otros, la materialidad del sistema, los variados objetos que las personas llevan, estrategias individuales o colectivas; todo lo cual ayuda a la gente a crear un saber viajar, una cierta gramática de viaje o habilidades o competencias de viaje, que proveen de significado y generan una posibilidad de producir espacio a través de su puesta en práctica. (Jirón et al., 2016, p. 603, traducción propia)

Tal como lo sugiere este aparte, la complejidad del sistema trasciende las disposiciones técnicas e involucra la experiencia de los viajeros teniendo en cuenta aquellos elementos que componen su viaje. Las preguntas que direccionaban la conversación para lograr conocer estos elementos iban desde aspectos de la relación

¹⁷ Paola Jirón denomina el sombrero como una técnica etnográfica basada en observación participante, que sirve para producir información referente a la experiencia espaciotemporal en movimiento de las y los habitantes en su vida cotidiana. (Taller de Etnografías móviles y formas de acompañamiento cuidadoso desde metodologías feministas. Curso Etnografía y espacio, INER, Universidad de Antioquia. 21 y 22 de noviembre de 2022).

cotidiana con el viaje, es decir, quién es y a qué viaja, qué ruta emplea y cuántas veces a la semana lo hace; percepciones sensoriales del viaje, relación con los venteros, objetos que lleva y no pueden faltarle, qué asiento prefiere y por qué; hasta qué relación tiene o ha tenido con el conductor, qué le gusta del viaje, qué sugerencias haría para que mejorara la experiencia; entre otras cosas que la conversación en su naturaleza fluctuante sugería.

En las conversaciones formales con los conductores primaba una escucha sobre su experiencia laboral. Ambos llevaban en el oficio más de treinta años: un conductor de la ruta San Antonio de Prado-Parque de San Antonio (Autopista) y un conductor de la ruta Calatrava-Parque de San Antonio, ambas de la empresa Solobus. Se contaba con un cuestionario guía que en primer lugar preguntaba por las transformaciones del bus y sobre todo del habitáculo que manejaban en toda su carrera. A partir de esta pregunta la conversación se desplegaba, tocando espontáneamente a partir de breves intervenciones los demás puntos del cuestionario, muy inclinados hacia la pregunta sobre la relación conductor-bus: escucha música, le hace falta la música, cómo es el orden de sus comidas, cómo es la relación con los pasajeros, qué tanto lo afectan las formas de recaudo... y también otras preguntas relacionadas con la ruta y la ciudad: en qué momento siente que llega a Medellín, qué particularidades tiene la ruta en la que labora actualmente, cuáles son sus impresiones sobre el paisaje, entre otras.

Por otro lado, las conversaciones llevadas a cabo de modo más etnográfico en la cafetería partían de la escucha de sus conversaciones. “Donde Wevo” es un lugar donde, en principio se habla de trabajo. Desde allí se ve la llegada, la partida y el despacho de todas las rutas entre Cootrasana y Solobus. Este panorama es vivido por los conductores y otros trabajadores del transporte como una constante atención y reunión, con silbidos y gritos saludan a los que llegan y salen, y los que se acercan a la cafetería inmediatamente cuentan las vicisitudes de sus últimos viajes: contratiempos, inconvenientes, conflictos. A pesar de que es un espacio gremial y masculino, y que en principio mi presencia fue excepcional, gracias a la amabilidad de la persona que atendía en la barra tuve de entrada un interlocutor, que en las ausencias de conductores ofrecía conversaciones e incluso en ocasiones me ayudó a establecer puentes con las personas que me interesaban. Por el ambiente circunstancial, las conversaciones Donde Wevo

empezaban casi siempre con alguna pregunta personal como qué ruta maneja, o si ya termina o empieza turno. Después de eso, con suerte, el conductor profundizaba en las características de su labor y pocas veces, en conversaciones muy largas, yo revelaba que estaba haciendo un trabajo sobre la experiencia del transporte. Estar Donde Wevo era conocer tanto una fracción de la experiencia de los conductores, su tiempo entre turnos que lo dedicaban a jugar cartas, fumar y tomar tinto, en general, como el impacto que tiene el transporte en lugares fijos como el sector en que está emplazada la empresa.

Esta experiencia metodológica fue emprendida con la lectura del artículo *Ensayo de ruta. Apuntes etnográficos de una investigación sobre transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara (México)*, (Caracol Urbano, 2015), el cual hace una retrospectiva de las primeras aproximaciones etnográficas de una investigación sobre transporte público iniciada en 2011. Los investigadores detectaron que en la intrincada red de relaciones de actores que define la movilidad, *los cuerpos que mueven la ciudad*, es decir, los conductores, son “los nodos clave para comprender e intervenir esta enredadera” (Ibíd, p. 149), por ello, visitaron el lugar donde inician su labor, aprovechando para entrevistar a los patrones, los acompañaron en una ruta, y en las conversaciones se fueron revelando aspectos que posteriormente se reflejarían en las conversaciones con los conductores de esta investigación: la relación con la máquina; su situación laboral y de lugar social en la que se encuentran frecuentemente incomprendidos y el sometimiento corporal y psicológico al sistema de frecuencias y sus paradojas, que “solo cobran sentido bajo las exigencias del tiempo, que controlan de manera absoluta el ritmo de sus vidas” (Ibíd, p. 155).

Ir al encuentro de este sujeto de viaje significaba, por lo tanto, un acontecimiento investigativo importante, que en principio había desconocido respondiendo a la invisibilización cotidiana que hay de su trabajo. Los aportes de esta estrategia metodológica con pasajeros y conductores se encuentran sobre todo en la segunda parte de este informe, pero también fueron indispensables para cumplir con el segundo y tercer objetivo específico del frente molecular: **Analizar las afectaciones provocadas por la relación entre ocupantes —y su función—, objetos y espacialidades y Contrastar las experiencias de los conductores y los pasajeros en su relación con las espacialidades del viaje.** La escucha de la narrativa y la conversación como estrategias

metodológicas, además de aportar una dimensión temporal a la comprensión del objeto de investigación, recuperan la *Palabra* de los sujetos del viaje, reviven la experiencia *eludida*. Como señalaba Lefebvre (1972) al respecto “restituir la Palabra, presencia, deseo, es inflamar el hielo” de lo inscrito y prescrito en el espacio.

2.2.2. ENTREVISTAS

Las entrevistas fueron otra forma de escucha empleada con directivos de las dos empresas operadoras del transporte público colectivo en el corregimiento. En Cootrasana la entrevista fue con el director operativo de aquel entonces, en marzo de 2022 por un poco más de una hora. El cuestionario estaba presente y frente a la solicitud de grabar la reunión no hubo problema. En Solobus, la entrevista fue con su director ejecutivo a inicios de abril de ese mismo año, por un espacio de aproximadamente dos horas. Al ser posterior a la de Cootrasana tenía algunas claridades e información preliminar que era útil para la interlocución. A pesar de que los propósitos académicos de la investigación estaban claros, el director de Solobus se mostró bastante receloso con el tema de la grabación, aunque permitió hacerla, y no fue posible obtener ninguna información oficial ni siquiera mediante un formato de compromiso de uso exclusivamente académico. Posteriormente, solo en Cootrasana aceptaron la solicitud de autorizar el acompañamiento de algunos viajes, en Solobus, la solicitud fue ignorada indefinidamente.

La decisión de denominar estos diálogos como entrevistas no solo residen en una cuestión de formato, sino de la manera como eran producidos esos espacios. A pesar de las diferencias entre ambas empresas, las entrevistas fueron recibidas en la sala de juntas, recintos limpios y silenciosos con una amplia mesa en la que, a la cabeza, se sentaba el ejecutivo entrevistado. El ingreso a la empresa requirió de una carta institucionalmente aprobada, a la que se hizo seguimiento por unos días para conseguir una cita puntual en las instalaciones de las empresas. Estar solicitando de esta manera el espacio marcaba aún más las distinciones entre quien sabe y quien pregunta: esto significaba que la escucha sería plena puesto que sus lugares laborales los definían como expertos.

Con los directivos no se olvidaba el cuestionario. La frialdad de todo el proceso de admisión y recibimiento había convertido el momento de la entrevista en un intercambio que conservaba las distancias y que de antemano se intuía de esta manera. Las preguntas, asociadas en grupos a cada uno de los objetivos específicos de la investigación indagaban por cuestiones normativas acerca de los buses, los dispositivos al interior y las formas de organización de los turnos y las frecuencias. Las respuestas revelaron cuestiones muy importantes acerca del funcionamiento de los esquemas de transporte: aquí la experiencia estaba traducida en tiempos y tablas de Gantt a las que daba sentido la misión de la empresa. Un cada vez más añorado estricto funcionamiento del transporte era relatado por estos dos directivos efectivamente doctos en el tema. Sin embargo, las respuestas también daban a entender que el transporte está atravesado por la impredecibilidad donde todas las previsiones fallan y se hacen inevitables los inconvenientes. Las empresas, al igual que pasajeros y conductores —aunque de una forma diferente— son actores afectados por las contingencias.

A pesar de la frialdad del proceso para conseguir las entrevistas y de los primeros momentos de la misma, también se resalta el espacio de conocimiento que implicó aproximarse a este actor de la movilidad, ejecutor de un poder particular. Con las empresas se completa una mirada sobre la experiencia del transporte público colectivo que aclara muchas de las cosas que permanecen en la obiedad de lo cotidiano, contribuyendo sobre todo al logro de los tres objetivos específicos del frente molar: *diseño, organización y segmentación del espacio* (capítulos 3 a 5 de la segunda parte), donde se interroga en cada uno por una forma de molaridad que domina el viaje: el primero de ellos, relativo a la molaridad urbana, **identificar oposiciones espaciales, arquitecturas patrimoniales o equipamientos de importancia, infraestructuras especializadas para la movilidad; acontecimientos y condicionamientos temporales;** el segundo, correspondiente a la molaridad sistémica, **a partir de los dispositivos instalados en el bus, indagar por el funcionamiento de los mismos y sus roles en la organización del sistema, años de implementación, propósitos y resultados;** y el tercero, que indagaba por la molaridad recodificadora, **identificar mensajes, formas publicitarias e imágenes dominantes dentro y fuera de la máquina.**

El ejercicio de la escucha en estas dos modalidades y con los diferentes actores del viaje —pasajeros, conductores, empresas—, generó espacios de diálogo fluido corroborando cuánto mueve el hablar sobre movilidad como un tema que los afecta a todos. Independiente de los formatos, la dirección de las preguntas y las perspectivas sobre el problema, los tres actores hablaron abiertamente, con convicciones y emociones acerca de su manera de vivir el viaje.

2.3. LECTURA DE NORMATIVA

“Cuando decimos que el orden urbano –como categoría analítica– está compuesto por el ámbito de lo normativo y el de las prácticas, querríamos llamar la atención sobre la relación estrecha que existe, en la experiencia del usuario del transporte, entre estos dos elementos.”

(Carmona Rojas, 2017, p. 658)

En contraposición a la *palabra* encontrada en la narrativa de los sujetos del viaje, está la *fría escritura* de la normativa en cuya lectura se hizo la búsqueda de los orígenes de las disposiciones prácticas del sistema de transporte que constituyen la molaridad (y por lo tanto los aportes irían sobre todo a la consecución de los objetivos que le corresponden y que han sido mencionados anteriormente).

La necesidad metodológica de abordar la normativa del transporte parte del reconocimiento que hacen las empresas y los conductores del Área Metropolitana del Valle de Aburrá como autoridad efectiva del transporte, que ha logrado unificar y organizar gran parte de la movilidad de los diez municipios que la conforman, en dirección de la sostenibilidad ambiental, materia en la que es también autoridad urbana. Sin embargo, fue el encuentro con la Resolución Metropolitana No. MO – 000551 del 27 de mayo de 2014 “Por la cual se reglamenta la imagen de los vehículos de transporte público colectivo con integración al modo Metro, en virtud de Convenios de Colaboración Empresarial”, la que trazaría una línea metodológica dando a entender que en la normativa había incluso explicaciones para las cuestiones perceptivas sobre las que se indagaba en el primer objetivo.

Tomar estos documentos oficiales en búsqueda de explicaciones era coherente tanto con los presupuestos deleuzianos-guattarianos de la imbricación de molaridad y molecularidad, como con la idea de Lefebvre (Op. Cit) acerca de la lectura: la única acción que confiere calor a la frialdad propia de lo escrito.

Sorpresivamente, la normativa estaba explicando la narrativa molar de la metrópoli, conforme se iba encontrando en ella el orden de los decretos expedidos para la segmentación del Área Metropolitana en cuencas de transporte, por ejemplo; la forma jurídica en que cada una de estas cuencas iba a ser operada e incluso revelaba la filosofía detrás de la racionalización del transporte, una cuestión iniciada con el texto más histórico y literario de *El viaje colectivo*, de Guillermo Giucci y Tomás Errázuriz (2018).

La lectura de la normativa implicaba un estado de racionalidad excepcional y paciente, dispuesto a hacer un seguimiento de los múltiples decretos y acuerdos que modifican un documento expedido anteriormente, sin olvidar la pregunta constante por el origen de las instauraciones. Además de los propósitos concernientes a la presente investigación, esta estrategia también sugirió personalmente la gran potencia de la palabra escrita en el derecho urbano, al estar lidiando con su realización como antecedente metodológico.

A propósito del epígrafe empleado en el inicio de este aparte, la información que se obtuvo mediante el método de la lectura de normativa, aparentemente podría alimentar de manera especial los objetivos correspondientes a la molaridad. Sin embargo, muchas consideraciones normativas se intercalan con aspectos moleculares de la experiencia del viaje, lo cual ha generado una reflexión importante acerca del poder del derecho urbanístico y la influencia que tiene en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad.

SEGUNDA PARTE

DISEÑO, ORGANIZACIÓN Y SEGMENTACIÓN DEL ESPACIO

Pese a que la confrontación entre un orden impuesto y la espontaneidad de la habitación del espacio es una característica del transporte, las formas de segmentación de la vida cotidiana en el marco de la *sociedad burocrática de consumo dirigido* cumplen en gran medida con el cometido, precisamente, de organizar y dirigir los flujos de producción y consumo —con el transporte como herramienta— y por lo tanto de ordenamiento urbano. A pesar de las resistencias y las fugas posibles entre los resquicios de tal orden, puede hablarse de un dominio molar, alimentado por la atomización molecular de los mandatos, lo cual constituye su naturaleza:

La burocracia sólo existe gracias a la compartimentación de los despachos, y sólo funciona gracias a las "desviaciones de objetivo" y a los "disfuncionamientos" correspondientes. La jerarquía no sólo es piramidal, el despacho del jefe está tanto al final del pasillo como en lo alto del edificio. En resumen, diríase que la vida moderna no ha suprimido la segmentaridad, sino que, por el contrario, la ha especialmente endurecido. (Deleuze & Guattari, 2002, p. 215)

El infinito proyecto modernizador en las ciudades de América del Sur, del cual el transporte público es una manifestación evidente (Giucci & Errázuriz, 2018), ha pasado por diferentes etapas de racionalización que buscan actualizar el dominio molar, retroalimentando las disparidades. **Este proyecto se encuentra hoy atravesando la tercera de estas etapas: la racionalización del parque automotor**, que tiene como argumentos la sostenibilidad ambiental, la eficiencia y la inclusión. El funcionamiento de la ciudad entera se ha volcado sobre estos objetivos, sin pausar, no obstante, la

producción simultánea de fugas que prometen una sucesiva etapa en el futuro: el ordenamiento urbano siempre puede ser más severo, nunca es suficiente. La convergencia de esta etapa racionalizadora con el concepto de molaridad o segmentaridad dura en Deleuze & Guattari, tiene un gran ejemplo en la división del Área Metropolitana en cuencas para el transporte en el año 2015, cada una de las cuales está dominada por un eje o vía arteria. La cuenca 4, cuyo eje es la Avenida Guayabal, es la que corresponde al corregimiento de San Antonio de Prado y a los municipios de La Estrella e Itagüí. Como puede verse en la imagen 7, el Área, conformada por diez municipios presenta una propuesta de organización racional evidente tanto en la segmentación de la tierra como en la higienización y homogeneización de la imagen de los carros en los que domina el blanco.

Para esta etapa de racionalización del transporte se analizarán tres formas de molaridad, es decir, de fenómenos organizativos o segmentos que recogen la situación de la movilidad actual, y, en la medida en que impactan la vida cotidiana, son útiles para entender las experiencias del espacio de viaje: la molaridad urbana, la molaridad sistémica y la molaridad recodificadora.

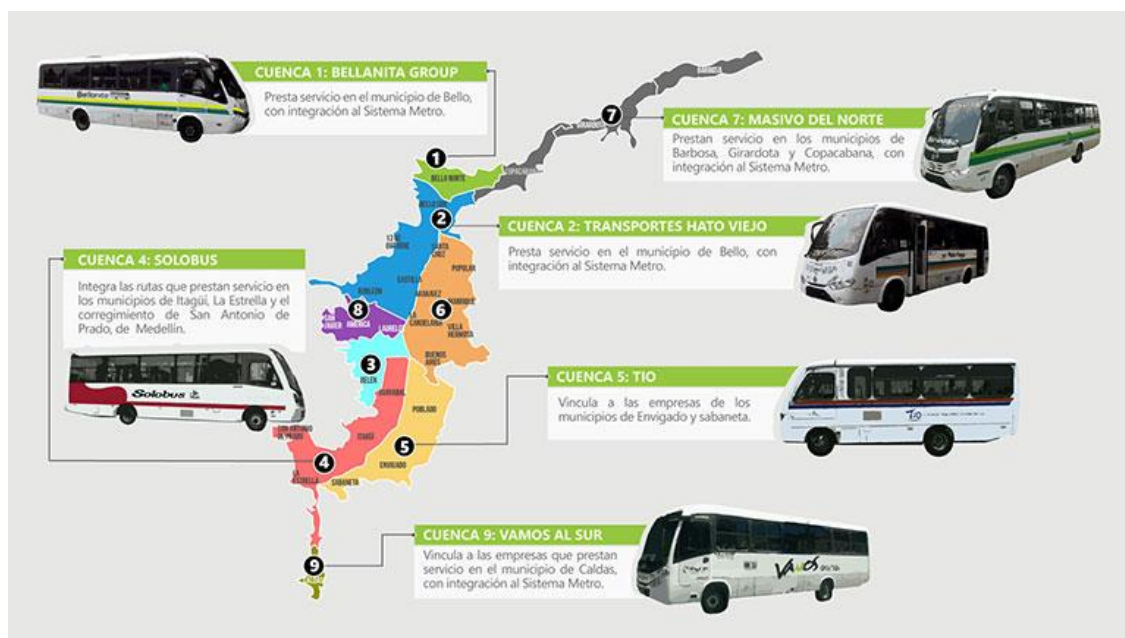


Imagen 7: Cuencas de transporte en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Tomada de la web: <https://www.metropol.gov.co/movilidad/Paginas/transporte-publico/integracion.aspx>.

(Consultada el 11 de febrero de 2022).

3

MOLARIDAD URBANA

La molaridad urbana tiene la capacidad de producir el paisaje urbano atravesado diariamente en el bus. Comprende las diferencias de tiempos entre la empresa y la realidad de la labor del conductor. Compone una ruta a partir de referentes que están insertos en la narrativa de los pasajeros, conductores y empresa. También permite pensar y explicar los conflictos en el transporte a partir de la dinámica productiva, en la cual se involucra directamente la estructura de la ciudad; la espacialidad compartida de la ruta con otros modos de transporte, público y privado, motorizado y activo; la insuficiencia de la capacidad infraestructural para soportar el conjunto de la demanda de todos esos modos de desplazamiento. En pocas palabras, la molaridad urbana engloba el resultado de la planeación y desarrollo urbano histórico y la realidad del transporte, que transcurre entre los orígenes y destinos que se han conformado materializando las formas de segmentariedad dura planteadas por Deleuze & Guattari: la linealidad, la binaridad y la concentricidad (Imagen 3)

El papel que cumple el Metro de Medellín en el establecimiento de los referentes de la ruta, así como en la composición de viajes de más de una etapa que han vinculado los colectivos hacia San Antonio de Prado en sus tarifas integradas, es fundamental. La Universidad de Antioquia se ha constituido como un destino para una parte de la población del corregimiento. Ubicada al norte de la ciudad y sin una ruta directa, depende casi por completo del Metro y de la buseta integrada para ofrecer una conexión eficiente. Como relata una pasajera quien por más de quince años se desplazó entre el corregimiento y la Universidad como estudiante y trabajadora, antes de la construcción del Metro, el viaje debía hacerse tomando dos buses, uno hasta la Alpujarra¹⁸, y otro, de Bello¹⁹, que la dejaba allí. Ahora, dice, el Metro es indispensable en este trayecto, ya que tiene una tarifa integrada, más económica que la suma del pasaje de los dos buses, y que en los últimos años ha venido construyendo más estaciones hacia el sur del Valle

¹⁸ Centro Administrativo Municipal (ahora Distrital) de Medellín, ubicado en el centro de la ciudad.

¹⁹ Municipio que limita al norte de Medellín.

(Sabaneta, Estrella), “aunque ya no dan abasto”, concluye, resaltando el problema de congestión en que se encuentra todo el sistema y el aumento de pasajeros que tiene como origen y destino el sur del Área.

La relación del transporte público masivo —en este caso el Metro—, con el transporte público colectivo, hereda en cierta medida los rasgos de una competencia histórica entre los modos de transporte que requieren la combustión y aquellos que utilizan la energía. Sin embargo, los problemas de movilidad en la ciudad actualmente implican pensar en el transporte como un sistema en que la flexibilidad de los buses se alía con la rigurosidad del Metro para lograr por lo menos un dominio tambaleante de los tiempos de viaje en el Área Metropolitana. No obstante, el dominio que tiene el Metro en la planicie del Valle puede encontrarse en aspectos culturales y de eficiencia. Con la *dureza* de su infraestructura se ha implantado de sur a norte, siguiendo el curso del Río, tanto en el ordenamiento de la ciudad como en el entendimiento de la misma por parte de los viajeros. Tres aspectos confirman esta situación en la que a la vez relucen los inconvenientes de la otrora glorificada flexibilidad del bus: narrativas y referentes; conflictos en la movilidad; y ritmo.

3.1. NARRATIVAS Y REFERENTES

Una de las rutas más usadas y de más alta frecuencia desde San Antonio de Prado, es la que conduce a la Estación Estrella del Metro. Esta contiene referentes de corte personal en la narrativa de dos pasajeras con quienes se conversó, como la posibilidad que presenta la topografía de contemplar ciertas visuales: Gladys relata que desde la UVA²⁰ puede ver las montañas; desde el puente de “La nueva” puede verse el borde de El Silencio²¹ y entonces levantar la mirada y despedirse de las cumbres, que a esa hora en que salen a trabajar, en la mañana, permanecen en los días más bellos cubiertas por una neblina densa y fresca que contrasta con el cielo azul y su verde profundo. Cuando

²⁰ UVA: Unidad de Vida Articulada, intervenciones de espacio público y equipamiento con un programa de múltiples actividades, que nacen en el Plan de Desarrollo 2012-2015 “Medellín un hogar para la vida” del alcalde de aquel período Aníbal Gaviria.

²¹ Nombre con que se conoce una de las montañas de la reserva natural El Romeral.

se está en Barichara²², de subida, dice Michelle, otra pasajera frecuente entre San Antonio de Prado y el Metro, hay una sensación de llegada y se siente el frío: sabe que es momento de ponerse la chaqueta. Estas narraciones de la experiencia del viaje al salir o llegar al corregimiento, demuestran que se trata de un momento personal de contemplación y de encuentro con la geografía local que se han convertido en referentes. Sin embargo, a la hora de transmitir la experiencia aparecen hitos colectivos de la ruta: equipamientos como la UVA, infraestructura vial, barrios y los nombres con los que localmente se conoce a la montaña.

En la entrevista con el director operativo de Cootrasana, la empresa de buses que opera la mayoría de las rutas desde el corregimiento, sale a relucir el peso que tienen los referentes locales en la operación del transporte, un ejemplo de lo cual son los tableros de la ruta que lleva cada bus en el parabrisas y en los despachos que se entregan a cada conductor antes de iniciar un recorrido. Los lugares citados frecuentemente en torno al viaje son una muestra de la producción de la espacialidad de la ruta por la operación de la práctica: el bus como movilizador del entendimiento y la orientación sobre el espacio más amplio a través del que se viaja y el paisaje como acontecimiento, necesitan de un lenguaje, de una ruta, que pueda ser narrada y transmitida.

La experiencia requiere de ciertas expresiones para ser comunicada (Turner & Bruner, 1986), y aunque estas expresiones toman la forma de unos referentes comunes, el empleo de unos y de otros varía de acuerdo al rol dentro de la práctica del viaje, es decir, de acuerdo a la experiencia misma. No se trata solamente de la elección de las palabras sino de otras características a las cuales las palabras hacen referencia. La elección de la UVA o el puente de la vía “Nueva” como referencia, así como la evocación de la montaña, tiene que ver con las posibilidades paisajísticas que se tienen como pasajera: una relación inmediata con la composición de la ruta a la vez que con elementos muy distantes que componen el paisaje. La paradoja de las composiciones con base en la proximidad y la distancia son propias del fenómeno visual del movimiento llamado *motion parallax*, en el que las cosas con mayor proximidad a la máquina pasan más rápido, y las cosas más distantes pasan más lento y permiten ser contempladas. Este movimiento

²² Nombre de un barrio de San Antonio de Prado.

sería completamente de esta manera, si habláramos de un viaje en tren, como lo hacía David Bissell acerca de las prácticas visuales del viaje en Gran Bretaña (Bissell, 2009), pero en lo relativo al Transporte Público Colectivo en el Valle de Aburrá, el fenómeno sufre una modificación, ya que la máquina debe parar muy frecuentemente para recoger pasajeros: el ejercicio de ritmoanálisis de la ruta hacia la Minorista por la vía Nueva (imagen 9) muestra que en las morfologías más locales y concurridas —orígenes y destinos—, las paradas se dan con un intervalo de máximo tres minutos, lo cual habla de una relación muy cercana entre pasajeros y ruta, propia de la naturaleza mecánica del autobús. La trayectoria interrumpida propia de este modo de transporte permite que lo distante esté siempre presente y que lo próximo, en vez de atravesar la visión rápidamente, pueda quedar marcado por la parada, convertirse en referente y posteriormente ser rememorado en la narrativa.

Consecuentemente, en el caso de los conductores, el paisaje aparece en su narrativa como una espacialidad indisociable de la espacialidad de la ruta. El trabajo que realizan, en el que son responsables de múltiples tareas impide que puedan contemplar de manera pasiva el paisaje distante. “El paisaje no son los árboles, las montañas, el ambiente. No. El paisaje es si el carro cabe”, dice un conductor de la ruta de Calatrava de Solobus. Sin embargo, a pesar de que por lo general, entre semana, la rutina atareada del conductor limita el paisaje a la proximidad y la perspectiva de la vía que ofrece el parabrisas, en los días de fiesta y domingos este mismo conductor confiesa que la reducción en las frecuencias le permite apreciar la transformación de la ciudad, visible desde ciertas infraestructuras como el puente de la Calle 10, desde donde pudo ver la demolición del Edificio Mónaco y la progresiva ocupación de las laderas; e incluso encontrar un gran gusto por la ruta en la que transita:

Para mí, una de las avenidas más bonitas que puede tener Medellín es la Avenida Guayabal. Me parece estupenda, me parece espectacular: amplia, grande, buen paisaje, buena arborización, buen separamiento de vías, buena señalización. Muy bonita. Un domingo se disfruta la Avenida Guayabal, un domingo, cuando no hay casi vehículos, o un día de fiesta... es espectacular, me encanta trabajar un domingo por eso... porque es muy bonita. La Avenida

Guayabal es hermosa, desde que usted empieza en Plaza Mayor, subir los puentes y verse uno más alto y poder divisar los paisajes de los edificios, ver el Poblado, —de allá para acá— ver el Poblado en la parte izquierda, ver Belén, su transformación, sus edificios y todo, me parece muy bonito... Eso se alcanza un día de fiesta o un domingo, en semana es muy difícil. Y cuando uno ya baja el puente grande que llega a Coordinadora y empieza de ahí para arriba me parece muy bonito, cuando no hay carros y todo despejado... uy, qué relajó. Qué belleza es la Avenida Guayabal, lo voy a extrañar, me falta un año para salir pensionado. Voy a extrañar eso, sí, lo voy a extrañar. Pero quiero salir pensionado... pero digo, voy a extrañar esta Avenida Guayabal, la voy a extrañar porque me parece muy bonita, eso sí, la voy a extrañar.

Las diferencias entre la narrativa de la empresa, que aparece en los despachos (imagen 8) y la narrativa de las pasajeras y los conductores, también está asociada con la escala del dominio del espacio que tienen sus roles. A su vez, las oposiciones espaciales entre origen y destino con que se han consolidado las relaciones geográficas se revelan en esta narrativa de la ruta. Los referentes locales, es decir, dentro de una morfología local como la del corregimiento o la del Centro de la ciudad, coinciden en los tres actores (empresas, pasajeras, conductores) al nombrar edificios de servicios comunitarios tales como colegios, iglesias, urbanizaciones, calles y barrios; una vez se llega a la autopista o se transita por grandes arterias, los referentes adquieren una escala metropolitana. En los despachos, como puede verse, en la imagen 8, los referentes se componen de grandes empresas, centros comerciales y estaciones del Metro, dejando ver el dominio que tienen sobre la práctica las formas de segmentación del espacio de estas grandes entidades: los centros de producción, el comercio de gran escala y los nodos del transporte público masivo.

La relación entre los polos de origen y destino implica un cambio en la forma como se narra el viaje: la linealidad (una de las formas de segmentaridad planteada por Deleuze & Guattari materializada en la morfología urbana) de las infraestructuras metropolitanas cobra relevancia, y la misma función del Transporte Público Colectivo se acopla a ella,

no solo en la narrativa, sino en la práctica de abordaje, como ha sido documentada en el mapa del ritmoanálisis (imagen 9).

El contraste que surge entre las diferentes formas de narrar la ruta por los diferentes actores de la movilidad habla de la superposición de tres momentos espaciales distintos. La narrativa expuesta revela la pluralidad espacial en medio de la confrontación molar-molecular, exponiendo con sutileza las diferencias que pueden surgir en las experiencias a partir de una misma práctica: para las pasajeras, el puente de “La nueva” o la UVA son miradores, lugares para un instante de despedida o reencuentro con el Romeral; para los conductores parte de su tránsito laboral y para la empresa, el punto en que han transcurrido unos seis minutos después del despacho del vehículo. Al igual que la Avenida Guayabal, desapercibida entre semana, se convierte en unos días especiales para un conductor en un deleite visual. El bus es, en el acontecimiento paisajístico, una gran ventana, un “recinto móvil” (Giucci & Errázuriz, 2018) en que se despiertan fugazmente las emociones en relación con la montaña y la transformación de la ciudad, por tanto, el gesto de elevar la mirada produce instantáneamente el espacio que lo permite.

Los gestos organizados, ritualizados y codificados en consecuencia, no se realizan solamente en el espacio físico, el de los cuerpos. Los cuerpos también engendran espacios, producidos por y para los gestos. Al encadenamiento de éstos corresponde la articulación y el encadenamiento de *segmentos* espaciales bien definidos, segmentos que se repiten pero cuya repetición da lugar a uno nuevo. (Lefebvre, 2013, p. 259, cursivas propias)

Este espacio gestual es necesariamente cotidiano ya que requiere de la repetición. El bus como vehículo para el encuentro con la montaña ciertamente no se produce en un solo viaje, la relación con la montaña requiere tiempo, al igual que la orientación de la mirada hacia ella: la experiencia unifica sus dos caracteres: repite el gesto que conoce hasta hacerse singular. Una muestra de ello es que todo el proceso aparezca en la narrativa, pero la transformación que entraña en la práctica es que eventualmente, en la

medida de lo posible, la pasajera escogerá el puesto que le permita continuar con la repetición del gesto.

La diferencia con la perspectiva del conductor, quien se asoma por un marco completamente distinto hacia su paisaje, compuesto en mayor medida por el asfalto, y el ojo de la empresa, escondido tras las cámaras para el control y monitoreo, tiene todo que ver con el diseño arquitectónico y mecánico de la máquina. Las relaciones que se hacen evidentes aquí entre los gestos de la mirada, el bus y las espacialidades como la ruta y el paisaje hablan de una experiencia exclusiva del movimiento.

Cootrasana

Despacho # 2992
 2022-06-08 04:55 p.ám.
 T4-024 - LIMONAR 1 2 SEMANA

Vehículo: 098
 Hora salida: 2022-06-08 04:58 p.ám.
 Cond: CANTANO CASTANEDA LUIS FERNEY

Control	Hora	Tiempo
0-INICIO DE RUTA	04:58 p.ám.	- 0
2-Ingreso al Mall-Zon-	05:01 p.ám.	- 3
3-Salida del Mall	05:02 p.ám.	- 4
4-Entrada al vergel	05:04 p.ám.	- 6
6-Entrada Limonar	05:06 p.ám.	- 8
7-Iglesia Limonar	05:09 p.ám.	- 11
8-Colegio Corvide - B-	05:12 p.ám.	- 14
9-Porton Limonar	05:14 p.ám.	- 16
10-Pilsen	05:21 p.ám.	- 23
11-Mayorca	05:27 p.ám.	- 29
12-Estacion Ayura	05:32 p.ám.	- 34
13-Monterrey	05:37 p.ám.	- 39
14-Postobon	05:39 p.ám.	- 41
15-Cisneros (reemplaza	05:49 p.ám.	- 51
16-Ingreso a Cundinama-	05:51 p.ám.	- 53
17-Salida de Cundinama-	05:54 p.ám.	- 56
18-Plaza Minorista	06:00 p.ám.	- 62
19-Est. industriales s-	06:04 p.ám.	- 66
20-Postobon	06:08 p.ám.	- 70
21-Bahia Estacion Envi-	06:18 p.ám.	- 80
22-Pilsen	06:25 p.ám.	- 87
23-Ditaires	06:28 p.ám.	- 90
24-Porton Limonar	06:33 p.ám.	- 95
25-Colegio Corvide - B-	06:36 p.ám.	- 98
26-Iglesia Limonar	06:38 p.ám.	- 100
28-Fin de ruta - Chis-	06:48 p.ám.	- 110

Tiempo total para recorrido: 110
 Hora fin recorrido: 06:48 p.ám.

Comentarios:

La narrativa como producto de la pregunta por la experiencia revela también la posibilidad de apertura de lugares que a simple vista parecen clausurados o destinados a representar las segmentaridades espaciales. Por el contrario, lo que surge de este ejercicio, encuentra consonancia con los planteamientos de Michel de Certeau (2008), quien acerca las prácticas caminantes a las figuras lingüísticas para dar significación y sentido al trazado de los recorridos cotidianos, emergentes en medio de las “organizaciones espaciales”.

Imagen 8: Despacho emitido por Cootrasana para el vehículo 098. Ruta Limonar 1-2 (San Antonio de Prado-Minorista). 8 de junio de 2022, 4:58 p.m.

3.2. CONFLICTOS EN LA MOVILIDAD

3.2.1. FLEXIBILIDAD VS. RIGUROSIDAD

“El ómnibus motorizado se recortaba como la promesa de la circulación eficiente y flexible, superior en muchos sentidos a la rigidez del sistema tranviario” (Giucci & Errázuriz, 2018, p. 64). Esta flexibilidad característica del autobús, que ahora enfrenta una fuerte etapa de racionalización para mitigar las dificultades sobre la eficiencia del servicio, se remonta a los años de su surgimiento como modo de transporte colectivo en la ciudad suramericana, tal como lo señalan estos autores:

Si bien, avanzada la década de 1920, el influjo del ómnibus motorizado para el transporte colectivo muestra los primeros signos de institucionalización, siendo entonces progresivamente regulado por el Estado, organizado como espacio social e incorporado como actor oficial en el sistema de transporte urbano, la lógica predominante durante este primer período destaca por su carácter desregulado, espontáneo, flexible y, en muchos sentidos, incontrolable. Tales circunstancias son posibles en un contexto sociocultural y político distinto al observado en ciudades como París, Londres o Nueva York.

El contraste del ómnibus con el tranvía —sistema cuya operación requería de institucionalidad y estabilidad— da cuenta de esta distancia. Mientras el tranvía tiene un recorrido ordenado y bastante reconocible en sus hitos, fechas de inauguración y clausura, referentes, aportes, impulsores y detractores, el trayecto histórico del ómnibus en las ciudades de América del Sur parece inicialmente más errático y sombrío. La situación no se puede reducir simplemente a la desatención experimentada por este medio de transporte en la historiografía —al menos en su primera fase de desarrollo—, sino que responde a la naturaleza misma en que se dio el servicio en las principales ciudades de la región. (Giucci & Errázuriz, 2018, pp. 64, 65)

Curiosamente, el surgimiento del autobús como medio de transporte colectivo, corresponde con su característica impredecibilidad, lo cual acentúa la contradicción entre las formas de segmentación molares y la molecularidad con que parece desenvolverse. A propósito, el conductor de una ruta entre Calatrava, Itagüí y el centro de Medellín, de Solobus, narra un poco sobre el surgimiento y transformación de esta forma de molaridad urbana y sus estrategias de segmentación del espacio a partir de su experiencia como conductor desde hace 39 años. Empezó a trabajar en la ruta 053 de Campo Valdés que iba desde la calle 80 hasta el Hospital General haciendo un anillo por las calles 49 y Bolívar, es decir, un gran recorrido entre norte y sur por el costado oriental del Valle. Anteriormente el tránsito no era tan estricto, dice. No había un control de horario de los viajes: los conductores esperaban que cerraran los bares del Centro a media noche para recoger a la gente que salía de ellos. Igualmente el conductor tenía la libertad de escoger en qué horario operaba el bus; muchas veces, con turnos nocturnos lograban entregar la parte que el patrón exigía. Cuando pasó a trabajar en Itagüí, el desorden en este sentido era mucho mayor. Operaban los buses de siete empresas por la Avenida Guayabal, correspondientes a los municipios de la cuenca 4 (imagen 7) hasta que empezó la restricción de la entrada de carros al Centro por parte del Área Metropolitana. Esto dio origen a Alianza M.E.I.²³, Solobus. Medellín como ciudad central del Área Metropolitana se constituyó como el destino por excelencia de los demás municipios del Valle de Aburrá, lo cual trajo una gran congestión en su Centro. La racionalización del transporte tiene que ver con un asunto ambiental y de calidad de vida en Medellín, que impacta a los demás municipios: de 1300 buses que transitaban desde el sur, se pasa a 500.

Ahora, con los controles de Solobus deben acoplarse a los tiempos planteados por las autoridades y la empresa. A cada operador le entregan una *tirilla* (o despacho) donde se marca el tiempo en que debe estar en determinados lugares de la ruta. Al hacer una comparación entre estos tiempos *concebidos* y la realidad, es notable una gran diferencia. La concepción espacio temporal de las autoridades y la empresa dista mucho de la realidad contingente que tiene que sortear el conductor para llevar a cabo su trabajo. El despacho o la tirilla se vuelven un instrumento de control y guía a través del

²³ Las siglas significan Medellín, La Estrella e Itagüí, los municipios agrupados en la cuenca 4 de transporte.

espacio para el conductor, que lo aleja de otro tipo de contemplaciones sobre la ruta o el paisaje.

En el ejercicio de ritmoanálisis contrastado (imagen 10) aparece una reducción abismal en los tiempos, concibiendo que entre el inicio de la ruta y la Plaza Minorista hay 62 minutos. A partir de la Avenida Pilsen, las líneas rojas y negras se cruzan, mostrando el primer desfase de tiempo, que continúa hasta el final de la ruta.

La flexibilidad que posicionó a los autobuses como el medio de transporte más idóneo para estas tierras ahora motiva la racionalización. Después de llegar a un punto urbano de congestión vehicular y necesidad de dominar los tiempos de viaje, las autoridades emprenden la tarea de volver a contraponer la flexibilidad y molecularidad de los buses con la rigurosidad del control del parque automotor y de los tiempos de circulación.

3.2.2. CONGESTIÓN

Los conflictos viales por congestión se producen entre la capacidad de la ruta y la densidad vehicular, proporcional a la expansión urbana. Si bien —como se mencionaba anteriormente— el transporte automotor, en una dura competencia con el tranvía eléctrico durante las primeras décadas del siglo pasado, fue privilegiado gracias a la visualización de su flexibilidad y capacidad adaptativa a la infraestructura existente y la topografía de la ciudad (Giucci & Errázuriz, 2018), para el momento crítico que atraviesa actualmente la urbe —el incremento de los tiempos y distancias de viaje—, la misma flexibilidad del autobús, traducida en la necesidad de compartir la vía con todos los demás modos de transporte, se convierte en una desventaja. Esto coincide con un momento en que estrategias más rígidas del transporte vuelven a competir por el dominio de la demanda, asegurando a los *usuarios* un tiempo de viaje previsible. Un conductor de la ruta San Antonio de Prado con destino al Éxito de San Antonio, por la Autopista, asegura determinantemente que el Tiempo hace incontrolable al transporte, a pesar de que en una narración que hace acerca de su trabajo, puede nombrar puntualmente algunos lugares, diciendo que al llegar a ellos *siempre* hay congestión, es decir, también puede contemplarse la estabilización de los problemas del tráfico, aunque, como

confiesa el director operativo de Cootrasana, hay días en que la operación sale imprevistamente contraria a lo planeado.

Los conflictos en la movilidad asociados al tráfico y la congestión, que producen un aumento en el tiempo del viaje, son los que hacen de este un momento desagradable. La dependencia que tiene el corregimiento de San Antonio de Prado del transporte público colectivo, es decir, de los buses, aunada a la reciente y acelerada densificación de los terrenos, y por tanto al aumento del número de vehículos en la vía, hacen de cada recorrido una práctica desgastante y estresante, porque se sale “y no sabe cuánto se va a demorar en llegar”. La incertidumbre, el afán, el agotamiento después de una jornada laboral y la desazón que produce estar obligados a realizar un viaje tan largo son sentimientos que eclipsan las demás experiencias de viaje y que anuncian la necesidad de una nueva alternativa en el transporte o en la organización de la vida productiva en la ciudad. Reconocer el rol del *pasajero* como el sujeto de “un momento de paso insoslayable en vistas de alcanzar otro objetivo de mayor importancia” (Jirón et al., 2018, p. 140), definición que tiene todo que ver con la dinámica de la demanda derivada, también implica reconocer la pasividad que caracteriza esta identidad fugaz. El aumento de los tiempos de viaje en los pasajeros intensifica esta pasividad, y aunque la crítica a la visión productivista del transporte es sin duda pertinente, debe tenerse cuidado de no romantizar largas e imprevistas esperas que llevan de la pasividad, la riqueza, el “despliegue de una forma particular de estar-en-el-mundo” (Ibíd, p. 169) a la desesperación y el agotamiento.

3.2.3. NORMATIVA Y DIVISIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

De la misma forma como los gestos se producen en relación con el espacio y viceversa, los pasajeros van produciendo un saber gracias a la repetición de la ruta y de los conflictos, como el anteriormente expuesto, que transforman su experiencia a bordo. Al estar en el bus, viviendo diaria e intensamente una interrupción en la fluidez y el ritmo del recorrido, pueden llegar a conocer los puntos de conflicto y algunas de sus causas: en Bariloche, un barrio en los límites entre el municipio de La Estrella, Itagüí y San Antonio de Prado, por ejemplo, Michelle Serna entiende que hay congestión por el

escaso ancho de las vías y los radios de giro que necesitan los buses, de acuerdo con su tamaño y la frecuencia de la afluencia de vehículos en la zona. Es posible reconocer una carencia de infraestructura para el transporte desde San Antonio de Prado en este punto específico e intuir que en el momento en que se encuentra con la movilidad de los municipios por donde debe transitar es aún más precaria, sin embargo, las raíces de este conflicto en la movilidad trascienden lo que la pasajera puede conocer desde el bus, puesto que la condición infraestructural y el trazado de rutas en los espacios de límite entre los tres municipios remiten a una cuestión molar.

En este sentido, uno de los aspectos que contribuye a la generación de conflictos en la movilidad es el desacuerdo acerca de la normativa de transporte a raíz de la división político-administrativa. Como comentaba el director operativo de Cootrasana, el paso a través de otros municipios ha significado un reto para el transporte del corregimiento, ya que hasta hace poco viene a hacerse efectiva la autoridad de transporte que permite al esquema del Área Metropolitana unificar la normativa de los diferentes municipios que la conforman mediante el trazado de rutas. Esto pone en evidencia cómo la experiencia de los límites o del espacio fronterizo es producida en gran parte por las disposiciones administrativas, aun en lugares conurbados, lo cual también revela uno de los problemas de la asociatividad territorial, relativo a las competencias de las entidades territoriales preexistentes. Los conflictos que remiten a la molaridad urbana demuestran una vez más la imbricación entre esta y la percepción afectación y práctica del viaje, es decir, la molecularidad del mismo, imbricación que da pistas sobre las escalas en que deben trazarse las soluciones: tanto en aspectos de consenso normativo entre entidades territoriales como en la localización puntual y práctica del problema.

3.2.4. PARADEROS

Otros conflictos que pueden presentarse a nivel de la molaridad urbana, pero que impactan la experiencia al interior del bus, son aquellos asociados a los paraderos y los malentendidos que surgen últimamente respecto a ellos. En los conflictos por paraderos confluyen las espacialidades de la ruta y el bus, y se debaten conductores y pasajeros en ocasiones de manera agresiva sin lograr resolver el problema. Frecuentemente

sucede que el pasajero toca el timbre en un lugar donde no hay parada y en cuanto ve que el conductor mantiene el bus en movimiento vuelve a tocar el timbre, lo cual exaspera al conductor, quien responde, estableciendo contacto a través de los espejos retrovisores, con algún regaño; o la persona desesperada, busca la comunicación con el conductor a través de los espejos reclamándole muchas veces de manera ofensiva acerca del punto donde piensa dejarlo. Este momento de alteración comunica en un malentendido toda la espacialidad del bus a través de los dispositivos interiores —timbres y espejos— y separa a ambos sujetos en un antagonismo y disgusto que, al suceder con frecuencia, tiende a alojarse en la labor del conductor, que no es *pasajero*, sino que permanece y debe soportar la misma dinámica en repetidas ocasiones en tanto el problema solo encuentra solución a nivel urbano.

En una capacitación con algunos operadores de Solobus, así como en la conversación con el conductor de la ruta de Calatrava, se señalaba este como el principal problema en el desempeño de sus funciones y la causa de los conflictos con los usuarios, quienes en el desconocimiento de los paraderos autorizados y la mala señalización que tienen, en ocasiones acuden incluso a la empresa con quejas sobre el servicio. Los paraderos son lugares constitutivos de la experiencia del viaje, que deben ser establecidos teniendo en cuenta tanto la afluencia de pasajeros, el tiempo que en promedio demora la parada y la cercanía que tiene de lugares de origen y destino. Sin embargo, las rutas que operan desde el corregimiento tan solo encuentran paraderos debidamente señalizados cuando llegan a la planicie del valle. Todo el recorrido que se hace por el corregimiento tiene paraderos legitimados por las personas en su uso cotidiano y que aún no cuentan con una señalización institucionalizada, lo cual dificulta la identificación por parte de las personas y los conductores, aun cuando practiquen asiduamente la ruta. Además de los conflictos que surgen entre pasajeros y conductores por este tema, las constantes paradas de un bus en la ruta afectan la movilidad en general. Es decir, los lugares en que se establecen los paraderos tienen un sentido que responde al sistema urbano y de movilidad general, otorgando a cada uno la jerarquía, la infraestructura adecuada y la posibilidad de parar por el tiempo que sea necesario. Cuando estas variables son ignoradas o desconocidas en el establecimiento de los paraderos, el conflicto se ensancha hasta la congestión, generación de accidentes con otros modos de transporte,

de los pasajeros en la bajada del bus u otro tipo de inconvenientes en la experiencia de la espera, el abordaje y el descenso, pero sobre todo, dificulta el propósito de *inclusión*, que hace incluso parte del lema de la empresa. Al no tener paraderos con la señalización y la infraestructura adecuadas se acude a una gran paradoja de la racionalización y es contar con un avance tecnológico sustancial como los vehículos con plataformas para personas con movilidad reducida y no contar con algo elemental como paraderos, y en general, espacio público, construido en el sentido de la inclusión y la accesibilidad. Acerca del tema de inclusión y su dimensión normativa se habla en el capítulo 4 *Molaridad Sistémica*.

3.2.5. SINIESTRALIDAD

Desde su aparición en la ciudad, los sistemas y las máquinas de transporte público han sido asociados al peligro por la producción de accidentes de diferentes tipos. (Giucci & Errázuriz, 2018). La presencia de máquinas de gran tamaño que atraviesan el espacio público a altas velocidades requiere de un sistema de alertas y señales de tránsito enfocadas en evitar estos siniestros, así como de una atención especial adquirida por los usuarios y peatones para prevenir algún daño o incluso la muerte. Este es un aspecto que contradice el positivo asentamiento de la modernidad en tanto desarrollo y progreso: “el accidente de tránsito asociado con la muerte es un aspecto fundamental que contrabalancea el optimismo generado por el sistema de los objetos” (p. 151). Los sistemas de transporte público como máquinas de muerte pueden relacionarse con diferentes fenómenos, desde los incidentes de tránsito, los suicidios en las vías del Metro, hasta, particularmente, el lugar del bus como espacio siniestro, escenario de la criminalidad, dada su falta de control e inevitable movimiento.

En términos de género y seguridad, es un espacio-tiempo que promueve también un estado de alerta y que puede llevar a reconocerse en medio de una situación de riesgo “por ser mujer” o de vulnerabilidad en muchos otros casos dada la ausencia de un control permanente y en tiempo real que proteja el viaje de situaciones peligrosas. Al respecto, este puede ser el lugar para mencionar y lamentar el asesinato de Paula Andrea

González al interior de uno de los buses operados por Solobus en el 2018²⁴. Frente a sucesos como este, surge la pregunta de qué tan *eficientes* son las medidas de higienización en que tanto se han enfocado los convenios como Solobus para evitar este tipo de sucesos. También surge la pregunta sobre qué tanto importa el tiempo del trayecto, la comodidad y el entretenimiento cuando los paraderos no son lugares seguros para las personas, que parecen más bien arrojadas a la nada de una gran metrópoli tenebrosa que llevadas a sus destinos.

3.3. RITMO

El ritmo del transporte público colectivo tiene todo que ver con los conflictos en la movilidad que venían tratándose y que tienen como origen el compartir la vía con diferentes modos de transporte y formas de desplazamiento en la ciudad. La suma de los movimientos de tan diversos actores da lugar a un ritmo caracterizado por la inconstancia y la imprevisibilidad.

Sin embargo, no pueden desconocerse los patrones que surgen en medio de la repetición, y que están asociados a otras escalas espaciotemporales de la ciudad y, específicamente, de las rutas por las que transitan los buses. Los conductores conocen los puntos más críticos del recorrido y saben dónde la fluidez de su viaje se ve, a una hora u otra, interrumpida o retrasada. Ellos están constantemente comparando el tiempo real de su viaje con el despacho que les entrega la empresa, esta comparación consiste más bien en constatar cada tanto el desfase entre uno y otro ritmo propuesto. Mientras que los puntos de tránsito a determinada hora sugeridos por la empresa hablan de una fluidez constante, independiente de los sectores por donde transcurre el viaje, la realidad es que las dinámicas de cada uno de estos sectores, la hora del día, el día de la semana e incluso la época del año, son los que constituyen el ritmo de un viaje en bus.

²⁴ Noticia del suceso: “Una profesora de español fue asesinada en un bus en Medellín”, en línea: https://caracol.com.co/emisora/2018/08/07/medellin/1533607167_559805.html. Consultado el 11 de febrero de 2023.

El ejercicio de ritmoanálisis que se ha realizado para entender esta dinámica, permite conocer los puntos de origen a lo largo de la ruta, es decir, identificar nodos urbanos producidos y productores de la misma: sectores e hitos importantes que requieren la cobertura del transporte público, pero también lugares completamente transformados por el paso del bus; es, en últimas una forma de desentrañar la mecánica de la producción del espacio y de la experiencia del desplazamiento. Para esto, se documenta el abordaje de pasajeros de bus en la ruta San Antonio de Prado – Minorista (origen-destino) (imágenes 9 y 10), tomando los siguientes datos: línea de la ruta, coordenadas del lugar de subida de los pasajeros, número de pasajeros en cada abordaje y hora, así: 16:13 (hora) – 2 (pasajeros). En la parte superior se pone una línea de tiempo entre la hora de salida y la hora de llegada del bus a su destino. Cada una de las líneas simboliza un minuto. En el mapa de la ruta se sitúan con puntos el lugar donde abordaron los pasajeros pasando gradualmente del verde al rojo conforme aumenta el número de personas que sube al bus. Entre el mapa y la línea de tiempo se traza una línea, que corresponda con la hora en que se hizo el abordaje, logrando así una propuesta de graficación del espacio-tiempo, de la que se pueden deducir a simple vista tres cosas: primero, la densidad de las líneas habla de una alta frecuencia en las paradas para determinado tramo de la ruta. Segundo, partiendo del mapa, las líneas divergentes hablan de un menor espacio recorrido en un mayor tiempo, como es el caso del tercer tramo del viaje, entre la estación Cisneros y la Plaza Minorista. Tercero, las líneas convergentes, hablan de un mayor espacio recorrido en un menor tiempo, como en el caso del tramo recorrido en la Autopista o Avenida Regional. Por último, es de notar que la morfología lineal del corredor de movilidad del Valle de Aburrá ha sido útil para esta propuesta gráfica.

Ambas imágenes están construidas con esta estructura, pero la segunda (imagen 10) es resultado de la comparación entre el registro del abordaje del 20 de diciembre de 2021 y un despacho del 8 de junio de 2022 (imagen 8), cuyos referentes aparecen como puntos de color fucsia. Entre estos y la línea de tiempo se han trazado líneas de color rojo que permiten hacer la comparación con el ritmo del abordaje, haciéndose evidente un desfase en el que el tiempo de viaje en que la empresa espera que se haga el recorrido entre origen y destino es mucho menor que el que en realidad toma.

Entre el punto de salida, en que más gente se sube, e Itagüí, las paradas difícilmente superan los dos minutos de diferencia debido a que el bus aún tiene algo de espacio y no hay mucha congestión. El viaje en este tramo se realiza un poco antes de que inicie la congestión por hora pico (entre 3:52 y 4:20 p.m.). El ritmo de viaje en este punto es fluido pero cada minuto hay una parada. Alguien agita la mano, el conductor merma la velocidad, ordena que se abran las puertas. El pasajero se sube con la plata en la mano, paga, el conductor recibe, cuenta, devuelve, entrega, el pasajero sigue en búsqueda de lugar, el conductor cierra la puerta, o no. Misma coreografía cada uno, dos, máximo tres minutos, con pequeñas variaciones. En la autopista las paradas menguan dado que es una infraestructura para la velocidad, y sus paraderos coinciden en su mayoría con las estaciones de Metro, lo cual sugiere el efecto indirecto que tiene la morfología urbana en el ritmo del transporte (Stojanovski, 2018).

Una vez se llega a la Estación Cisneros, en la que abordan cinco pasajeros, el bus vuelve a virar, como no lo hacía desde la Avenida Pilsen, esta vez hacia el oriente, para subir por Maturín, vía por la que pasa además el viaducto elevado de la Línea B del Metro. Aquí el tráfico en la vía es denso, los andenes son transitados a un ritmo lento de personas que contemplan vitrinas, preguntan por precios y esquivan con cuidado las carretillas de mercancía y los huecos de las alcantarillas. A pesar de que tal como al principio suben constantemente los pasajeros, conformándose desde este punto tanto el destino como el nuevo origen de regreso²⁵, transcurren 11 minutos entre cuatro cuadras, dos paradas y 8 pasajeros, el ritmo ha cambiado: para el origen cuatro cuadras equivalían a un minuto, dos paradas y 7 pasajeros aproximadamente. El número de pasajeros y paradas se asemeja, sin embargo, el tiempo transcurrido es once veces mayor, aumento producido por la hora de llegada a este sector (4:59 p.m., plena hora pico) y por el movimiento del comercio informal estacionado en andenes y calles.

Posteriormente el bus entrará a la carrera Cundinamarca e irá en ese ritmo pausado, agotador, con el ambiente inundado por los pitos, una llovizna y el estrés de la hora pico decembrina. Veintiséis personas corren desesperadas hacia el bus y entran aún sin alcanzar a sacar la sombrilla: el bus se convierte en un refugio. Se suben entre las 5:11 y 5:15, con tres cuadras de diferencia, que en este punto parecen más distantes. Se

²⁵ “Regreso a casa” es uno de los motivos de viaje más importantes en la Encuesta Origen Destino 2017.

sigue con la misma lentitud, hasta el verdadero destino, la Plaza Minorista, y aquí curiosamente casi nadie se sube, en parte, debido a la confusión del tráfico en la Avenida Ferrocarril.

Qué relativa es en realidad la mecánica cuando se estudia el ritmo: *“El ritmo no se opone al caos, es más bien un proceso que emana de la relación entre los [mundos] y él, y se da de tal manera que existan cierta resistencia y creación de nuevos equilibrios o contrapuntos.”* (Borghi, 2014, pp. 33-34). Afectada como está por los límites de la velocidad, de la densidad vehicular y de su propia misión de recoger pasajeros, la mecánica del viaje sufre cambios a lo largo de toda la ruta cuya predictibilidad depende de la variable a la que se apunte, es decir, de la forma de tiempo que está influyendo y de propiedades muy consolidadas de la ciudad por la que transita, infraestructuras, arquitecturas y posicionamiento de los lugares en la lógica colectiva. Influye por supuesto, un azar y una suerte que no podría jamás, ni en la comparación de cientos de viajes, ser descrita ni prevista, y es eso lo que hace que la música sea siempre distinta y, por tanto, que la experiencia jamás se agote.

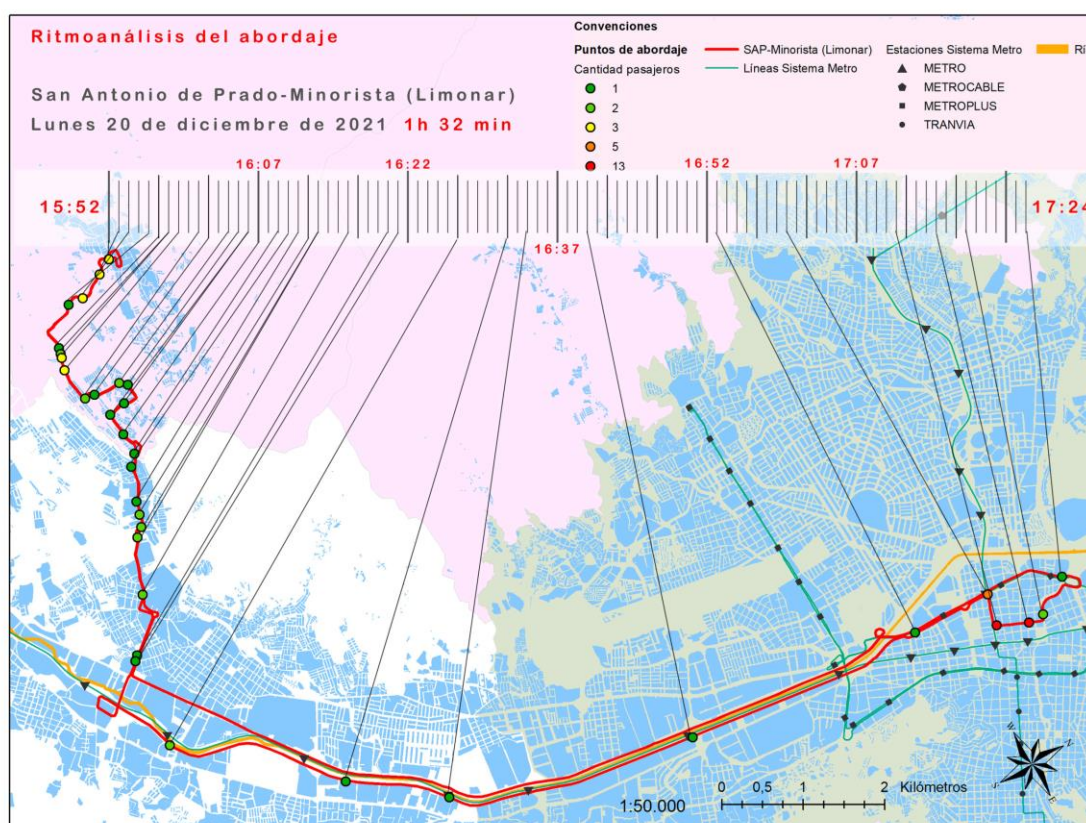


Imagen 9. Ejercicio de ritmoanálisis del abordaje. 20 de diciembre de 2021. Elaboración propia

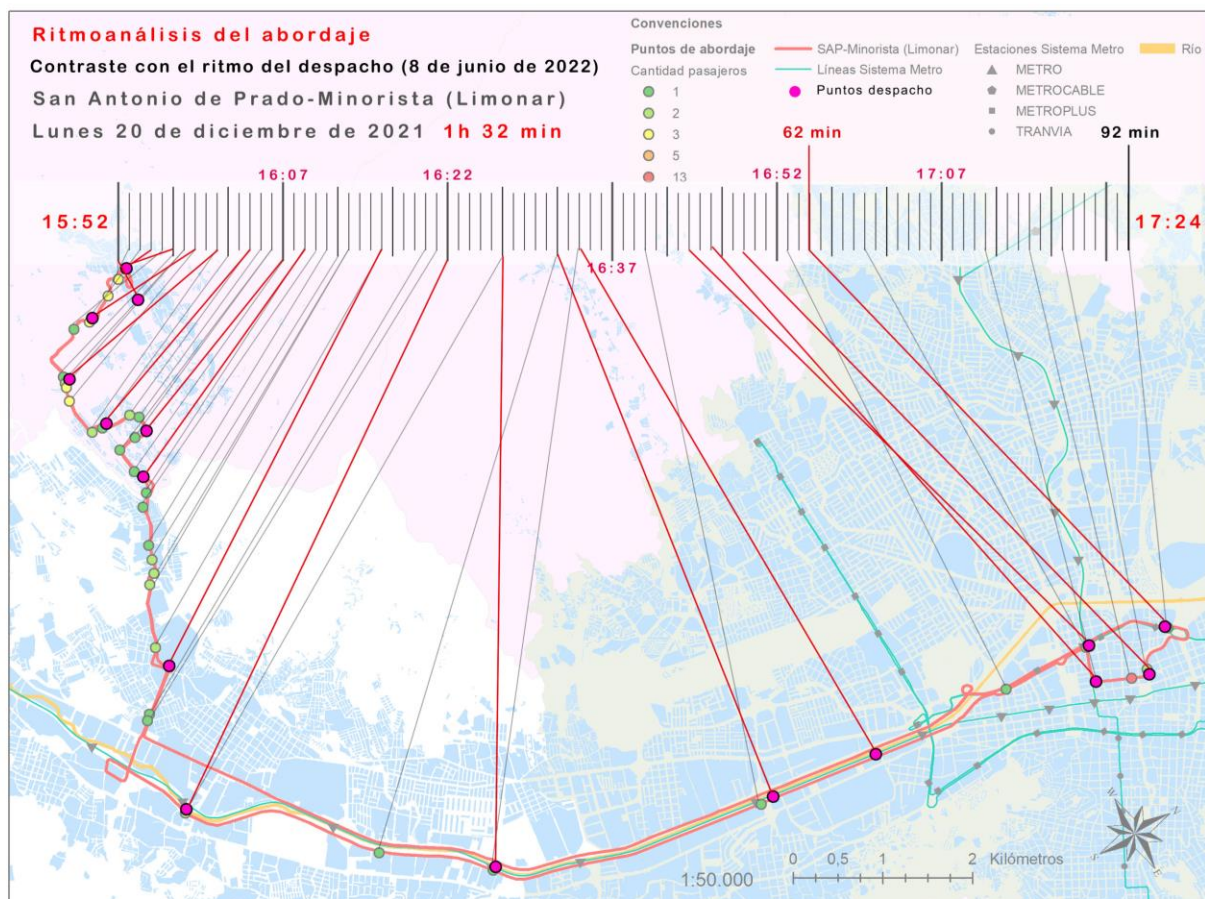


Imagen 10. Ejercicio de contraste del ritmoanálisis del abordaje del 20 de diciembre de 2021 con un despacho de la ruta de Costrasana San Antonio de Prado – Minorista (Limonar) del 8 de junio de 2022, 4:55 p.m. Elaboración propia.

4

MOLARIDAD SISTÉMICA

La molaridad sistémica es la organización del sistema de transporte a partir del conjunto de avances en la tecnología del control y funcionamiento del viaje, que van tanto en las modificaciones como en las incorporaciones de nuevos dispositivos al bus o en las formas de organizar el sistema de frecuencias de los viajes y otras disposiciones que los afecten. Las modificaciones que han sufrido los vehículos en sentido de la racionalización son evidentes en el retiro de algunos dispositivos como los radios y la limpieza de la imagen y decoración que antes caracterizaba las cabinas de los conductores. Por su parte, las incorporaciones están sobre todo asociadas con la inclusión de personas en situación de movilidad y/o comunicación reducida y son evidentes en la instalación de sensores auditivos; y con la instalación de cámaras y sensores de conteo de pasajeros para el control del viaje.

Esta molaridad comprende la escala en que se agrupan los resultados de los esfuerzos de racionalización del parque automotor, que, como se comentaba anteriormente, y de acuerdo con el Decreto 171 de 2001, está enfocada en el aumento de la eficiencia, la comodidad y la seguridad en la prestación del servicio, pero además, según el lema de Solobus²⁶, en la inclusión, mediante dispositivos tecnológicos que permitan a un segmento más amplio de usuarios, con situaciones que dificultan su movilidad, acceder al transporte público colectivo; y la sostenibilidad ambiental, ya que, dado el contexto de los problemas de la calidad del aire en el Valle de Aburrá y el calentamiento global, se busca reducir las emisiones provenientes del transporte público siguiendo las normativas Euro²⁷, así como desarrollar acciones empresariales que aporten a la sostenibilidad, por ejemplo, la recirculación que hacen del agua que emplean en el lavado de vehículos.

²⁶ Solobus encarna la figura de Convenio de Colaboración Empresarial, figura legal de la unificación de los servicios de transporte, por lo cual es interesante recalcar su forma de operación. Su lema es: “Más inclusión, menos contaminación”, lo cual hace referencia a los otros dos propósitos, más actualizados, de la racionalización del parque automotor: la inclusión y la sostenibilidad ambiental.

²⁷ Las normas Euro son un conjunto de requisitos de funcionamiento de los vehículos a combustión que buscan regular la emisión de gases contaminantes mediante modificaciones en los motores.

Eficiencia, seguridad, comodidad, inclusión y sostenibilidad son propósitos que están contenidos en la misión de racionalización del parque automotor ya que, en primer lugar, la homogeneización del tipo de vehículo y su capacidad permite un reacomodo en la relación entre la demanda y la oferta, que trae consigo una reducción en el número de buses en circulación: menos buses, más amplios y con mayor capacidad que circulan a una frecuencia determinada dependiendo del día y la hora.

Sin embargo, para cumplir el resto de propósitos, la racionalización también busca la formalización del empleo de conductores y de otros oficios vinculados al transporte, y la definición de las rutas que corresponden a cada empresa.

Las percepciones de los pasajeros con los que se ha conversado acerca de esta molaridad no alcanzan a develar la forma de funcionamiento, a pesar de que la espacialidad del bus enmarca sus gestos y produce la práctica del viaje. No obstante, en los recorridos perceptivos realizados gran parte de los elementos audibles son producidos por el vehículo en que se viaja y por los dispositivos que han sido incorporados a él en los últimos años: timbres, pitidos, rechinamiento, vibración, tintineo, resoplidos, silbidos, zumbidos, componen el paisaje sonoro de la máquina de transporte público colectivo empleada actualmente.

Por el contrario, los conductores operan en la molaridad sistémica y son los sujetos que deben lidiar con la contradicción entre esta y la *molecularidad* del viaje en sí mismo. La racionalización que se lleva a cabo actualmente, la cual hemos situado en una tercera etapa del proyecto de modernización, cuenta aún con personas que viven en su labor los cambios que se operan en este sentido. Muestra de ello son las experiencias relatadas por un conductor de la ruta Calatrava, de Solobus.

Respecto a las formas de recaudo dice que antes ganaban por pasajeros, lo cual implicaba un horario de trabajo variable. Ahora los conductores tienen un horario y un salario fijos y aunque la forma de recaudo es aún en efectivo, poco a poco se han introducido formas electrónicas, la primera de ellas, la tarjeta Cívica, que opera integralmente con el Metro en las rutas que van a sus estaciones. En Solobus, se pone en marcha un sistema abierto llamado PayBus, que habilitará el pago con tarjetas de cualquier banco así como con código QR. Mientras esta implementación es llevada a

cabo, los conductores aún tienen que lidiar con la función de recibir el dinero y entregar la devuelta, en la cual influye la incomodidad de una tarifa de \$2.550²⁸.

Anteriormente, no había tanta rigurosidad en las leyes de tránsito y “el abandono de ruta prácticamente no existía. El bus se metía por donde hubiera gente”²⁹. La empresa identificaba los lugares donde podía haber pasajeros y las horas: por ejemplo, los colegios y la hora de salida, igual que las fábricas.

Los modelos que trabajó el conductor que relata esta experiencia fueron un Dodge 600 “Carebola” (imagen 11), las “Piraguas” Ford (imagen 12), las Dodge 100 hechizas para servicio público (imagen 13), que también llamaban “Chiveros”, “sin seguridad, con freno líquido, sin tecnología”. Actualmente en Solobus debe manejar un bus de chasis Hino con carrocería Busscar Fussion con capacidad para 60 pasajeros (36 sentados y 24 de pie), que le asignan cada quince días. Color blanco, sin radio ni decoración, igual al resto de vehículos de la empresa (imágenes 14 y 15).

²⁸ Tarifa vigente durante el año 2022, en el cual se escribe este informe. La dificultad surge del conteo de más monedas. Específicamente las monedas de \$50 antiguas son frecuentemente confundidas con las de \$200 nuevas, por su tamaño y color.

²⁹ Abandono de ruta es la situación en la que el conductor sale de la ruta establecida. Esto no está permitido, pero en ocasiones es la única solución a una alta congestión vial. En la actualidad, tanto el Área Metropolitana como la empresa monitorean el abandono de ruta en tiempo real, y es una sanción frecuente para los conductores.



Imagen 11.
 Dodge 600
 “Carebola” San
 Antonio de Prado.
 Fuente:
 Colección personal
 de Juan David
 Gómez Díez



Imagen 12. Ford
 “Piragua” Trans
 Medellín Castilla.
 Fuente:
 Colección personal
 de Juan David
 Gómez Díez



*Imagen 13. Dodge 100. Cootracovi, Barrio La Honda.
Fuente: Colección personal de Juan David Gómez Díez*



*Imagen 14. Busscar Fussion operado por Alianza M.E.I. Solobus.
Fotografía de la autora.*

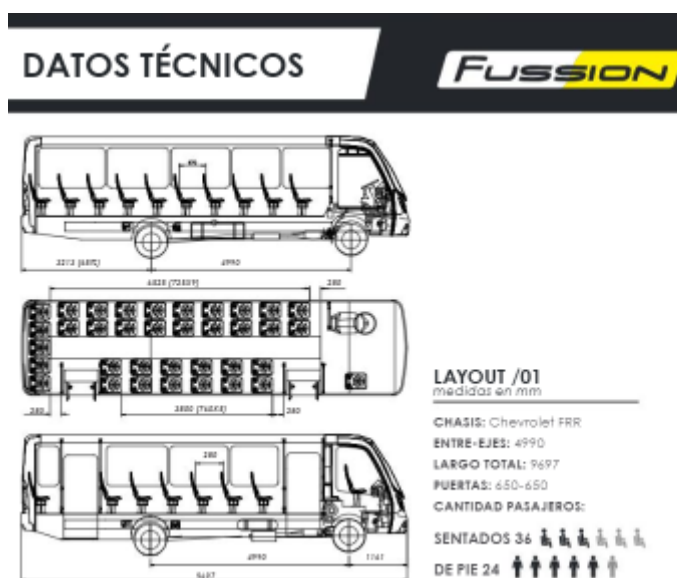


Imagen 15. Datos técnicos Busscar Fussion. Tomada del catálogo en línea de Busscar: <https://www.busscar.com.co/es/catalogos-PG49>. Consultado el 11 de febrero de 2023

Ahora el rol de las empresas es mucho más protagónico. Han asumido diferentes trabajos en torno al vehículo que quitan responsabilidad al conductor, por ejemplo el lavado, el mantenimiento y el guardado. Cuando se presenta un inconveniente los conductores no pueden intervenir, sino que deben llamar a la empresa y esperar asistencia. El Convenio de Colaboración Empresarial con el que inicia operación Solobus en el año 2015 requería un modelo de gestión empresarial que formalizara estos empleos en torno a la prestación del servicio. Esto implicaba tener espacio para el parqueo de los vehículos, administrar el mantenimiento y el aseo de los mismos y por lo tanto vincular directamente a las personas encargadas de estas tareas.

Uno de los efectos de esta racionalización es que los conductores ya no tienen una relación directa con la mecánica del vehículo, sobre la cual dice Carmona (2017) que es la piedra angular de la “guerra por el pasaje” conocida aquí como la “guerra del centavo” y también está relacionada con la libertad para tomar una ruta u otra, manejar los horarios y hacer del vehículo una segunda casa. La relación hombre-máquina y la transformación

que está sufriendo de cuenta de las disposiciones normativas es bien relatada por el conductor de la ruta de Calatrava-Éxito de San Antonio con quien se ha conversado:

Hoy en día se acabó el contacto, el sentimentalismo, la casa, con el vehículo. Es que no se puede. Primero porque las empresas absorbieron el gran dinero que daba para uno compartir con el patrón... ya la empresa se dio cuenta que había dinero... y ellos absorbieron todo: tienen sus parqueaderos, tienen sus lavaderos, ya el carro no puede permanecer en la calle, ya usted no puede revisarle el agua a un carro, ya usted no puede revisar el aceite a un carro... se va perdiendo ese contacto de uno con el vehículo. Ya si usted se queda varado por llanta no puede montar una llanta, usted tiene que llamar a asistencia [...] se va perdiendo esas ganas de uno engrasarse, de uno untarse del carro, de uno limpiarlo... se va perdiendo eso... entonces te vas volviendo frío ante el vehículo, sí, indiferente. No solamente uno con el vehículo, sino la empresa también con uno mismo, con el mismo operador se va volviendo frío, se va volviendo distante... (Conversación con un conductor de la ruta Calatrava-Éxito de San Antonio, Solobus, 2022)

Contradictoriamente, la relación *con* el vehículo se convierte en la producción de un sujeto conductor como *extensión* del vehículo. A cambio de una relación entre el conductor y la máquina hay una invisibilización del hombre y una absorción de este por la máquina: por su mecánica y por el lugar que ocupa dentro de un sistema de frecuencias y rutas establecidas molarmente. Aquí es evidente el dominio de lo molar sobre lo molecular a pesar de sus efectos contraproducentes. En el Valle de Aburrá hay una escasez de conductores de bus. En las pantallas de los carros de Solobus se anuncia que la empresa está en búsqueda de personal, y en otras rutas de la ciudad es posible ver carteles con la misma solicitud. Los conductores más jóvenes, como uno con quien se hizo un ejercicio de sombreado en la ruta San Antonio de Prado-Estación Itagüí, comenta que él no se ve trabajando toda la vida para el transporte y asume a cabalidad la relación actual de extensión-de-la-máquina, lo cual se ve en el trato frío y distante con los pasajeros, a quienes a duras penas les dirige la palabra cuando suben, a diferencia de

otro conductor con una carrera mucho más larga con quien se hizo el mismo ejercicio. La atención al usuario, los problemas desatados por la falta de claridad de los paraderos, como se comentaba en el capítulo anterior, la monotonía y el sinnúmero de reglas que deben cumplirse, desaniman a quienes podrían desempeñar el trabajo.

Los Convenios de Colaboración Empresarial, por su parte, a tal grado de organización exigido por el Área Metropolitana, deben contar con la tecnología para garantizar la producción y el envío de información en tiempo real, así como para mantener la circulación constante del tope de número de buses y a la vez prestar un servicio eficiente. Todo este tipo de exigencias hablan de un sistema metropolitano de transporte que ha reemplazado las pequeñas empresas, y ha trascendido el ámbito municipal, aspectos que habían caracterizado al transporte automotor y a la ciudad que atendía en la época de su surgimiento (Giucci & Errázuriz, 2018).

Es por ello que puede hablarse de molaridad, ya que la organización se da a tal escala y la complejidad que requiere de la coordinación de diversos actores en relaciones de poder desiguales y jerárquicas, lo cual es propio de la segmentaridad dura (Deleuze & Guattari, 2002).

Dos aspectos, sin embargo, son los más sobresalientes en los propósitos de esta etapa de racionalización del transporte, que se dan en la esfera de la molaridad sistémica introduciendo cambios tecnológicos en las máquinas de operación y en la capacidad de controlar los viajes: la eficiencia y la inclusión. No obstante, las acciones en el marco de esta racionalización no están separadas en estas dos esferas, por el contrario, como se verá a continuación, muchas de las acciones que se realizan en una, tienen efectos secundarios sobre la otra.

4.1. EFICIENCIA

El Metro de Medellín es referente a escala nacional e internacional de un servicio de transporte masivo eficiente, que contribuye a aumentar la calidad de vida de los habitantes del Valle de Aburrá, garantizándoles un recorrido de sur a norte y de centro a

occidente “con seguridad, rapidez, información y presentación”³⁰. Esta posición ha hecho de la movilidad en Medellín un proyecto de desarrollo de ciudad y de mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de la población, trascendiendo la misión del transporte.

El Metro de Medellín como “columna vertebral del transporte masivo”³¹, constituye el eje estructurante del proyecto de integración del transporte en el Área Metropolitana, que como autoridad en este tema, ha enfocado sus esfuerzos en acercar el funcionamiento del transporte público colectivo al del servicio masivo a partir, principalmente, de la segmentación y organización del espacio.

La metáfora de la columna vertebral es realmente un ejemplo de la naturaleza lineal, binaria y concéntrica de la molaridad urbana del Valle de Aburrá en la que el sistema férreo, adosado a la canalización del Río Medellín, requiere de la integración de los pasajeros que viven en los distintos barrios de las laderas de la ciudad. Esta situación hace del transporte automotor indispensable para el funcionamiento del Metro. La relación de codependencia en que se encuentran estos dos modos de transporte lleva a hablar de la necesidad de una coordinación cada vez más sincrónica, teniendo como referencia la precisión de los horarios que garantiza la exclusividad de la vía férrea, en lo cual podría resumirse el aspecto operacional del proyecto del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA):

El Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá está conformado por todos los modos de transporte que se integren física, tarifaria, institucional y operacionalmente para atender de manera eficiente, segura, económica y sostenible las necesidades presentes y futuras de transporte de los habitantes del Valle de Aburrá.

De acuerdo con las políticas del gobierno nacional sobre movilidad para el Valle de Aburrá el eje fundamental del sistema gira alrededor de la integración al Metro, como columna

³⁰ Historia Metro de Medellín. Consultado en línea el 26 de septiembre de 2022: <https://www.metrodemedellin.gov.co/quienes-somos/historia>

³¹ Acuerdo Metropolitano No. 26 de 2009 “Por el cual se fijan las políticas para la implantación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá – SITVA”.

vertebral del transporte masivo. (Acuerdo Metropolitano No. 3/Políticas Movilidad Regional SITVA, 2011, p. 3)

En este sentido se vienen desarrollando acciones en diferentes frentes, por ejemplo, desde lo urbanístico, con la división geográfica del Área Metropolitana en Cuencas — cuyo primer antecedente encontramos en el Acuerdo 026 de 2009— a partir de la cual se busca unificar la prestación del servicio de Transporte Público Colectivo bajo la ya mencionada figura de Convenios de Colaboración Empresarial.

Para el caso de la Cuenca 4, que incluye el corregimiento de San Antonio de Prado y los municipios de La Estrella e Itagüí, se conforma la Alianza M.E.I. Esta alianza inicia con una integración tarifaria y de rutas con el Metro; varios años después, en 2015, logra unificar las empresas de transporte que circulan por la Avenida Guayabal con orígenes y destinos en los centros de los tres municipios.

A pesar de que la integración con el Metro es el argumento de la segmentación del Valle, gran parte del transporte público colectivo que opera directamente con destino hacia el Centro de Medellín, como es el caso de Solobus, no posee una integración directa con el Metro y opera casi como un sistema de transporte independiente y paralelo a la línea férrea principal (por la Avenida Guayabal y algunos tramos de las autopistas), que equilibra las capacidades del movimiento de pasajeros entre el norte y el sur, ayudando a la Línea A del Metro a transportar aquellos del suroccidente del valle, aunque sufriendo, por lo demás, los inconvenientes de la vía compartida.

La integración indirecta de este tipo de transporte público colectivo que representa Solobus es, no obstante, lo suficientemente importante, y toca actualmente unos niveles de ineficiencia tan grandes en hora pico (10Km/h^{32}), que existe la propuesta de construir un carril a contraflujo por la Avenida Guayabal³³. Esta intervención puede situarse en las acciones urbanísticas de la racionalización del transporte y además en el acercamiento

³² Dato arrojado en la entrevista con el director ejecutivo de Solobus. 7 de abril de 2022.

³³ Contraflujo “es una medida especial de manejo del tránsito vehicular, que consiste en habilitar un carril para que pueda ser utilizado en sentido contrario, siempre y cuando exista más de un carril en el sentido que se va a cambiar su utilización, garantizando el tránsito en ambos sentidos” (Resolución 4626 de 2006, Ministerio de Transporte). En el caso de la Avenida Guayabal, los carriles a contraflujo irían a cada lado del separador central. El cambio en la dirección permitiría además conservar la flota de buses con que se cuenta, los cuales tienen la puerta en el costado derecho.

a la exclusividad y precisión del Metro, pero habla también de las necesidades metropolitanas, necesidades producidas por una sociedad interconectada y cada vez más móvil, con crecientes deseos de ubicuidad y co-presencia, para la realización de actividades que desarrollo de las tecnologías de la comunicación, que permiten trabajar y asistir a múltiples encuentros de manera virtual, no pueden facilitar completamente (Jain & Lyons, 2008).

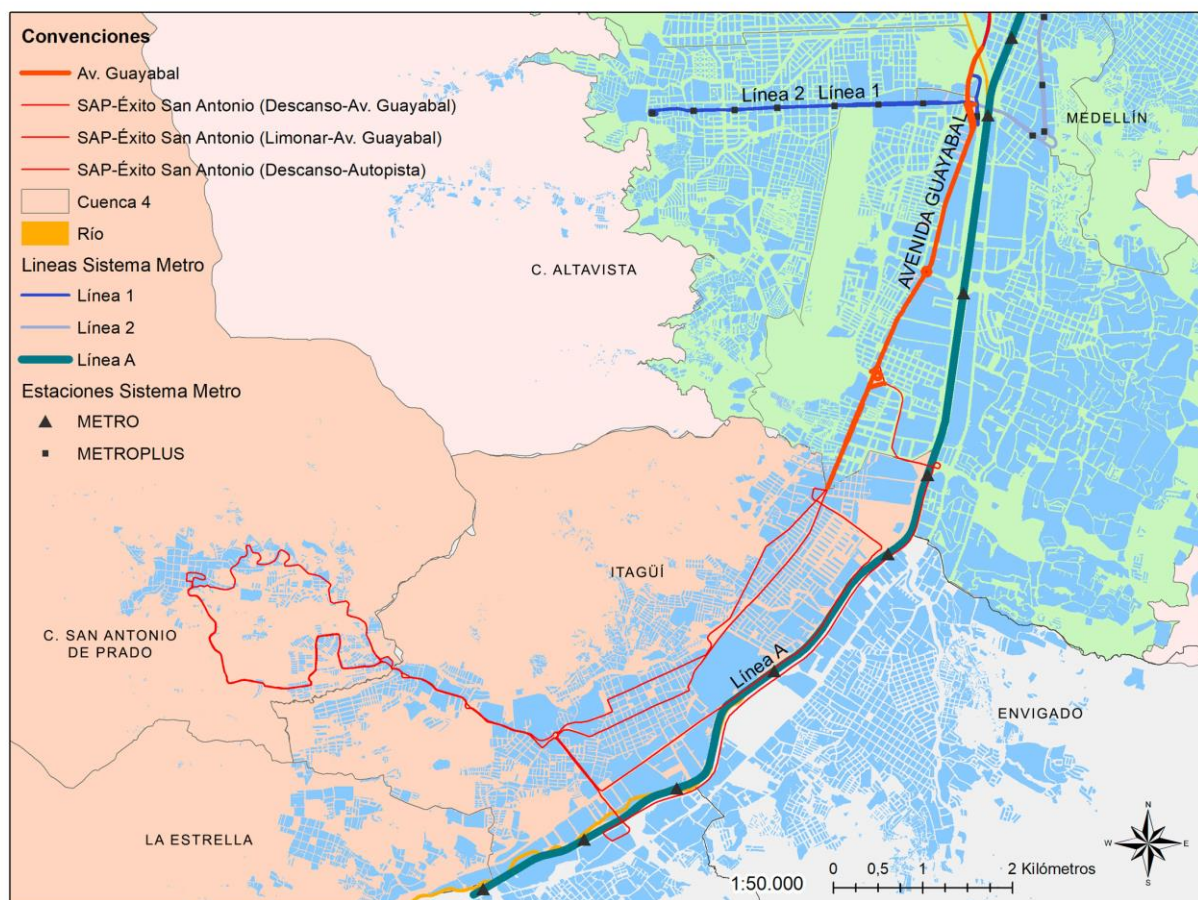


Imagen 16. Rutas de Solobus desde San Antonio de Prado que utilizan la Avenida Guayabal.

Elaboración propia.

Para conseguir esta relación eficiente entre espacio y tiempo, además de la planeación a futuro, se realiza un estricto control de la circulación de los vehículos en tiempo real, que puede informar a la empresa sobre el transcurso de los viajes, pero sobre todo, recopilar información para el análisis y la puesta en práctica de un “despacho

inteligente” donde se reconozca el movimiento de las horas pico y valle, y las frecuencias que convienen a cada una.

A pesar de estos grandes esfuerzos, la naturaleza del transporte automotor con la densidad vehicular con que cuenta la ciudad actualmente, no logra sortear el sinnúmero de contingencias que ocurren en medio del desplazamiento, dejando obsoletas las tirillas de despacho y las frecuencias planeadas, tal como se veía en el ejercicio de ritmoanálisis presentado en el capítulo anterior. El problema de la congestión vial produce el retraso en la prestación del servicio y a su vez abre un espacio para el transporte informal, que aprovecha los espacios-tiempos en ausencia de buses para operar, a su vez generando más congestión y repitiendo el ciclo de obsolescencia del transporte público colectivo. Es en este punto que, escalando hasta la intervención urbana, el carril a contra flujo busca generar un espacio exclusivo para los buses a lo largo de la avenida, para que estos no estén condicionados por la mecánica de los demás modos de transporte y pueda lograrse un más alto control del tiempo. Esta intervención sobre la ciudad, que podría situarse en la esfera de la molaridad urbana, no sería sin embargo posible sin los avances tecnológicos que permiten obtener la información, conocer la situación y tomar decisiones.

De tal panorama surgen algunas conclusiones. Y es que a pesar de que el transporte público colectivo tiene un papel claro en la movilidad cotidiana de los habitantes del Valle de Aburrá, es decir, en servir según la demanda derivada, todos los esfuerzos que se realizan desde la administración urbana están tratando de resolver arduamente un problema espaciotemporal constitutivo, ejecutando una segregación espacial, es decir, concediendo exclusividad a ciertos segmentos de la sección vial. Es el dominio de la movilidad por la movilidad, puesto que los motivos de la demanda no se están cuestionando. Bajo los argumentos de la eficiencia, cuando no de la sostenibilidad ambiental y de la inclusión, se destinan amplios espacios y recursos a la exclusividad de lo masivo y lo colectivo.

4.1.1. EL RECAUDO ELECTRÓNICO COMO UNA FORMA DE EFICIENCIA DENTRO DEL BUS

Ahora, la eficiencia al interior del vehículo tiene que ver con la alternativa en la forma de recaudo, que simplifica la subida y la ubicación en un asiento para los pasajeros, así como las tareas que debe desempeñar el conductor, ya que, como se contaba anteriormente, estar encargado de recibir el dinero y de entregar la devuelta, complejiza mucho más la labor de conducción (imagen 41). A pesar de que todos los vehículos de integración al Metro tienen habilitado el pago con tarjeta Cívica, se sigue recibiendo efectivo para poder transportar a aquellas personas que no tienen la tarjeta, que no la llevan consigo y que utilizan el transporte no necesariamente para continuar su trayecto en el Metro. El conductor tiene una tarjeta que pone en el lector empleando diferentes estrategias. Algunos la llevan colgada sobre el dispositivo, otros, en el bolsillo y se encargan de ponerla ellos mismos extendiendo el brazo. Otros han implementado un palo de *selfies* y allí ponen la tarjeta para facilitar la labor. En los buses de Solobus el pago electrónico es aún un proyecto. Ninguno de los buses a la fecha ha habilitado el sistema PayBus.

La alternativa en la forma de recaudo, a través de la instalación del dispositivo electrónico necesario para ello al interior del bus, viene de la mano de la incorporación que progresivamente se ha venido haciendo de otros dispositivos como cámaras y sensores, lo que podría llamarse comúnmente una *modernización*. Los directivos de las empresas entrevistados dicen respecto a estos dispositivos que son herramientas para, precisamente, simplificar y facilita las tareas del conductor. Como veíamos anteriormente, esta simplificación no está siempre relacionada con la facilitación y tiene consecuencias afectivas sobre la práctica de la conducción como la desintegración del vínculo con la máquina, en la medida en que la empresa, a través de la tecnología, se responsabiliza de las labores complementarias del vehículo. También tiene una influencia en la experiencia de los viajeros y un impacto en la relación entre estos y el conductor, como comenta Michelle, pasajera frecuente de la ruta San Antonio de Prado-Estación Estrella. Antes de la implementación del pago con tarjeta Cívica, medio que ella emplea para integrarse al Metro, tenía más contacto con los conductores. Estos avances tecnológicos, no son sin embargo meras decisiones técnicas: están asociadas a la manera como se piensan estas relaciones sociales: de acuerdo con la priorización de la eficiencia del servicio.

Sin embargo, estos desarrollos tecnológicos no se dan de manera uniforme y en ciertos casos no cumplen con la misión que se les ha atribuido de facilitar la operación. Algunos de ellos impactan en la labor de los conductores de otra manera, por estar en la obsolescencia o por poseer un diseño inadecuado. Por ejemplo, muchos de los carros tienen sistemas de aire acondicionado, pantallas para el reporte de eventos y cámaras en mal estado y, en Solobus, la puerta de todos los vehículos, situada tras las sillas delanteras (carrocería Busscar Fussion, imagen 12) ha generado en muchos conductores problemas de salud por el movimiento rotador del hombro que se ven obligados a hacer para cobrar el pasaje (imagen 42)

Poner en evidencia estos procesos como parte de un sistema de organización molar los sitúa nuevamente en las intenciones de racionalización con que opera esta etapa de modernización del transporte. Sin embargo, la contradicción natural que tiene con la molecularidad, hace de las implementaciones racionales, procesos lentos y dispares. Tanto el recaudo electrónico, racional en tanto busca eliminar los errores y tiempos humanos empleados en el cálculo del pasaje, como los proyectos urbanos y el control de los viajes en su afán por determinar y promocionar la duración de los movimientos urbanos se ven retrasados en su implementación absoluta por situaciones que escapan a su dominio, y que paradójicamente hacen parte de una escala cotidiana. El poder de la normativa, de los convenios empresariales y de los desarrollos tecnológicos no puede afanar unos procesos más orgánicos que se dan de manera imprevisible impidiendo la esquematización, el cierre y la reducción de la vida cotidiana.

4.2. INCLUSIÓN

La inclusión es un punto en la agenda propio de esta etapa de racionalización del transporte público. La generalización del proyecto moderno no puede contemplar la exclusión de un sector de la población en el acceso a la sociedad, a la ciudad y su sistema urbano. Los principios generales que inspiran la ley 361 de 1997, de acuerdo con la

Constitución Nacional de 1991³⁴, “reconocen en consideración a la dignidad que le es propia a las personas con limitación en sus derechos fundamentales, económicos, sociales y culturales para su completa realización personal y su total integración social y a las personas con limitaciones severas y profundas, la asistencia y protección necesarias”³⁵. Además, el artículo 3 de la misma ley dice que esta inspiración por parte del Estado Colombiano es “para la normalización social plena y la total integración de las personas con limitación”, teniendo en cuenta declaraciones internacionales que se han hecho en esta materia desde los años cuarenta del siglo pasado.

Si bien los esfuerzos para garantizar la inclusión de ciertas condiciones corporales aún se encuentra en desarrollo, y en ocasiones parecieran ir a un ritmo muy lento, el transporte público colectivo presenta transformaciones mecánicas que contribuyen a este propósito, cuyo primer antecedente puede encontrarse en la ley anteriormente mencionada, pero que ha tenido una serie de especificaciones en torno a la forma de poner en práctica tales principios dentro de los vehículos de transporte público de pasajeros.

Una experiencia reciente del viaje cotidiano en bus permite evidenciar el cambio que han tenido las máquinas para poder integrar en la movilidad colectiva y masiva a personas en situación de movilidad y/o comunicación reducida. La necesidad de la puesta en práctica de la inclusión en el TPC ha implicado una transformación sustancial de los vehículos, lo cual coincide con las transformaciones señaladas en los otros aspectos de la molaridad sistémica hasta ahora analizados.

La Norma Técnica Colombiana NTC-4407 numerales 4.2. al 4.10. adoptada en el año 2005³⁶ es suspendida un año después³⁷ dado que la transformación que sugiere para los vehículos existentes en materia de accesibilidad “resulta muy costosa y presenta barreras técnicas difíciles de superar” y “en rigor, la fabricación de un vehículo con sujeción a [dicha norma] para pasajeros en el radio de acción municipal e intermunicipal necesariamente implica la construcción de un nuevo vehículo”³⁸. Para poder reglamentar

³⁴ En sus artículos 13, 47, 54 y 68.

³⁵ Ley 361 de 1997, artículo 1.

³⁶ Mediante la resolución 3636 del 14 de noviembre de 2005

³⁷ Mediante la resolución 5515 del 14 de diciembre de 2006

³⁸ Ambas citas provienen de la respuesta a la solicitud del señor Paolo Sbalzer al Ministerio de Transporte con el asunto “Transporte-Reglamentación discapacitados”. 2010. En esta respuesta se hace un recorrido cronológico por

de acuerdo con las condiciones de nuestro país, el Ministerio de Transporte y el Icontec (Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación), junto con la participación de entidades territoriales y particulares interesados, elabora la Especificación Normativa Disponible END-0045 donde indican “los requisitos y características técnicas de vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, *incluidas* aquellas con movilidad y/o comunicación reducida”³⁹. El estudio de este documento normativo estuvo respaldado, entre otras, por las empresas que actualmente diseñan las carrocerías con que se presta el servicio desde el corregimiento de San Antonio de Prado.

En el contexto de los Convenios de Colaboración Empresarial, la racionalización del parque automotor, la homologación de la capacidad de los vehículos y la solicitud de uniformar su imagen de acuerdo con la cuenca a la que sirven, son otras acciones que coinciden con el propósito de incluir a más usuarios. Tanto los aspectos que deben ser cambiados en el vehículo como los que deben atenderse en materia de inclusión a nivel más general, trascienden el tema de la movilidad como desplazamiento, es decir, la inclusión debe encontrarse en la legibilidad y posibilidad de identificar alertas que comuniquen diversos sentidos: lo táctil, lo visual, lo sonoro, son ámbitos para desplegar estrategias de inclusión que abarcan algo más allá de la mecánica para el desplazamiento de la máquina. La inclusión que opera multisensorialmente se propone ampliar el espectro de personas con diferentes situaciones que dificultan su acceso al sistema de transporte, al mismo tiempo, es un gran componente que explica la transformación y actualidad del paisaje y la práctica del viaje en bus.

la normativa emitida al respecto y son adjuntados los documentos de las END-0045 y END-0046. En línea: <https://mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=4040>, consultado el 11 de febrero de 2023.

³⁹ END-0054. Cursivas propias

5

MOLARIDAD RECODIFICADORA

La molaridad recodificadora es el resultado de los esfuerzos que se hacen institucionalmente para codificar las espacialidades del viaje a través de tecnologías de comunicación, entre los que se incluyen tanto las pantallas como los adhesivos y otras formas publicitarias. También se tienen en cuenta las disposiciones reglamentarias sobre la estética del interior y exterior de los buses, que han sido las que ha llevado a la extinción casi total de las costumbres de decorar los buses a gusto de los conductores y propietarios, planteando argumentos desde la seguridad, la higiene y la legibilidad.

Un ejemplo de estas disposiciones es la resolución metropolitana no. MO-000551 del 24 de mayo de 2014 “por la cual se reglamenta la imagen de los vehículos de Transporte Público Colectivo con integración al modo Metro, en virtud de convenios de colaboración empresarial”. En las consideraciones de esta resolución figuran como garantías que deben ser vigiladas la seguridad, la comodidad y la accesibilidad, las cuales a su vez se dan junto a una prestación eficiente del servicio. La resolución dice que se debe “unificar la imagen de todos los servicios de alimentación por cada cuenca, [ya que esto] ahonda en garantías en términos de comodidad para los usuarios de los servicios de alimentación a quienes se les facilita la identificación de los automotores destinados a tal fin”.

Se pide que la totalidad de los vidrios sea transparente, sin ningún tipo de adhesivo u otro elemento que dificulte o disminuya la visibilidad en grado alguno. Determina que el color de los vehículos deberá ser blanco y que el nombre de la forma asociativa, logosímbolos, marcas, lemas y demás caracterizaciones propias del prestador de servicios, solo podrán ocupar hasta un 20% de la superficie total del vehículo.

En Solobus, los ruteros de los buses se han transformado totalmente, son ahora electrónicos y, según la empresa, hacen un énfasis en los colores y la diagramación para informar sobre el origen o destino, de acuerdo donde se encuentre el bus: el cambio de rutero que se veía hacer frecuentemente a los conductores cuando llegaban al destino para actualizar la ruta, ahora consiste en apretar un botón que actualiza la información. Este nuevo rutero también informa si el bus está equipado con la plataforma para el

acceso de personas en situación de movilidad reducida. En la parte trasera del exterior, todos los buses lucen iguales, sin identificación sobre la ruta que hacen, sobre lo cual la empresa ha dicho que no es necesario informar en la parte de atrás. Esto se puede ver en la imagen 20.

Lo que comunica la empresa respecto a este cambio de rutero es que mejora la visibilidad y la legibilidad, sin embargo, en muchas ocasiones esto no es así. Al costado derecho del bus, es decir, aquel que vemos desde el lugar donde esperamos abordar, una versión más pequeña del rutero aparece con el código de la ruta y en movimiento van apareciendo algunas de las paradas que se hacen a lo largo del recorrido. Este movimiento impide una identificación instantánea de la ruta que necesitamos. En otra situación, cuando se espera el bus en una avenida por donde pasan varias rutas de Solobus, la unificación de la diagramación y los colores, independiente de los destinos, centra la identificación de nuestra ruta en la lectura, y no tanto en los colores.

En este sentido, la recodificación del espacio del viaje compone una alfabetización mediante la práctica de la lectura de otro tipo de símbolos o *códigos*. El cambio de rutero fue uno de aquellos aspectos que dificultaron el uso del servicio cuando entró en operación en el 2015, un problema que también fue identificado por Carmona (2017), al preguntarse qué pasa con las expectativas, las prácticas y, por tanto, la experiencia de los usuarios cuando se encuentran con un sistema de transporte organizado de manera diferente —en su caso de investigación, a lo que sucedía con los habituales microbuses, en la implementación del Metrobus en la Ciudad de México. El autor habla de que las nuevas formas de organizar el transporte mediante dispositivos o intervenciones urbanas tienen el carácter de *operadores espaciales* en tanto son capaces de alterar las disposiciones de los usuarios del sistema.

Al interior de los buses de Solobus se encuentra una pantalla en la parte delantera. Según la empresa, el uso de las pantallas interiores busca “informar al usuario y mejorar la comunicación”. Están programadas con tres secciones: cultura, comerciales y diversión. El peso que ha tenido la Cultura Metro en la ciudad se ha extendido en estas formas a los buses. Las pantallas son para “brindar cultura”, dice Solobus, para indicarle al usuario los comportamientos que debe tener en el viaje. Estas recomendaciones también aparecen en forma de adhesivos.

El interior de los buses de las diferentes empresas presenta por lo general una especie de zonificación donde los elementos visuales están agrupados en el costado izquierdo de la parte delantera del vehículo, procurando que todos los pasajeros los miren (imagen 21). Puede hablarse de esta zona como de un territorio constituido a partir de la codificación del espacio, a través del lenguaje cultural, comercial y de entretenimiento. Por el contrario, en la parte trasera del interior de los buses, en los espaldares de las bancas, aparecen otro tipo de grafías inscritas por los pasajeros, lo cual podría señalar por su parte una desterritorialización en una zona de poca visibilidad. Por la ubicación de estos otros códigos, irreverentes con la “cultura” de la zona delantera del bus, puede hablarse del espacio del viaje como espacio público, en tanto el carácter de estas formas de escritura puede homologarse al del graffiti, con todas las valencias lingüísticas propuestas por Armando Silva (1987): la marginalidad, el anonimato, la espontaneidad, la escenicidad, la velocidad, la precariedad y la fugacidad. (Imagen 22). Sin embargo, esta relación contradictoria entre las prácticas gráficas y espaciales de las partes delantera y trasera del bus no es tan sencilla. El espacio molar de los gráficos institucionales es disputado con la apropiación que hace de este el conductor o el dueño de la máquina a través de imágenes de sus creencias religiosas (imagen 27) o de los afectos que tiene por su propia buseta. Si bien estos mensajes coinciden con una marcada hegemonía cultural y religiosa, la variedad de los mismos ha sido atacada por la homogeneización del aspecto de los buses.

Entender los esfuerzos de las instituciones en la consolidación de *una* imagen del transporte público colectivo como molaridad implica concebir la transformación del paisaje urbano a partir de una serie de acuerdos y principios que tienen a la estética por instrumento para la transmisión de una idea acorde a la modernización. La molaridad recodificadora hace referencia a la coherencia en la que trabaja el proyecto modernizador para hacer coincidir la función y la forma del transporte, lo cual deja entrever el afán de la homogeneización en el entorno urbano, que corresponde con la tendencia progresiva a la expansión y absorción empresarial como esquema del sistema de producción capitalista en su etapa más reciente, aunque tenga como contrapunto, según también la lógica dialéctica de la molaridad-molecularidad, la proliferación y atomización de las prácticas de consumo y de movilidad.

La sociedad burocrática de consumo dirigido opera aquí a un nivel muy gestual, estableciendo una nueva configuración en el paisaje de manera muy determinada. La comparación de las imágenes 19 y 20 muestran algo de esa homogeneización del entorno urbano, donde está minimizada la variedad de colores y de tipos de carros y, tal como sucede en el desempeño del transporte en términos prácticos, es decir, tal como se hace la racionalización del parque automotor, se hace una racionalización del paisaje.

Ahora, la decisión de nombrar este aspecto de la molaridad como recodificadora viene de concebir el espacio del viaje como un terreno nuevo, fundado con la primera etapa de modernización de las ciudades, donde *saber viajar* se convirtió en una estrategia del nuevo habitante urbano. Los entonces operadores de este transporte asignaron al espacio del viaje funciones de acuerdo al papel que empezaron a jugar las máquinas para el desplazamiento en las pequeñas ciudades suramericanas de acuerdo con la escala que tenían sus empresas en aquel entonces, y a la característica marginalidad del automotor en aquel tiempo, gracias a la cual existía la posibilidad de *codificar* por primera vez un nuevo espacio, es decir, territorializar. Desde el principio, no obstante, se vio en las máquinas para el transporte de pasajeros y en su movilidad, una oportunidad comunicativa, publicitaria:

Como aquel vecino que saluda diariamente, o como el negocio donde compramos el periódico o las fachadas que acompañan los trayectos cotidianos, el tranvía y el ómnibus se volvieron elementos habituales para quienes circulaban por las capitales sudamericanas en la primera mitad del siglo XX. Un espacio público en movimiento constante que conectaba, traspasaba y reunía a una ciudad cada vez menos aprehensible y más difícil de comprender o, simplemente, de dimensionar o catalogar. Los tranvías y ómnibus eran máquinas de la movilidad que permitían que personas y lugares muy distintos se pudieran identificar como pertenecientes a una misma urbe. Fue esta condición de espacio público móvil de gran alcance territorial y social la que explicaría la utilidad que se les dio a estos vehículos como medios de comunicación publicitaria. (Giucci & Errázuriz, 2018, p. 120)

Como comentan los autores, el papel de los medios de transporte en la promoción de mercancías, casi nace con ellos. Esto es una muestra más de la coherencia que tiene la forma visual y estética que adquiere el paisaje con el sistema de producción en que está inserto, sin embargo, y por ello, las transformaciones que acontecen desde el inicio de este siglo, alcanzan un grado importante de organización formal sin precedentes. Más adelante, los autores hacen alusión a esta coherencia señalando que el transporte público representa la sociedad que atraviesa, y puede decirse que se debe a su naturaleza móvil y a su ritmo repetitivo:

La posibilidad de un espacio público rodante, que reunía en un recorrido fijo a personas y realidades diversas que habitaban ese trayecto, no solo permitía segmentar a la población de una ciudad con fines comerciales, sino que además ofrecía nuevos recortes para entender la urbe. Cada línea de ómnibus o tranvía era, en última instancia, una radiografía o disección de las personas, edificios, objetos, actividades y costumbres que confluían diariamente en un recorrido específico. Cada línea era única y distinta, expresión y producción de un territorio delimitado. (Ibíd., p. 121)

Además, esta función segmentadora de las líneas de transporte público no solo hace alusión a la segmentariedad de Deleuze & Guattari, sino que habla de un sistema de orientación en la ciudad, muy asociado al *saber viajar*, mediante el cual se puede conocer su composición. En el sentido de la segmentación, el movimiento y la repetición, resaltar la función orientadora resulta más acertado que hablar propiamente de una radiografía de la sociedad. Si bien puede entenderse al transporte público colectivo como una recopilación de la diversidad de caracteres y situaciones que acontecen en el recorrido, las metáforas organicistas tienen el problema de hacer referencia a una sociedad fundada en cierta naturaleza, que compone un sistema cerrado, y no deja espacio al desfase vital, constante y al movimiento persecutorio que engendra la dialéctica de la molaridad y la molecularidad, del orden y la espontaneidad, de la segmentación y la fuga. Si se continúa la discusión sobre el concepto de *lugar* y se entiende la vida urbana como “un irreductible producto de la mixtura” (Amin & Thrift, 2002, p. 3) y a las trayectorias de

las ciudades como “un repertorio de potenciales los cuales contienen elementos impredecibles como un resultado de la co-evolución de problemas y soluciones” (p. 4), —lo cual tiene que ver con llamar *contingencias* a muchos de los acontecimientos producidos y productores de los viajes en transporte público colectivo—, será necesario comprender la insuficiencia de la idea de *sistema* para comprender la movilidad.



Imagen 17. Calle 48 “Pichincha” desde el viaducto de la Línea B del Metro, hacia el Oriente.

3:57 p.m. 29 de octubre de 2010. Captura propia



Imagen 18: Calle 48 "Pichincha" desde el viaducto de la Línea B del Metro, hacia el Oriente. 4:48 p.m. 7 de julio de 2022. Captura propia



Imagen 19. Calle 48 "Pichincha" desde el viaducto de la Línea B del Metro, hacia el Oriente. 3:57 p.m. 29 de octubre de 2010. Captura propia



Imagen 20: Calle 48 "Pichincha" desde el viaducto de la Línea B del Metro, hacia el Oriente. 4:48 p.m. 7 de julio de 2022. Captura propia



Imagen 21: bus 735 Prado Estrella. 24 de junio de 2022. 1:27 p.m. Recorridos perceptivos
(IMG_0917)



Imagen 22: bus 735 Prado Estrella. 24 de junio de 2022. 1:42 p.m. Recorridos perceptivos (IMG_0921)

TERCERA PARTE

PERCEPCIÓN, AFECTACIÓN Y PRÁCTICA DEL ESPACIO

La experiencia del viaje en transporte público colectivo —bien sea entendida como una experimentación inagotable o como saber adquirido— está determinada por su naturaleza móvil. En principio, el movimiento otorga a esta experiencia una singularidad diferenciadora de cualquier otra experiencia espacial en tierra. Con el movimiento, la corporalidad y la percepción son alteradas. Ahora, este movimiento, atado a la lógica del transporte público, no ejerce inercialmente un efecto sobre unos cuerpos aislados. Estos se constituyen como actores del viaje, con unos roles claros dentro de esta mecánica, que trasciende además el funcionamiento de las máquinas para implicar el funcionamiento de la metrópoli entera.

En esta investigación, los sujetos del viaje que se han estudiado son los pasajeros y los conductores, no obstante, se han tenido en cuenta los agenciamientos que otros actores tienen sobre las experiencia de viaje de los sujetos, como son los *venteros* y las empresas.

Los pasajeros también llamados usuarios, sobre todo en el lenguaje institucional, o viajeros, son sujetos de la modernidad y la urbanidad. La práctica de viaje, que da sentido al término con que se denominan tiene que ver con una particular forma de desplazamiento la cual es en principio pasiva, ya que no tienen responsabilidad sobre la conducción del viaje (Jirón et al., 2018). Los pasajeros establecen un contrato con la empresa de transporte a partir del pasaje que cancelan al subir⁴⁰, de esta manera se constituye un rol singular, caracterizado por la espera, que da lugar a una forma de

⁴⁰ Decreto 170 de 2001. Artículo 6. SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DE PASAJEROS: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

percepción relativamente independiente del transcurso del viaje. Para el pasajero se abre un espacio-tiempo de posibilidades en la espera por llegar a su destino, por lo que nace con él el concepto de *tiempo de viaje*, cuya eficiencia se disputan las soluciones urbanas y tecnológicas del proyecto modernizador y en particular de esta etapa centrada en la racionalización. El usuario es, además, el sujeto de la planeación de la movilidad, según el cual se mide cuantitativamente el éxito de las implementaciones. Sin embargo, este *tiempo de viaje* no es solamente cronométrico. En él se producen de una forma particular las espacialidades del viaje, y estas a su vez moldean el cuerpo del pasajero y dan lugar a su *experiencia y sabiduría*.

Opuesto a este contrapunto, históricamente, el entendimiento de la condición de pasajero y los viajes cotidianos por parte de aquellas disciplinas especializadas en transporte han optado por una posición racionalista y funcional. Mientras la mayor parte de los esfuerzos han estado concentrados en comprender y modelar patrones de movilidad objetivables tales como tiempos de viaje, fiabilidad, disponibilidad temporal y espacial, costos y capacidad, el acto mismo de viajar o la experiencia subjetiva del viaje ha sido desatendida (Schiefelbusch, 2010). Esta aproximación reduccionista se vincula directamente con una concepción del transporte como una demanda derivada. Es decir, una actividad que se lleva a cabo para finalmente hacer otra cosa más importante; una expresión del deseo de concretar otra ambición particular (Shaw y Sidaway, 2010). En cambio, la experiencia de viaje como fin en sí mismo pareciera que ha quedado reducida al viaje de placer, turismo, aprendizaje, o a la expedición. Recién avanzada la primera década de este siglo, observamos un cambio significativo en la aproximación de las ciencias sociales al problema del pasajero y el viaje cotidiano. Originado en lo que se ha conocido como el giro de la movilidad, se ha desarrollado un creciente interés por la experiencia misma del viaje, las posibilidades de lugarización, las sociabilidades de estos viajes, etcétera. (Zunino Singh et al., 2018, pp. 140, 141)

No obstante, la atención sobre el sujeto que es el viajero, desde los enfoques funcionalistas de la movilidad de las instituciones, las empresas o incluso la academia, hasta un gran número de investigaciones sociales en el marco del giro de la movilidad —el mismo libro citado, *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, tiene un capítulo dedicado a los pasajeros y ninguno a los conductores— dejan fuera de su consideración la experiencia de viaje de otros actores como los conductores, los venteros o los despachadores. Esta constante puede tener relación con dos motivos. Primero, los pasajeros son finalmente los clientes del negocio del transporte público, y depende de su nivel de satisfacción el éxito del mismo. Recientemente las encuestas para evaluar la calidad de un servicio emplean el término *experiencia*, pero las preguntas por esta siguen haciendo referencia a la satisfacción en grados cuantitativos. En segundo lugar, es posible que la masificación de la práctica del viaje cotidiano haga más visibles las inconformidades y necesidades de este sujeto que de otros, visibilidad impulsada por una repetición constante en el discurso empresarial y estatal del mejoramiento del servicio para el usuario.

Los conductores son, por el contrario, viajeros activos. Tienen la responsabilidad de conducir con éxito la máquina entre origen y destino. Son los sujetos que más habitan la arquitectura maquinal que es el bus por el tiempo que pasan desempeñando su trabajo en esta. Conocen su condición mecánica a través de los sentidos, del ruido, la vibración, el olor, y con este conocimiento desarrollan una coreografía gestual de la conducción a la cual los pasajeros se entregan con confianza cayendo en ocasiones en un sueño profundo o en las ensoñaciones más abstractas. El ritmo fluido desarrollado por la práctica intensiva no se limita sin embargo a la conducción. Los conductores son los que están de primera mano en relación con los pasajeros y deben tener en cuenta una gran cantidad de variables para desempeñar un buen trabajo: el valor del pasaje, la entrega de la devuelta, el timbre que demanda la parada, el tiempo necesario para la subida y bajada de los pasajeros a través de los espejos y lo que acontece en la vía. Su compleja experiencia trata de una introyección corporal de la mecánica del viaje en transporte público. Conocedores por excelencia de esta dinámica son, a la vez, los sujetos menos escuchados y más responsables de esta misma, aun cuando las acciones llevadas a cabo en esta tercera fase de racionalización del transporte, los han alejado

progresivamente de la práctica de este conocimiento. Según lo que relatan las empresas, la racionalización del parque automotor, que viene con la incorporación de múltiples dispositivos y la solución de las tareas asociadas al interior de la institución, como se ha comentado, busca reducir las labores del conductor solo al manejo del vehículo.

Esta situación es contradictoria, porque si bien es común escucharlos hablar del estrés que produce la interacción con los usuarios, también es frecuente la inconformidad sobre la cesión de poderes y la progresiva conversión en una “extensión de la máquina”. Producto de esto puede ser la escasez de personas que quieren asumir el trabajo de conductores que enfrenta el transporte público a nivel de ciudad.

Otro actor importante para la experiencia del viaje en bus, mencionado parcialmente en este trabajo son los *venteros*. Son personas que abordan los buses generalmente para vender algo, pero la venta no es la única actividad que desempeñan, aunque el intercambio de dinero sí es un objetivo casi por completo. Los buses, aun en la etapa de racionalización en que se encuentra el transporte público colectivo, son un espacio de relativa libertad, si se lo compara con el Metro y los demás medios que la empresa de transporte masivo opera. A pesar de que con la conformación de Solobus la Avenida Guayabal no pudo ser más “trabajada” y que muchos buses llevan adhesivos junto a la puerta delantera donde prohíben el ingreso de venteros, es muy difícil ejercer control sobre esta actividad. Nuevamente, la responsabilidad por la subida de estas personas es del conductor, a quien, en el discurso se le agradece la oportunidad de trabajo y son obsequiados frecuentemente con los dulces que se venden. Los venteros son actores contingentes que aprovechan la disposición arquitectónica del bus encontrando en él una audiencia que necesariamente nota su atención. Alteran la experiencia de pasajeros y conductores introduciendo variaciones en el paisaje a través de los sentidos, sobre todo el gusto; podría decirse que son en gran parte responsables del paisaje gustativo del viaje. Los otros sentidos se ven también atraídos por la llegada del ventero: el tono de voz, el discurso, el paso a través del pasillo y el ofrecimiento del producto irrumpen en la atmósfera. Luego descienden.

Ahora, ¿de qué manera es importante analizar la experiencia móvil desde los elementos perceptivos y la afectación de estos sobre la práctica? Pues bien, responder a esta pregunta equivale a sugerir que la experiencia se compone a partir de la

percepción, primer movimiento de cognición del sujeto en el mundo (Merleau-Ponty, 1993). En este sentido, los elementos perceptivos hablan de aquellas cosas que en su repetición juegan un rol importante en la producción del espacio a través de la relación con los sujetos de viaje.

Tener presentes los elementos perceptivos que componen el viaje en transporte público colectivo en la actualidad además deja un precedente de lo que acontece en esta etapa del proyecto modernizador resaltando el valor de lo cotidiano, salvándolo de la obviedad y el sinsentido con que es tratado a nivel urbano en el afán por argumentar las estrategias para la efectivización del tiempo y el espacio.

Como se comentaba al inicio, la espacialidad que es el paisaje, gracias al movimiento del viaje, refuerza su involucramiento y su carácter integral y si se quiere atmosférico donde la relación entre el sujeto que percibe y el mundo, a través de las materialidades del bus, y su mecánica, se vuelve intensa y de límites difusos. No obstante, el espacio del viaje es producido también por fenómenos que son percibidos con especialidad por uno de los sentidos más que por los otros. Reconocer que los espejos son objetos oculares, por ejemplo, da lugar a una reflexión sobre lo visual; al igual que reconocer el lugar que tienen los audífonos en los objetos de los pasajeros nos permite hablar de un paisaje sonoro.

A continuación se presentan aquellos fenómenos que se asocian especialmente con los sentidos. Muchos de ellos son mediados a través de objetos que cambian la forma de estar en el espacio: la sombrilla, los audífonos, el bolso, la ropa, incluso la tarjeta cívica, el dulceabrigo en el caso de los conductores, entre otros. La experiencia del viaje no se trata solo de cuerpos que perciben un espacio predefinido. Los objetos son parte de la composición de situaciones que a su vez constituyen la experiencia de viaje. “Los objetos y materialidades de la movilidad [...] podrían estar capacitados para orientar a las personas hacia formas de coordinación, al mismo tiempo que pueden provocar derivaciones específicas en la acción y en la experiencia cotidiana de su movimiento” (Jirón et al., 2018, p. 107).

En efecto, las cosas que llevan y emplean pasajeros y conductores transforman los gestos, amplían la idea de *saberse mover* o *saber viajar*, ya que no es lo mismo hacerlo con una sombrilla mojada, con una maleta pesada, con audífonos o con un celular en la

mano. De igual forma, los objetos y su ausencia transforman el espacio, se socializan en él: la incomodidad que generan las maletas de quienes van de pie en los que van sentados, los hilos de agua que desprenden las sombrillas a lo largo del pasillo cuando el viaje se hace bajo la lluvia, lo que implica que alguien no use audífonos y en cambio ponga sus dispositivos en altavoz. Los objetos, por tanto, son alteradores de los sentidos y en muchas ocasiones son la fuente de los elementos perceptivos analizados.

En últimas, exponer los elementos perceptivos en la forma de fenómenos que nos informan sobre la composición del mundo, completando el movimiento cognoscitivo de la experiencia, es sobre defender la percepción como una metodología que se aproxima a la realidad como fuente de conocimiento, reconociendo de entrada, en sus formas de organización manifiestas, la información necesaria para conocer el mundo sin prejuicios.

6

ESPEJOS, REFLEJOS Y CAPTURAS DE LA ATENCIÓN

La experiencia del viaje, como cualquier otra experiencia de la vida cotidiana está dominada en gran parte por el sentido de la vista. Sin embargo, las actividades gracias a las cuales se desarrolla el viaje dan una especialidad a este sentido. La responsabilidad de los conductores ha multiplicado los ojos en el viaje a través de objetos como los espejos y las cámaras, se demanda de ellos una permanente vigilia. Por el contrario, los pasajeros pueden cerrar los ojos, dormir incluso, pero también dejar a la vista encontrarse con los ojos de los conductores, y de los otros viajeros, posarse en el espacio interno del bus que captura la atención con códigos, mensajes, colores, formas o tener su propio objeto de atención visual en el celular. Este sentido, mediado por los objetos que componen la espacialidad del bus, o bien los objetos que traen los pasajeros y conductores al mismo, tiene particularidades que ningún otro espacio ofrece.

Los espejos del bus permiten la relación entre el habitáculo de los conductores y el de los pasajeros a través del sentido de la vista. Son objetos imprescindibles para hacer bien la labor, los gestos que involucran el espejo permiten al conductor estar seguro de cuándo reanudar la marcha después de dejar a alguien; controlar quién no ha pagado el pasaje, observar la distribución de los pasajeros a lo largo del pasillo; mantener el control y la seguridad del vehículo en la vía. Los espejos son dispositivos de comunicación con la parte trasera del bus y con los pasajeros.

Una muchacha corre para alcanzar un bus que va a zarpar. Y hace contacto con el conductor a través del espejo para decirle que la espere. Exitoso. (Diario Recorridos perceptivos, 11 de julio de 2022)

El espejo, según Lefebvre es un objeto “evanescente y fascinante” (2013, p. 232), diferente de cualquiera de los otros objetos, con dos características que se corresponden con su función dentro del bus: en primer lugar, tiene un carácter dual en tanto que transaccional, es decir, dirige a algo más, a la vez que es un propósito en sí mismo; en

segundo lugar es un objeto en el espacio que por su naturaleza puede informar acerca de él:

En ese espacio que viene producido primero por la vida natural y después por la vida social, el espejo introduce verdaderamente una doble espacialidad: un espacio imaginario respecto al origen y la separación, pero a la vez concreto y práctico en tanto que coexistencia y diferencia. (p. 233)

Por otro lado, el espejo propicia la producción de relaciones de género entre conductores y pasajeras: un conductor joven de varias rutas de integrado de Costrasana, a quien he hecho sombrero en la buseta 937X entre Prado y la Estación Itagüí, relata que las relaciones con las mujeres inician con miradas a través de los espejos, y que esta es la razón de ser de la decoración de las cabinas. Esto también lo comenta el conductor de la ruta de Calatrava de Solobus, quien dice que anteriormente, la razón de las decoraciones era generar la atención de las mujeres y ellas a su vez marcaban una pauta de reconocimiento y distinción en ellos. Las decoraciones y los espejos se conjugaban para capturar la atención.

La decoración se hizo, digamos, regla, se hizo famosa... La mayoría de nosotros los conductores era muy... hoy en día lo califico, muy estrambóticos, por decirlo de alguna manera. Éramos muy aliñados. Y la idea de que era la oficina... la cabina donde está el conductor siempre se ha llamado dizque la oficina del conductor. Y en ese entonces salieron muchas cosas. Salieron los peluches, entonces hay gente que vivía de eso. El pellón o la parte donde uno se sienta lo forraba uno con una cosa de hilo que se llamaba el pellón. Era un traje que se le colocaba a la silla del conductor. Era un traje. Podía ser azul, blanco, del color que usted quisiera. Rojo si era muy hincha del Medellín, roja y azul. Si era muy hincha del Nacional... bueno, era muy novedoso en el momento. Luego empezó una señora a sacar los peluches, o sea los espejos retrovisores se empezaron a forrar de unos peluches [...] las palancas de cambios también. Y empezaron a cambiar esos estilos. Yo empecé con los

peluches, luego vino el nacarado: el nacarado era en los tubos, se forraban de un nacarado muy llamativo. [...] Fueron épocas donde la decoración del vehículo era muy... Los patrones casi... muy pocos patrones patrocinaban eso, pero la ganancia del conductor daba, daba para uno ponerlo de cuenta de uno, uno que le gustaba ver el carro bonito [...] Después vino las consolas, las consolas eran, en la parte del frente donde están los dos parabrisas, en la parte de adentro empezaron a colocar como una especie de repisas y encerraban las repisas en vidrio y colocaban trago, eran los frasquitos pequeños de licor, no para ingerir sino decorativos, carritos antiguos, las vírgenes que no pueden faltar: la María Auxiliadora, la Virgen del Carmen. Y hasta fotos del mismo bus, después ya vino esa otra época, ya empezaron a quitar las consolas y empezaron a decorar los vidrios en la parte de adentro con fotos del mismo vehículo o hasta el mismo conductor parado en el vehículo... todo fue un proceso, todo fue un poco de cambios y en épocas. Cada dos años salía un estilo nuevo, una moda nueva y digamos uno se ponía muy alegre y se metía en ese cuento de que el carro de uno tenía que ser más bonito que el otro, o que el de la otra empresa. [...] Ya empezaron a existir los colganderos, los dados grandísimos, unos peluches grandes, unas bolas, conejos, animales colgando: ¡peluches!... ¡porque a las mujeres les gustaba mucho!

—¡Ah! ¿Era por eso?

—Sí, era parte. Pues eso era llamativo. Para nosotros los conductores las mujeres yo creo que marcaron una pauta de impulso, de egocentrismo, de sentirnos importantes ante ellas y todo lo demás, que eso ayudó. Yo creo que las mujeres sin querer, sin proponérselo ellas mismas, pero el hecho de mirar un conductor y el hecho de estar sentada en el carro más bonito, en el carro más decorado, en fin, eso ya te hacía diferente, te hacía distinto: “¡Ah, el que maneja tal carro! ¡El que maneja aquel todo decorado lo más de bonito!” Entonces eso ya llamaba la atención. Sí, daba una distinción y con eso ya... ganaba puntos en ese entonces. [...] Dicen que la gasolina sube aviones y que baja calzones, ese era un dicho. Y a las mujeres las atraía mucho la gasolina. Digamos que en esos estratos, digamos que en esos barrios, el conductor para la mujer era muy llamativo. Nos llamaban los perros, nosotros

éramos muy perros, pero sí, todo se daba, no era que uno se lo propusiera. Las mujeres querían ser amigas de los conductores, no voy a decir que es porque se querían acostar con ellos, o ser novios, mozos, no, querían ser amigas de los conductores, querían saludar a un conductor. Querían en su círculo decir “yo conozco ese conductor”, entonces lo saludaban a uno con las amigas. Las estudiantes de esa época sobre todo. [...] A ellas eso también les daba una distinción, entonces fluía mucho la amistad. Y con el mismo usuario, fluía mucho. No era tan competitivo, como hoy en día. Es que los cambios han sido rotundos, tremendamente. Ahora no somos muy bien vistos... (Conversación con un conductor de la ruta Calatrava-Éxito de San Antonio, Solobus)

Este fragmento que describe el auge de la decoración al interior de los buses y la socialización de ese espacio implicando la presencia femenina transmite el ejemplo de la extraña transformación que han tenido estos elementos visuales en el espacio del bus, sobre todo el del conductor. Por un lado, la caída de aquella moda es evidente, pero por otro, es impresionante cómo a pesar de las intenciones y esfuerzos llevados a cabo por la racionalización del transporte no se ha logrado aún la completa homogeneidad de los vehículos, y las imágenes que se han capturado en los recorridos perceptivos de esta investigación pueden aun dar cuenta de aquellas decoraciones descritas por el conductor de Calatrava, sobre todo en lo que respecta a la supervivencia de las imágenes religiosas. Esto habla de una fuerte contradicción espaciotemporal, socioespacial, de una resistencia estética y laboral que se lleva a cabo en los bordes de la figura de Convenios de Colaboración Empresarial como es el caso de Cootrasana, la otra empresa de buses en el corregimiento, donde es posible de ver en muchos de ellos, objetos como los descritos en la conversación.

La decoración de la cabina domina la visual del interior del bus, y en esta captura de atención se encuentran pasajeros, pasajeras y conductores. Quizás esta era la importancia social de los objetos ornamentales y su estrategia de visibilización. Ubicados aprovechando la disposición de las bancas de los pasajeros, la cabina decorada queda como remate de la perspectiva que atrás todos y todas comparten.



Imagen 23: bus 099 Prado Minorista (Limonar). 11 de julio de 2022, 1:34 p.m. Recorridos perceptivos. (IMG_1201)

Enfoco la mirada constante del conductor en el espejo circular de la esquina superior derecha de la cabina. Parece que hacemos contacto visual a través de la cámara, entonces la fotografía logra encarnar la relación entre pasajera y conductor a pesar de que nos miramos a través del espejo desnudo sin ornamentos. Sobre este espejo también puede verse una cámara y más abajo, el dispositivo para cambiar la forma de

recaudo. En la puerta abierta aparecen los reflejos del letrero del bus, es posible reconocer la D de PRADO.



Imagen 24: bus 093 Prado Minorista (Limonar). 2 de julio de 2022, 5:34 p.m. Recorridos perceptivos (IMG_0964)

El espejo sobre la puerta adelantada de este carro me ha hablado sutilmente con un estampado de flores en los bordes. Es un círculo pequeño, como una luna o una lámpara en la cabina, que trae la luz del exterior a la penumbra que se cierne sobre el interior del bus por la hora.

Antes de su realización práctica, antes de su fabricación material, el espejo ha existido de un modo mágico o mítico. La lámina de agua simboliza la superficie de la conciencia y el proceso material (concreto) de desciframiento que surge desde la oscuridad hacia la luz. (Lefebvre, 2013, p. 233)



Imagen 25: bus 098 Luis Ferney Cataño Castañeda. Prado Minorista (Limonar) 9 de junio de 2022. 11:50 a.m. Sombreado conductores (IMG_0835)

Tres visuales: Mis ojos y mi lente contra el espejo retrovisor, mostrando las imágenes religiosas que Luis Ferney ha colgado: “Que no falte la presencia de Dios”, dijo. Allí se refleja él, con su mirada atenta en la vía; y se refleja también un poco del contexto del Centro de Medellín, un stand de venta de camisetas. Sobre nosotros un ojo desconocido a través de la cámara del bus.



Imagen 26: bus 937X Juan Alzate. Prado Itagüí (Descanso). 9 de junio de 2022. 2:15 p.m.
Sombreado conductores (IMG_0897)

Uno de los espejos de la buseta que estaba manejando Juan Alzate, y a raíz del cual me comentó que la razón de estos lujos está en capturar la mirada de las pasajeras. Al igual que este, el espejo de la mitad está bordeado de peluche verde. Las miradas con ellas, dice él, comienzan por los espejos.



Imagen 27: bus 091 Prado Minorista (Limonar). 6 de julio de 2022. 5:07 p.m. Recorridos perceptivos. (IMG_1097)

Una imagen del arcángel San Miguel en el vidrio divisorio de la cabina, y en el parabrisas la imagen de la Virgen María. Estas imágenes religiosas forman parte del territorio gráfico, localizado en la parte delantera del bus, al costado izquierdo, para visibilidad de todos los pasajeros. Aquí se encuentra el número del bus, una recomendación sobre el uso del tapabocas, un aviso que advierte que estamos siendo grabados, el contacto de taxis de Coostrasana y el número para reportar cómo conduce el operador. San Miguel sigue presente aún en el deterioro del material, una muestra del uso y el paso el tiempo. En la cabina se alcanzan a ver los logos del chasis y de la carrocería (Hino y Marcopolo respectivamente).



Imagen 28: bus 091 Prado Minorista (Limonar). 6 de julio de 2022. 5:10 p.m. Recorridos perceptivos. (IMG_1101)

“¿Quién como Dios?”. Cualquier espacio es propicio para una expresión religiosa. En la puerta a su vez se refleja el contexto del lugar que transitamos: el barrio El Limonar. Árboles y guaduales hablan de una mancha verde en la ruta.



Imagen 29: bus 754 Prado Itagüí (Descanso). 6 de julio de 2022. 6:17 p.m. Recorridos perceptivos (IMG_1131)

Otro Arcángel San Miguel muestra la repetición de esta imagen. En una postura diferente a la anterior, de igual manera San Miguel somete al demonio. La imagen aparece tras los reflejos difusos que produce el vidrio en que está estampada y que separa la cabina del resto del bus. Tras él se ve al conductor usando audífonos, con el gesto que busca las monedas para devolver. Abajo un anuncio pregunta cómo conduce y un número para reportarlo. Este es un anuncio de Invías y de la Superintendencia de Transporte. Coincido en el primer plano con la postura de una pasajera que va usando tapabocas, y por el gesto de su mano, usando el celular. La luz aún inunda el vehículo, a pesar de tratarse del final de la tarde.

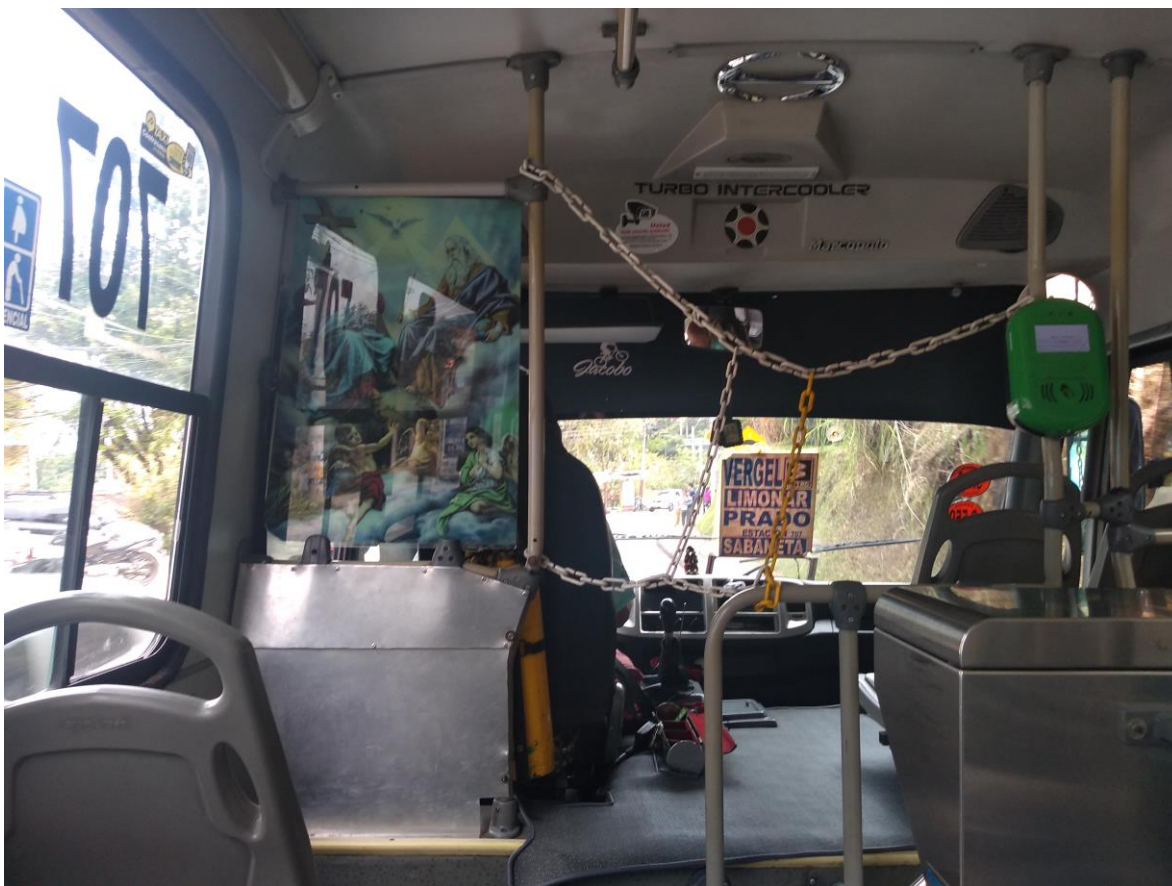


Imagen 30: bus 707. Prado Itagüí (Barichara). 4 de marzo de 2022. 2:55 p.m. Recorridos perceptivos (marzo 4-bus 707 (1))

La Santísima Trinidad es la imagen que separa la cabina del habitáculo de pasajeros. En ella se reflejan el número del bus y la perspectiva de las ventanas, componiendo con las imágenes originales, el territorio gráfico del bus. La cabina está sellada con cadenas plásticas que ponen en evidencia la imposibilidad de sentarse con el conductor como copiloto. Se ve el revés del tablero de la ruta que está operando, el espejo y algo del contexto del sector, que parece atravesar una parte poco urbanizada. El acero resalta como material de la registradora y parte de la división de la cabina. Domina el gris, luego el verde. La luz que entra en el carro atenúa y opaca los colores.



Imagen 31: bus 093. Prado Minorista (Limonar). 2 de julio de 2022. 6:00 p.m. Recorridos perceptivos (IMG_0987)

*El bus es un objeto que produce reflejos, imágenes en movimiento, el desdoblamiento de los espacios, que casi parece que reafirma o pone en duda su existencia: más bien revela la ambigüedad de las materialidades que lo componen y recuerda fielmente las imágenes de *Playtime* de Jacques Tati (1967), en la que la París tradicional se muestra solo a través de los reflejos de los edificios modernos.*

El bus dobla la ciudad, refleja la ciudad en su materialidad ilusionista. Funciona como una metáfora de la misión del transporte: mover la ciudad, llevarla dentro de estas máquinas de un lado a otro. La movilidad es componente básico del mestizaje, del encuentro con el otro y del reflejo en el otro.

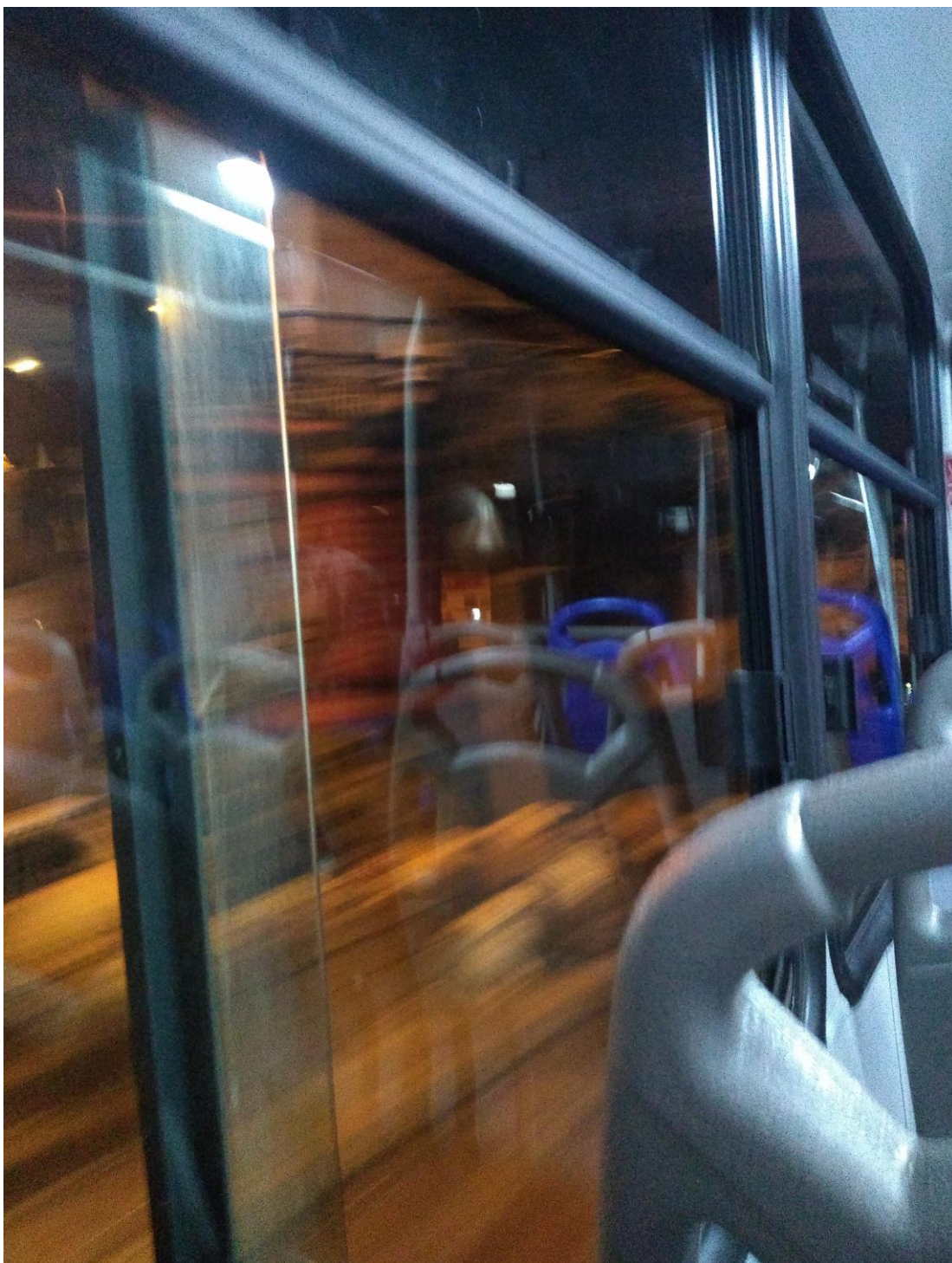


Imagen 32: bus 703. Prado Itagüí (Barichara). 14 de febrero de 2022. 8:53 p.m. Recorridos perceptivos. (14-02-2022 foto-bus 703 prado Itagüí barichara dir. Prado, reflejos)

Un contraste de dos luces artificiales: la de afuera, naranjada y cálida; la de adentro blanca y fría. Las bancas ya vacías se doblan en el vidrio, y parece que el bus interno existiera con su blancura en la calidez de la calle. Las bancas fijas surcando en la nada el veloz movimiento del mundo exterior. Este efecto de la noche en las espacialidades del transporte es mencionado por David Bissell (2009), de una forma tan acertada y bella que vale la pena traer el fragmento completo:

“Perpetuo reflejo de sí mismo”:

“Al viajar de noche, una experiencia que es frecuentemente omitida en las narrativas geográficas del viaje, las formas de visualizar el paisaje cambian. Los paisajes quizás familiares y reconocibles en el día, se presentan extraños y desconocidos. [...] El espesor y el volumen del paisaje disminuyen. Aquí no hay nada que mirar, salvo los destellos etéreos, brillos, chispas y esferas que irrumpen en la oscuridad de la noche.

[...]

Aquí, el tiempo diurno, enganchado entre las experiencias visuales y quinesésicas del movimiento se deshace. Esta es quizás una de las más características experiencias del no-lugar de Augé (1995) donde, en ausencia de cualquier identificación geográfica en el exterior, el cuerpo podría estar en cualquier parte. De hecho, esta inaprehensibilidad de la localización podría también tener efectos humillantes, reduciendo la autoridad de los pasajeros a localizarse a sí mismos geográficamente, transfiriendo incluso un mayor grado de confianza al tren. Donde el paisaje exterior se hace menos nítido, el entorno interior puede ser acentuado. La propiedad reflectiva de la ventana provee un lente reflexivo que refuerza la visual hacia el interior del vagón, haciendo sobresalir aquello que está inmediatamente próximo al cuerpo.” (Bissell, 2009, pp. 52, 53, traducción propia)

7

LO DISTANTE Y LO PRÓXIMO

La visualidad del paisaje es muy diferente entre pasajeros y conductores. Para aquellos, el paisaje puede ser muy amplio y estar compuesto por el color de las montañas, el sol, el cielo, que aparecen junto con pensamientos ensoñadores y estéticos, manifestando un alcance escalar inclusive regional. O puede estar compuesto por otros elementos muy próximos como la decoración de la cabina, el contenido del celular, la vestimenta de los otros pasajeros y su género.

Por la mañana si está haciendo lindo día, con sol, un día solado con cielo azul es inevitable no mirar para las montañas de La Florida cuando voy ahí cogiendo la UVA, que se ven esas montañas tan espectaculares ahí. Que uno a veces dice “uy, esto de qué color es o qué”, porque uno a veces piensa que esas montañas son hasta azules, como limpias. Entonces es inevitable no disfrutar de ese momento cuando voy en el bus entonces digo “vale la pena ir ahí”. (Conversación con Gladys Grajales, pasajera de la ruta integrada San Antonio de Prado-Estación Estrella)

Por el nivel de la vista, como te digo voy como observando el paisaje. Digamos, cuando voy en el integrado como que siento parte de ese paisaje a las personas que van adentro y me gusta mucho esa diversidad que somos. [...]

[En el Metro] Yo muchas veces me siento como metido en un cuadro. Me pasa mucho cuando voy entre Ayurá y Aguacatala, que es un trayecto más bien larguito. Y me gusta mucho algunas veces el efecto de las nubes en las mañanas, entonces sí, se siente como hacer parte de un montón de paisajes que uno ya ha visto en obras de arte y el hecho de percibirse ahí... me gusta esa sensación, es muy bacano. [...] Por ejemplo ese efecto de las nubes es muy bacano en la forma como se mezcla con los edificios, que es tan característico de Medellín, que hay edificios en las montañas. Eso en otras partes de Colombia no es tan común.

Entonces para mí el efecto que hace la luz con esa nubosidad me parece muy bacano. Es como un paisaje como muy futurista, me parece una película como Blade Runner o algo así. [...]

Me ubico en la puerta por la que salgo, no es tanto pues como por mirar allá sino por la puerta por donde salgo. Entonces cuando vengo miro es hacia el otro lado. Hay vistas también muy bacanas. Precisamente como yo me monto en Exposiciones hay una sensación de perspectiva justo en la estación porque se ve toda la 33. Y precisamente como en la hora del taco, entonces es una sensación de perspectiva, las luces... Se ve muy muy bacano. (Conversación con Joel Quinchía, pasajero de la ruta integrada San Antonio de Prado-Estación Estrella)

A diferencia del conductor, los pasajeros tienen la posibilidad de desprenderse del viaje o fijar su atención de manera libre sobre el entorno próximo y distante. En este espacio-tiempo del viaje, se abre para los pasajeros un intersticio entre la productividad y el ocio, común e injustamente llamado tiempo muerto. Como se ve en el fragmento de la conversación con Gladys y según lo que relata otra pasajera, este tiempo *sirve* para pensar en la planeación del día, iniciar conversaciones laborales y contestar correos.

Una perspectiva alternativa es considerar las múltiples y cualitativas experiencias del tiempo (ver Adam, 1990): primeramente, cómo el tiempo de viaje es confeccionado e incorporado en las prácticas de viaje; y segundo, cómo 'la actividad' no está determinada por una locación fija o una producción económica. De este modo, tomar una aproximación cualitativa al análisis del tiempo, mueve el debate del tiempo de viaje lejos de las restricciones de la economía del transporte, y posibilita que el viaje sea reconsiderado como un espacio-tiempo importante que permite oportunidades como el descanso, la lectura, el trabajo, hacer llamadas, etc., lo cual puede beneficiar tanto a los viajeros como a las otras personas que componen su red (en términos de cómo el viajero realiza su viaje disponiéndose para estar co-presente). (Jain & Lyons, 2008, p. 83)

Jain y Lyons hablan de este beneficio del tiempo de viaje como un regalo para la red social de la que el viajero hace parte, así como para el viajero mismo. Ahora que la tecnología de dispositivos móviles ha avanzado respecto a la fecha del artículo, es posible corroborar esta propuesta en las experiencias de otros viajeros que emplean su tiempo en la proximidad de su celular. Uno de ellos, comunicándose con los compañeros de su banda de heavy metal y escuchando los adelantos de sus grabaciones; otra, avanzando en las series y películas que le gustan. El empleo de este tiempo de viaje en los pasajeros con quienes se conversó, demuestra que los objetos son, ahora más que antes, una parte importante del saber sortear el viaje, de buscar la forma para sentirse más cómodo mientras las distancias de la ciudad son atravesadas, y, de acuerdo con los autores, de regalar a otros el tiempo de viaje, mediante la conversación, la escucha y la lectura.

Por otra parte, hay una cantidad de acontecimientos que tienen lugar en el viaje, algunos de los cuales requieren y obtienen más atención que otros. La relación con las demás personas, dónde se suben y más o menos quiénes son, la atención sobre su género y forma de vestir, puede ser un ejemplo de la práctica de visión atenta (*attentive vision*), una de las formas de “visualizar las geografías cotidianas” propuesta por David Bissell (2009), relacionada casi siempre con la necesidad de ubicarse con respecto a la ruta.

También me gusta mucho identificar la dinámica del colectivo. Siempre estoy viendo qué está pasando alrededor. En algún momento contaba a las mujeres, contaba a los hombres, como en ese ejercicio de la perspectiva feminista de “bueno, quiénes son las que están a esta hora y cómo llegan también al colectivo y quiénes son los que llegan”... que generalmente ya cuando estaba tarde era muy poca la compañía femenina también conmigo. Entonces generalmente de acuerdo a algunas horas también hay más hombres que mujeres en el transporte público, y eso implica como también asumirse en un entorno de riesgo. Entonces hay que estar ahí atenta. También para mí es muy fundamental: si no hay ventanilla, si no me puedo montar en ventanilla, que pueda ser la compañía de una mujer. Si no es posible pues ya toca sentarse ahí en el espacio pequeño que deja un varón. Pero de resto yo siempre

procuro como ser dueña de mi propio espacio o compartirlo con las mujeres. Mmmm entonces en eso pues la visión también está como muy atenta, inclusive también porque hay paraderos de mucho flujo, entonces a veces, me concentraba yo viendo no más eso: la gente que se va a montar en este paradero. Por ejemplo en Barichara, el primer paradero de Barichara es siempre con mucha gente y a veces inclusive a una le toca ver cómo después de ahí el colectivo no vuelve a parar y cómo también la gente se queda viendo que el colectivo no para. Entonces yo a veces, por ejemplo, me quedo como en esas circunstancias, empatizando también con estas personas que necesitan del transporte y que por las condiciones también de que a veces se llena inclusive acá mismo en la centralidad, pues no pueden acceder a él y tienen que esperar más tiempo ahí. (Conversación con Michelle Serna, pasajera frecuente de la ruta integrada San Antonio de Prado-Estación Estrella

Como se veía en la Narrativa y referentes que surgen de la experiencia de la Molaridad Urbana, cuando se hacen descripciones de la espacialidad del paisaje según los roles de los sujetos de viaje, sobresalen sectores, hitos, arquitecturas y perspectivas que orientan y además generan sensaciones particulares. Para los conductores, a diferencia de los pasajeros, el paisaje se compone principalmente por aquello que le conviene al manejo del carro y está supeditado al ritmo de la labor donde hay flujos diferenciados de acuerdo a los días de la semana y las horas:

Uno logra disfrutar el paisaje si está parado en un semáforo. De resto no hay más nada. Porque mientras vos parás a recoger un usuario estás ocupado, mirando el billete, que no vaya a estar falso, mirando cómo va a ser la devuelta, si la tenés, mirando que no te estén engañando, mirando que esté el pasaje completo y todo. Recibís el pasaje, lo distribuís en los cajones y arrancás. Ahí estás es adelante. Con la visibilidad puesta en tu carril: que no se meta el carro de acá, que no se meta el de atrás, el de adelante, la moto, la bicicleta, el usuario, todo. Ahí no tenés persuasión de ningún paisaje. Pero si llegás a un semáforo y acabó de cambiar el semáforo, el semáforo son alrededor de 50 segundos, 54 segundos, 45

segundos, depende del semáforo, entonces ahí como que más o menos descansás un poquitico y te ponés a mirar la gente que pasa, el semáforo, qué sucede allí en la esquina. Cuando cambia el semáforo, otra vez, eso es otra vez ¡dele hijuepucha! No te podés distraer. Por un usuario que se te pueda cruzar, una bicicleta, una moto... Entonces esa es la situación, entonces el paisaje, no, no es lo mismo andar en un carro particular. Andando en un carro particular vos no tenés tiempo. Podés parar a tomar fresquito, visualizar “ay, paremos aquí, mirá, yo no había visto esto...”. Tenés las gafas de turista que son las mejores gafas que hay, pero las gafas de conductor, ¡no! Eso es muy difícil. Vos no alcanzás a percibir eso. Aunque hay rutas muy buenas para mirar, para distraerse, para relajarse, ¡pero no hay tiempo! No hay el tiempo para hacerlo, en ningún momento. [...] Me gusta La Estrella, La Estrella séptima me gusta el paisaje, me gustan los caminos, no hay unas subidas pendientes, no hay caminos peligrosos, las calles son anchas, ese es el paisaje que nosotros miramos. Ese es el paisaje que nosotros tenemos en cuenta para trabajar [...], el paisaje no son los árboles, no son las montañas, no es el ambiente, no, el paisaje es si el carro cabe, si el carro va a caber por donde está situado. (Conversación con conductor de Calatrava-Éxito de San Antonio Solobus)

El paisaje de los conductores equivale la mayor parte del tiempo a la ruta y a la labor de la conducción sobre todo en lo referente a la parada y el recaudo del pasaje, lo cual denota un carácter de proximidad. El paisaje distante para ellos, está asociado a la elevación que genera la infraestructura como los puentes, pero la abstracción de su labor es imposible al tener que desempeñar todas las tareas que se enumeran en el fragmento de la conversación. Las *gafas de conductor*, tal como él lo dice, son las que muestran un paisaje de gran responsabilidad y ocupación sobre lo inmediato, aquellas cosas distantes, “los árboles, las montañas, el ambiente”, están reservadas para quien tiene tiempo. A pesar de que la visión es un sentido que logra vincular imágenes de lugares distantes, parece que esta distancia debe igualmente saldarse con tiempo. Esto alimenta el debate sobre la concepción del paisaje como imagen bidimensional a la vez que inmediata, pues la práctica del viaje y el movimiento que lo constituye revela que el

paisaje nunca es estático ni gratuito, y que el sujeto que lo concibe debe encontrarse en ciertas condiciones corporales para hacerlo.



Imagen 33: bus 098 Luis Ferney Cataño Castañeda. Prado Minorista (Limonar) 9 de junio de 2022. 12:15 p.m. Sombreado conductores (IMG_0858)

Esta imagen muestra los componentes visuales del conductor y la espacialidad de la cabina: tras el parabrisas los otros vehículos con su pesadez motora, al interior, los espejos que reflejan al hombre, el cual mira a través de ellos en diferentes perspectivas. La cámara y la marca de la carrocería expresan en esta imagen parte de la molaridad sistémica que condiciona la experiencia de su labor.



Imagen 34: bus 098 Luis Ferney Cataño Castañeda. Prado Minorista (Limonar) 9 de junio de 2022. 12:11 p.m. Sombreado conductores (IMG_0858)

La perspectiva del paisaje del conductor en la autopista Sur. El paisaje es estratégico en la medida en que presenta solo las posibilidades para mantener el viaje a salvo de un incidente. Vemos el revés del tablero de la ruta mostrando los puntos de la molaridad urbana cuya espacialidad recorreremos mientras la fotografía es tomada.

8

RUIDO, COMUNICACIÓN PÚBLICA Y ESCUCHA PRIVADA

La vida antigua fue toda silencio. En el siglo diecinueve, con la invención de las máquinas, nació el Ruido. Hoy, el Ruido triunfa y domina soberano sobre la sensibilidad de los hombres.

Luigi Russolo. El arte de los ruidos. Manifiesto futurista (p. 8)
(1996)

El movimiento de los cuerpos y los objetos en el espacio produce necesariamente sonido. El movimiento en la ciudad moderna produce ruido. El movimiento, el progreso, el gran propósito de la modernidad, produce una materia ensordecedora de la que nadie escapa: el ruido de las máquinas chocando. A más velocidad, más ruido; a más ímpetu, más ruido; a más enloquecedor ritmo, desenfreno y aceleración, más ruido. Los futuristas, como Luigi Russolo, en el Manifiesto del Arte de los Ruidos (1996), soñaban con lo que hoy nos sobra. ¿Estaría una vanguardia como esa conforme con nuestro paisaje sonoro? En el germen de la ciudad que habitamos ahora, los futuristas invitaban a transitarla como quien escucha una sinfonía admirable, y dejaron junto con este manifiesto, que inauguraba gustosamente toda una era de aturdimiento, un catálogo de palabras para designar tal producción del movimiento urbano:

Atravesemos una gran capital moderna, con las orejas más atentas que los ojos, y disfrutaremos distinguiendo los reflejos de agua, de aire o de gas en los tubos metálicos, el rugido de los motores que bufan y pulsan con una animalidad indiscutible, el palpitar de las válvulas, el vaivén de los pistones, las estridencias de las sierras mecánicas, los saltos del tranvía sobre los raíles, el restallar de las fustas, el tremolar de los toldos y las banderas. Nos divertiremos orquestando idealmente juntos el estruendo de las persianas de las tiendas, las

sacudidas de las puertas, el rumor y el pataleo de las multitudes, los diferentes bullicios de las estaciones, de las fraguas, de las hilanderías, de las tipografías, de las centrales eléctricas y de los ferrocarriles subterráneos. [...]

Todas las manifestaciones de nuestra vida van acompañadas por el ruido. El ruido es por tanto familiar a nuestro oído, y tiene el poder de remitirnos inmediatamente a la vida misma. (Russolo, 1996, pp. 10-12)

El viaje en transporte público, que cumple con la misión de atravesar la urbe, es un espacio idóneo para atestiguar esta modernización ruidosa. Los recorridos perceptivos y algunas capturas de audio realizadas en ellos dan cuenta de un espacio cuyo telón de *fondo* es el rugir del motor con el ritmo y el tono constante de un oleaje. Intermitentemente se introducen las señales: pitidos del timbre de quien solicita la parada, de los sensores que indican exceso de velocidad; y otras figuras como el resoplido de las puertas al abrirse, el rechinar de la carrocería, el tintineo de las monedas y las ventanas. Las voces de pasajeros y las de los venteros y músicos pueden llegar a dominar el ambiente. Ciertos sectores y momentos del viaje permiten que el bus sea inundado con el sonido de los demás vehículos en la vía. Y entre todo ello, de vez en cuando, se entreteje el jingle de una emisora y la música que resiste las sanciones de la comunicación pública.

Dice Murray Schafer que “los sonidos tónicos de un determinado lugar son importantes porque ayudan a esbozar el carácter de los hombres que viven entre ellos” (2013, p. 27), pero además de esto, informan sobre un modo de producción de la vida cotidiana. El tono dramático con que ruge el motor en las pendientes informa de unas materialidades rugosas, industriales, petrolíferas, bélicas. No en vano ensoñaría Russolo con escuchar los sonidos de la guerra. El ritmo de ese ruido es capaz de trazar el orden de los acontecimientos. El ritmo como orquesta indica la multiplicidad de las fuentes de sonido que se encuentran produciéndolo.

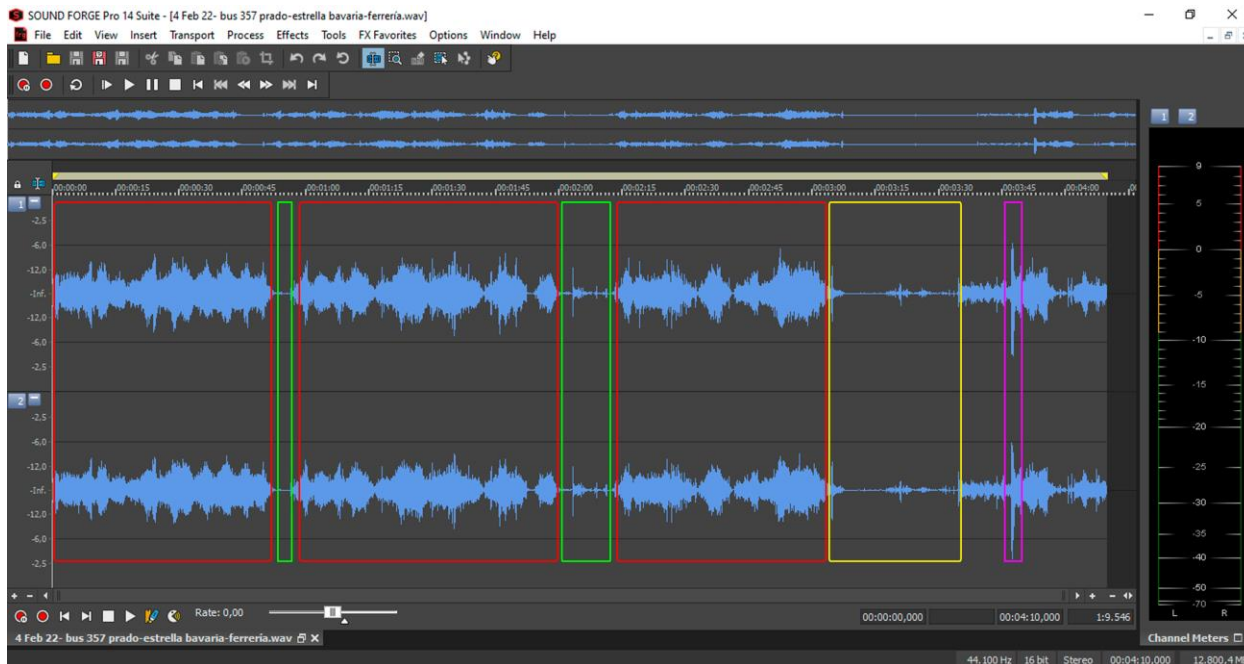


Imagen 35: ondas sonoras del tramo Bavaria-Ferrería (La Estrella), abierto en Sound Forge Pro

14.

Esta imagen es la representación de las ondas sonoras de la grabación entre Bavaria y Ferrería de la ruta Prado Estrella⁴¹. En este tramo el carro subía por una larga pendiente (calle 77 sur “séptima”, del municipio de La Estrella) a las ocho de la noche, una hora en que la movilidad es más fluida. La constancia del ascenso por la calle séptima, no sin esfuerzo, se ve en la dinámica regular de los picos y los valles en las secciones del mapa marcadas con rojo. Los descensos más pronunciados, marcados con recuadros verdes, permiten que sobresalgan eventos, ataques de sonido, como las señales de los sensores y el chirrido del abrir de puertas y coinciden con las paradas que hace el carro para dejar o recoger a alguien. En el más largo de ellos al final del gráfico, señalado con color amarillo, emerge el jingle de la emisora Olímpica Stereo y la voz de los pasajeros, recordándonos la humanidad del espacio. La línea que atraviesa el rango de decibeles, marcada con color fucsia, corresponde al saludo que hace con el pito un bus a este en

⁴¹ Cartografía de las capturas sonoras: <http://u.osmfr.org/m/859566/> ; para escuchar el audio puntualmente: <https://on.soundcloud.com/9QRoz>

que se va viajando y su estridente respuesta, recordándonos a su vez la humanidad de estas máquinas.

A diferencia del ritmo adquirido por la conjugación de la mecánica y la topografía evidente en el gráfico anterior, las ondas sonoras del tramo grabado en la Avenida Regional⁴² (imagen 36) muestran un fondo constante producido por el rugido del motor de la máquina al deslizarse por la autopista (este tramo fue grabado un día domingo, donde la congestión vehicular es menor) y los demás carros que transitan paralelos al bus. Este fondo, de carácter más estático, permite la escucha de la música que lleva el conductor: *El forastero* de Nelson y sus Estrellas y *Ojos chinos* de El Gran Combo de Puerto Rico. Las figuras no alcanzan gráficamente tanto protagonismo, aunque se aclaran después del sonido del timbre (marcado con el recuadro fucsia). La velocidad hace que exista una distancia entre la solicitud y la parada, tiempo que corresponde al recuadro rojo, donde el más alto pico representa el resoplido de la puerta al abrirse; y durante la parada, marcada con amarillo, logra emerger, inaugurada con la voz de la pasajera que agradece, una mayor claridad en los sonidos que acompañan el viaje en bus: la música, los sensores y el paso de otros vehículos a toda velocidad. Curiosamente, el ritmoanálisis a partir de las capturas de audio y de los gráficos de estas pistas está describiendo el paisaje sonoro del abordaje y del descenso de pasajeros, a modo de complemento para el otro ejercicio de análisis del ritmo presentado en el capítulo 3 *Molaridad Urbana*.

⁴² Cartografía de las capturas sonoras: <http://u.osmfr.org/m/859566/> ; para escuchar el audio puntualmente: <https://on.soundcloud.com/ACacb>

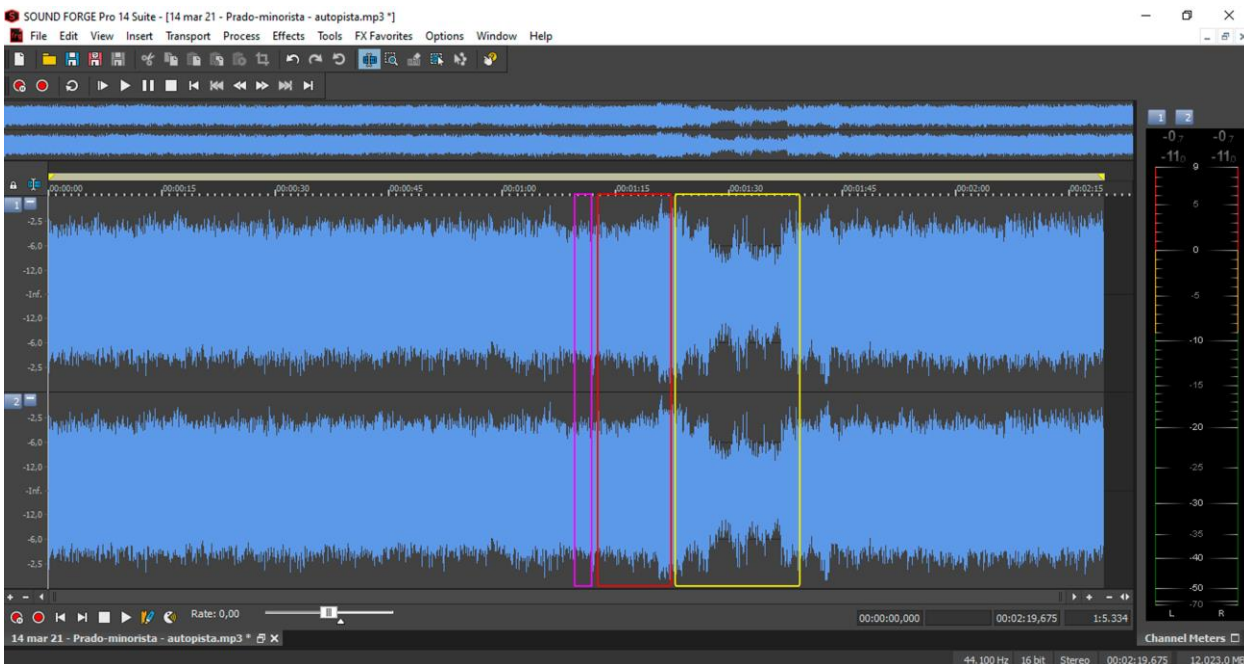


Imagen 36: ondas sonoras del tramo Avenida Regional, abierto en Sound Forge Pro 14.

A propósito de estas grabaciones en que puede escucharse la emisora y la música que lleva el conductor para acompañar el viaje, puede hablarse de la forma como generalmente ha cambiado este paisaje sonoro de cuenta de las exigencias que ha hecho la Organización Sayco Acinpro⁴³.

En mayo de 2016, la OSA emitió la Circular no. 22 dirigida a las empresas de transporte público y propietarios de vehículos autorizados para prestar este servicio buscando aclarar lo relacionado con la comunicación pública y la remuneración que corresponde. Según esta circular, la *comunicación pública* se refiere a “toda emisión en lugar accesible al público a través de cualquier instrumento o medio de difusión, de una obra musical o audiovisual”, además que

⁴³ La Organización Sayco Acinpro (OSA) es una organización con personería jurídica y autorización de funcionamiento otorgada por la Dirección Nacional de Derechos de Autor creada en 1987. Tiene como objeto social el recaudo de las remuneraciones provenientes de la comunicación de obras musicales y producciones audiovisuales como también el almacenamiento de fonogramas. En línea: <https://www.osa.org.co/-quienes-somos->. Consultado el 11 de febrero de 2023.

Existirá comunicación pública de obras cuando en los vehículos se emita al público (pasajeros) música o videos mediante equipos de sonido, televisores o pantallas. Cuando ello sea así, el uso de obras musicales y audiovisuales requiere necesariamente de las licencias y/o autorizaciones, las cuales podrán dar lugar a un reconocimiento económico en favor de los titulares de los derechos. (p. 3)

Al respecto, el director operativo de Cootrasana dice que encontrándose en desacuerdo con que haya un usufructo por parte de la empresa a través de la comunicación pública, y temerosos de las sanciones que puedan impartirles, han decidido desinstalar los radios de los vehículos para eximir de responsabilidad a la empresa. Él reconoce que el golpe más duro de esta medida ha sido para los conductores, quienes encontraban en la música y las emisoras una forma de paliar la experiencia de conducir en medio de la congestión vial.

En las conversaciones, algunos de ellos dicen haberse acostumbrado a no escuchar música. Otros han optado por utilizar un parlante personal (incluso en las rutas de Solobus). Otros, entre ellos el conductor de Calatrava, dicen que la música los relajaba y que ahora se encuentran más estresados, a solas con sus pensamientos y las preocupaciones por el tiempo en que deben cubrir la ruta. Las exigencias de Sayco Acinpro han dejado un vacío en el habitáculo de muchos de los buses, así como en el paisaje sonoro de la experiencia del viaje en transporte público colectivo (imagen 37), lo cual es ejemplo de las transformaciones materiales de la molaridad sistémica, provocadas por disposiciones legales. Sin embargo, como se puede escuchar en las grabaciones del ritmoanálisis, el uso de parlantes personales y el uso continuado aunque subversivo de los radios en algunos carros hablan de esa disputa entre lo molecular y lo molar, de la incapacidad que tienen las formas de los proyectos racionalizadores de llevarse a cabo totalmente, cubriendo todos los aspectos de la vida cotidiana, cuando esta, como planteaba Lefebvre, es irreductible como el deseo:

Las formas, simultáneamente, componen lo cotidiano y se proyectan sobre la cotidianidad.

Todas juntas no llegan a reducirla. La cotidianidad resiste, residual e irreductible. A pesar de

los esfuerzos para institucionalizarlo, lo cotidiano huye; su base se oculta; escapa a la influencia de las formas. La cotidianidad es también tiempo del deseo: extinción y renacimiento. La sociedad represiva y el terrorismo nunca han logrado terminar con la cotidianidad. Se encarnizan sobre ella, la rodean, la encierran en su espacio. Para terminar con ella, haría falta matarla, y eso no es posible: ¡Es necesaria! (Lefebvre, 1972, p. 221)

En medio del proceso de racionalización del transporte público colectivo ha habido otros sonidos que han sido vetados por las autoridades. Según relata un conductor, anteriormente los buses utilizaban resonadores y cornetas que fueron prohibidos con el argumento de la contaminación sonora. Es notable cómo el proyecto modernizador en esta etapa produce un paisaje sonoro particular que tiene como fuente desarrollos tecnológicos puntuales. Si bien en la mayoría de los viajes hay una ausencia de la música o la radio del conductor, se han incorporado otros sonidos más impersonales como los de los sensores. De acuerdo con esto, es claro que la molaridad opera a pesar de todo en el diseño del paisaje sonoro, haciendo una censura selectiva de ciertos sonidos para dejar que otros predominen: los sonidos que hablan el lenguaje del avance tecnológico.

Los aspectos normativos que intervienen en las posibilidades técnicas de los vehículos respecto a sus sistemas de reproducción de sonido y más específicamente de música o radio, lo que implica precisamente que haya un obstáculo para la *comunicación pública*, da lugar a la importancia creciente de los dispositivos personales para la reproducción de sonido hoy acaparada por los teléfonos móviles y los audífonos. La comunicación pública de la música en los buses, gracias a la repetición del viaje y de la programación de las emisoras, estaba conformando una musicalidad social y colectiva a través del bus que llevaba a las personas a saberse la letra de canciones que no estuvieran dentro de sus gustos musicales, a reconocerlas, al menos y a identificar cierta música con el transporte público. Esta etapa de racionalización, junto con el desarrollo tecnológico deja este efecto de lugar en la historia.

Los pasajeros usan nuevos dispositivos móviles frecuentemente, sea para aislarse del ruido, para aprovechar el tiempo escuchando su música o programas favoritos, para dejar en privado los mensajes y demás interacciones con el celular y para escapar de los

sonidos provocados por otros pasajeros. Actualmente, el uso de los dispositivos es generalizado, y ha despertado debates en el Metro acerca de la obligación de usar audífonos para no comprometer el espacio colectivo con contenidos sonoros personales. El amplio uso de estas tecnologías, como dice Bull (2004), habla de una forma de habitar los espacios de la vida cotidiana como estrategias. Según este autor y algunos comentarios en las conversaciones con pasajeros, es preferible el aislamiento que permiten estos dispositivos, en la medida en que ayudan a emplear de la mejor manera el tiempo de viaje. En consonancia con el dilema en que se encuentra la comunicación pública, los dispositivos de sonido representan en gran medida la privatización de la vida cotidiana incluso en lugares de proximidad y contacto social.

Frente a la pregunta sobre el empleo del tiempo de viaje y los objetos imprescindibles para el mismo, los pasajeros con quienes se ha conversado se remitieron casi siempre en primer lugar a la escucha y a los audífonos:

Siempre escucho música, lo primero que hago cuando me monto al colectivo es: audífonos para poder como transitar amablemente para mí el viaje. (Conversación con Michelle, pasajera frecuente de la ruta Prado Estrella)

Más que todo escuchar música. Me gusta mucho... me ayuda a distraerme y uso redes sociales, como hoy en día casi todo el mundo lo suele hacer. Pero digamos que es la forma de que el tiempo se me vaya un poquito más rápido. En algunas ocasiones... cuando no tengo audífonos sí me toca mirar el paisaje. (Conversación con César, pasajero frecuente de las rutas Prado Estrella y Solobus)

Siempre, siempre, escucho música. Siempre. Soy muy obsesivo, metódico, no sé. Me gusta mucho explorar música y la escucho por trabajos completos, entonces el trayecto me da más que suficiente. (Conversación con Joel, pasajero frecuente de la ruta Prado Estrella)

En el bus yo suelo muchas veces como intentar hacer cosas con mi celular como leer, escuchar música, me he puesto hasta a ver series. Qué más he hecho. No sé. He practicado inglés, francés con esas aplicaciones que uno puede hacer. Entonces por lo general estoy ahí como intentando hacer algo. Cuando estaba en la universidad leía los textos que tenía que leer para las clases, o intentaba como utilizar ese tiempo en algo, porque era un tiempo que sentía que me sobraba, aunque muchas veces también me distraía... (Conversación con Manuela, pasajera frecuente de la ruta Prado-Minorista)

En el bus veo series o escucho podcasts y en el Metro generalmente leo. Llevo un libro en la mano ahí para leer, pues ahí en el bolsito. Busco la de entretenerme para que no sea tan tedioso el viaje.

—O sea que indispensable es llevar el celular y el libro. ¿Y audífonos?

—Ah, sí, audífonos porque ahora lamentablemente la gente es... ya que todos tenemos derecho a todo, entonces sobre el derecho de los demás también. Entonces yo tengo derecho a escuchar mi música independientemente de que moleste al otro, yo tengo derecho a ver mi serie independiente de que moleste al otro. Yo tengo derecho a ver la opinión política del momento independiente de que moleste al otro... Entonces es muy tedioso. Entonces audífonos sí o sí es indispensable, tanto en el Metro como en el bus. Se ve demasiado eso, es muy molesto. Creo que una de las cosas más molestas en este momento de viajar en transporte público es esa. El ruido del otro. Y uno mira como queriéndole decir que baje el volumen y antes se ofenden. A penas con la mirada ya se sienten ofendidos y contestan.

Y bueno, pues igual yo voy escuchando música, porque es como parte de uno entretenerse en el viaje, entonces cómo incomodar a la gente con la música que yo estoy escuchando o con lo que esté escuchando en ese momento, pues eso solamente me concierne a mí, en ese momento. Es algo también que es de uno. (Olga Yepes)

Como puede verse en estas respuestas, el teléfono móvil y los audífonos son dinamizadores de la experiencia del viaje y sobre todo componen el paisaje sonoro de los pasajeros, quienes, gracias a estos dispositivos pueden aislarse y encontrar un momento para sí mismos. En este sentido, se rebate el viaje como posibilidad de encuentro y relacionamiento con los demás, como se resalta en los artículos de Pujadas (2012, 2018) acerca del espacio de viaje en tren en la Región Metropolitana de Barcelona. Es comprensible que las posibilidades de relacionamiento de los viajes en tren sean tenidos en cuenta en estos artículos, ya que las frecuencias espaciadas del tren en esta región y la longitud de los viajes promueven la singularidad de cada uno de los encuentros. Por el contrario, en este caso de estudio, las frecuencias de las horas pico pueden alcanzar un minuto, por lo tanto la frecuencia con que se encuentra la gente conocida no es una regla.

Algunos pasajeros manifiestan querer ir solos mientras viajan y para ello desarrollan también estrategias para ignorar a los conocidos que se encuentran. A pesar de que en el viaje en bus hay una relación directa con la ruta, a diferencia del viaje en tren, el otro aparece con más distancia en estos viajes, es observado, pero no quiere ser escuchado. César, por ejemplo, relata que rara vez se encuentra a alguien conocido y depende de la cercanía con esa persona está dispuesto a entablar una conversación con ella.

Muchas veces los evito, ¿sabes? A no ser de que sea alguien muy... tiene que ser alguien muy cercano, a eso me refiero. Si es alguien que no es tan cercano pues... si me saluda lo saludo, pero no me gusta como entablar la conversación, porque no me gusta que me interrumpan cuando estoy escuchando música. Esencialmente es por eso.

Sí [el viaje es muy personal], y más que todo cuando estoy escuchando música, porque no me gusta tener que parar la música para nada, incluso cuando un vendedor se monta ni siquiera apago la música, porque ya sé qué está vendiendo, pues básicamente como que lo miro y yo "ah bueno, está vendiendo esto" y ya. [...] Por ejemplo, no me gusta cuando se suben a cantar, odio esa parte de los buses. No me gusta la gente que se sube a cantar a los buses, no es que no me guste la gente, solo que es un momento como que no... no lo disfruto. Porque siento que es un poquito invasivo, más invasivo que una venta. (César)

Ese otro audible está protagonizado muchas veces por los “venteros” y por los músicos que abordan el bus en la misma dinámica. Para otra pasajera, la llegada de un músico en especial la invita a quitarse los audífonos. El fenómeno de la subida de estas personas a los buses es una expresión más de aquella contradicción entre la racionalización y la vida cotidiana. Imposibilitados para controlar el movimiento y las dinámicas al interior de cada uno de los buses, estos se prestan como espacios para que la comunicación pública siga existiendo en otros términos, incluso sin necesidad de dispositivos.

Sin embargo, la posibilidad de aislamiento en medio de la multitud, gracias a la privatización del sentido de la escucha, está produciendo una experiencia tecnológica. La tecnología, como indica Bull (2004), es tanto un artefacto como una práctica.

Por ejemplo, el uso de los sistemas de sonidos en los automóviles es una forma particular de experiencia mediada tecnológicamente en la cual la experiencia misma resulta ser ‘tecnológica’ mientras el usuario activamente construye el significado de su espacio a través de un rango de estrategias que oscilan entre una contemplación auditiva y un solipsismo cognitivo. (p. 245)

Pero aunque la privatización de la escucha permita la creación de un espacio personal, esta experiencia tecnológica no aísla al sujeto completamente del contexto en que se mueve. Por el contrario, la mediación tecnológica y la creación de un paisaje sonoro, permite una relación distinta con la realidad, quizás más subjetivamente intencionada. Es el caso de la relación entre la velocidad, el clima y la música:

Es curioso porque yo soy muy melómano y escucho pues muchos estilos musicales. Pues escucho más que todo rock pero digamos que en diferentes vertientes del género. Entonces hay momentos en los que, no sé, depende el clima uno pone cierta música. Entonces un día soleado pones algo más parchadito por así decirlo, algo más... un rock más

electrónico más industrial. O un heavy metal, algo rápido porque el día está bueno, cuando no hay mucho taco, el bus va rápido entonces pones metal o heavy metal más rápido porque te genera como esa sensación de que vamos a toda velocidad [risas] sí, sí suelo como dependiendo de esas cosas uno pone musiquita... como hay días que está lloviendo mucho y uno pone musiquita como más relajada, pues un poquito más suave, más baladitas a veces, se deja uno llevar, se queda uno dormido [...]

Incluso hay una canción favorita que tengo que la pongo cuando hace buen clima, que es una canción de Deep Purple que se llama *Perfect Strangers*, no sé por qué, me gusta escucharla mucho. Cuando el clima está agradable y el bus va a buena velocidad [risas].
(César)

De esta manera, lo audible en el viaje informa acerca de tres fenómenos que tienen lugar en esta etapa de modernización del transporte público colectivo: el ruido que generan las máquinas, la llegada al bus de señales sonoras por la incorporación de dispositivos como los sensores; el dilema de la comunicación pública de la música, el cual se argumenta desde los derechos de autor, pero que en otros casos, como en el estudio hecho por Caracol Urbano (2015), se sustenta en quitarle al conductor una distracción de su labor; y finalmente, el desarrollo de los dispositivos de audio individuales, que habla de una privatización de la experiencia de viaje. El último tema tratado, sobre la relación de la creación subjetiva del paisaje sonoro con el clima, es una introducción al próximo fenómeno con que se ha encontrado el estudio sobre *la percepción, la afectación y la práctica del espacio*.



Imagen 37: bus 098 Luis Ferney Cataño Castañeda. Prado Minorista (Limonar) 9 de junio de 2022. 11:35 a.m. Sombreado conductores (IMG_0827)

9

LA SENSIBILIDAD DEL CLIMA

Todo lo que es o parece ser, todo lo que dura o pasa, no puede ser pensado de forma completamente aislada, completamente desnuda: una cosa va siempre imbuida, acompañada, revestida, recubierta de otra.

J.W. Goethe, El juego de las nubes (p. 65)
(2011)

El último fragmento compartido es ideal para hablar sobre el fenómeno del clima y su experiencia desde el transporte público colectivo. El clima puede ser el fenómeno más experiencialmente envolvente que existe, ya que afecta el mundo humano en diferentes escalas. El fragmento revela cómo el clima, es decir, la temperatura y el color del cielo se pueden asociar con sentimientos o emociones positivas o negativas, activas o pasivas, y cambian la forma en que se vive el viaje: la sensación de velocidad, el viento y la música se aúnan conformando una experiencia determinada en referencia al clima.

Acerca de este carácter envolvente decía Tim Ingold (2011) que el clima puede ser un término común para denominar los flujos del medio:

Solo si estamos —como decimos— al aire libre, el clima no es un mero espectro, o la materia de los sueños. Es, por el contrario, fundamental para la percepción. No lo percibimos; percibimos *en* él. No tocamos el viento, pero tocamos *en* él; no vemos el destello del sol, pero vemos *en* él, no oímos la lluvia, pero oímos *en* ella. (p. 138)

El comportamiento de esta fórmula es casi certero por completo en la narrativa de los pasajeros y de los conductores. El énfasis que pone Ingold en no percibir los fenómenos climáticos, sino percibir el mundo *en* ellos, hace referencia a una transformación corporal a partir de los gestos y los accesorios que necesitamos en la vida cotidiana de acuerdo a los fenómenos meteorológicos, por lo demás, inciertos. Esta incertidumbre opera, a su

vez, en la experiencia del clima, de un clima cambiante e impredecible como lo es el de nuestra región. Las personas se preparan para emprender el viaje con el clima en mente, seleccionan los objetos de acuerdo con las posibilidades de lluvia, escogen el diseño de la ropa, los colores, en relación con la temperatura, e incluso, como se ha visto, la música cambia de acuerdo a la apariencia del cielo y las nubes.

Continúa Tim Ingold, en sus críticas sobre el concepto de paisaje sonoro, proponiendo que “quizás las metáforas para describir el espacio auditivo deberían derivarse, no del paisaje sino de la meteorología” (p. 138). A pesar de que se ha utilizado ampliamente el concepto de paisaje sonoro para denominar algunos fenómenos producidos a partir casi exclusivamente de la escucha, es cierto que en la meteorología los estudios sobre el clima engloban las percepciones de todos los sentidos, incluso de la escucha, de lo cual es un ejemplo este pequeño fragmento del diario de campo de los recorridos perceptivos:

8 de febrero 2021, Prado Metro (Sabaneta), (subiendo) bus 757

13:09

Paisaje:

Está lloviendo. Todo el suelo del bus está mojado. Algunas pasajeras llevan sombrillas enrolladas en la mano. Suena el neumático sobre el pavimento mojado, característico de los días de lluvia.

A propósito de la lluvia dice otro pasajero que impacta el sentido del olfato cuando el bus está muy lleno y las ventanillas todas cerradas. También puede verse el carácter envolvente del clima en esta larga observación sobre el paisaje del viaje donde las transformaciones del cielo en el ocaso aparecen intermitentemente:

15 de febrero 2021, Prado Éxito de San Antonio (Autopista), (subiendo) bus 621

17:20

Paisaje:

Está haciendo una tarde hermosa. El sol, dorado, inunda San Juan con una luz tenue. Pitos, ronquido del motor y un rechinar breve. Vamos aún por Plaza Mayor con las luces apagadas. Sonido de las monedas, tocadas por el conductor. Calle 14: se divisan los edificios del Poblado al sur oriente, tras Renault. [...] Algunas personas miran por la ventanilla, otras van con el celular. Se escucha al conductor conversando con un pasajero sobre fútbol. El conductor voltea y mueve la registradora. Se escucha en el otro costado: “Llegó el rico sabroso guarapo, rico sabroso guarapo de caña, ¡aprovéchalo!” (Mesacé). El conductor habla con un pasajero acerca de las patinetas, su precio y el uso que les están dando: “hay gente que se ahorra los pasajes y anda en eso”.

Patrimonio industrial en el parque de las chimeneas desde el bus. Un muchacho ofrece confites fuera del bus. Enciende las luces en la Mayorista, 18:05. La luz de atrás parpadea un poco. Un atardecer naranja suave nos acompaña. Trabajadoras de uniforme rojo caminan por el andén de la autopista a la altura de Coltejer. Es un andén un poco estrecho aunque arborizado. Una mujer se inclina para hablar con otra de un costado a otro del bus. El cielo se enciende, miro al occidente en Agro Colanta. Un pasajero a mi lado se echa alcohol en las manos. Hay una vibración y un ronquido en el bus, más denso, por la lentitud. Se escucha algún video proveniente de un celular como un murmullo. Nos inunda una luz rosada, que se refleja también en la infraestructura metálica de Colanta. Mi compañero, el del alcohol, cierra los ojos. [...] Cambio de clima en San Gabriel. Luna llena, me sorprende sobre los edificios más altos y recientes de San Gabriel, al otro lado de la Doña María.

En este último fragmento de los recorridos perceptivos, aunque son solo algunas las alusiones directas al clima a través de la apreciación del cielo, hay varias descripciones que en el fondo tienen una razón meteorológica. Las escenas conformadas en la experiencia de ese viaje están atravesadas por el clima e incluso determinadas por él. Por ejemplo, la clara divisa de los edificios al suroriente, que hubiera sido difícil con un clima lluvioso, el perifoneo del guarapo que alivia la sed que produce el calor, teniendo en cuenta además que difícilmente en un clima lluvioso estaría el vendedor en medio de

la vía, al igual que el vendedor de confites; y por último, la posibilidad de ver la luna llena alzándose sobre los edificios en San Gabriel, paisaje que hubiera sido muy distinto con nubosidad.

Como podía verse también en los referentes y la narrativa que constituye parte de la molaridad urbana, la diferencia de altura entre San Antonio de Prado y la planicie del Valle produce un encuentro climático distinto entre origen y destino que determina el uso de los objetos que se llevan en el viaje: llevar la chaqueta puesta y quitársela al llegar, o subir sin chaqueta y ponérsela en Barichara o en San Gabriel, dos puntos que pueden entenderse como la llegada al corregimiento y que determinan un cambio en el viaje, en los gestos, en el movimiento al interior del bus y en la sensación corporal. El calor del sol y su posición a oriente y occidente, dependiendo de la hora del día, el hecho de que el corredor vial de Guayabal esté trazado de sur a norte, así como las autopistas, determinan el puesto en que es preferible ubicarse. Se desarrollan estrategias de orientación para saber en qué puesto ubicarse y evitar el sol, gracias a la repetición de la ruta. En otras ocasiones, ante la inminencia del astro, los pasajeros se cambian de lugar, y es posible ver, en las horas poco concurridas, que corresponden con las horas más ardientes, de media mañana a media tarde, cómo el bus permanece vacío en un costado o en otro.

Los conductores, en su puesto fijo, deben tolerar el sol viajando de sur a norte en horas de la tarde y de norte a sur en horas de la mañana. Sus gestos también se ven afectados por la lluvia, como relataba un conductor de Solobus de la ruta Prado Éxito de San Antonio (Autopista), que cuando se daña el aire acondicionado, debe levantarse constantemente a desempañar los vidrios.

De acuerdo con el carácter afectivo y envolvente que tiene, el clima podría ser considerado una formación espacial muy cercana al paisaje. La insistencia de Tim Ingold (2005) en oponer estos dos conceptos, sin embargo, no es del todo pertinente. El clima y la meteorología se ocupan precisamente del medio en que habitamos en primera instancia gracias a la percepción de la luz, el sonido y la materialidad de la Tierra. Sin embargo, es el paisaje el concepto que, gracias a las revisiones más recientes, tiene la capacidad de dar cuenta de las afecciones tanto del clima como de las materialidades que, en diferentes rangos de proximidad dominan la experiencia del mundo. En cuanto

a lo que sucede en el viaje en transporte público colectivo, puede concluirse que el clima es uno de los determinantes de la experiencia, tanto por la afectación que produce en todos los sentidos, como se ha visto, así como en el funcionamiento del transporte a niveles incluso molares. El clima impacta el tiempo de viaje y la concepción del mismo dada la ponderación de sus cambios, es una de las grandes contingencias con las que deben lidiar tanto pasajeros, como venteros, conductores y empresa, pero, ciertamente, no puede reemplazar la amplitud del concepto del paisaje, donde la relación entre *adentro* y *afuera* propia de la arquitectura del bus, es constitutiva. Es decir, la formación espacial del clima quizás sea útil para un nivel perceptivo, pero es el paisaje el que da cuenta de los afectos que produce en la experiencia del viaje.

Es importante, por supuesto, tener el clima en cuenta dentro de los eventos que constituyen el paisaje, pero el problema de Ingold es considerar el uno dinámico y corporal y el otro, el paisaje, estático y ligado únicamente a la observación de superficies, lo cual es puramente representacional, como si no hubiera una agenda en marcha para movilizar el concepto (Macpherson, 2010).

En las interpretaciones no-representacionales del concepto, el paisaje, como el cuerpo, es entendido como un proceso variablemente constituido (Rose, 2002) o un 'acontecimiento' (Massey, 2006) que tiene vida (Rose & Wylie, 2006) y está en constante formación. El paisaje, no es ya entendido como un fondo inerte o una composición de la acción humana, ni exclusivamente como una forma de representación pictórica o discursiva. Por el contrario, el paisaje se refiere a la 'práctica' (Cresswell, 2003) y viene a ser trazado de distintas maneras en dominios materiales, discursivos y corporales. Una aproximación no-representacional al concepto de paisaje reconoce la importancia potencial del cuerpo en la constitución del paisaje y la importancia del paisaje en la constitución del cuerpo. (p. 9)

Este aparte de Hannah Macpherson es ejemplo de las posturas que desde la teoría no-representacional vienen construyéndose en torno al espacio y especialmente en torno al concepto y la experiencia del paisaje. La alusión que hace a la práctica como un aspecto constitutivo de este se relaciona precisamente con la *práctica de viaje* en la que el paisaje nace de manera envolvente, móvil, multiescalar y encarnada en tanto sensitiva.

Así es que puede reconocerse el clima como un fenómeno en el que convergen muchos de los acontecimientos de la práctica móvil sobre la que se ha estudiado, así como un fenómeno que despliega sobre esta misma unas condiciones materiales que se traducen en una manera de saber practicar el viaje, pero es realmente la formación del paisaje la que puede dar cuenta de los afectos en la relación adentro-afuera propia del bus, el movimiento y la multiescalaridad del viaje.

10

GESTOS

El gesto como unidad mínima de la práctica y constituyente fundamental de la misma hace referencia a la acción del cuerpo. Esta acción, a su vez, se convierte en práctica en la relación que tiene con el espacio, con el funcionamiento de los sistemas de la vida cotidiana y con la repetición: los gestos, como estrategias, tienen además la capacidad de automatizarse, pero a través del velo de la automatización de una práctica repetitiva como es el viaje, podemos descubrir tanto la importancia que tienen los gestos en la construcción social de la misma como del sentido del tacto.

El tacto trasciende la acción de tocar con las manos. Se incluye aquí el condicionamiento corporal por parte de la máquina, y toda una serie de gestos que pasajeros y conductores realizan como movimientos constitutivos de su práctica de viaje. En principio, la copresencia es una característica de la espacialidad del bus, en la que se encuentran extraños, de diferentes orígenes, para compartir un proyecto: llegar a un destino o transitar una ruta en común.

No obstante, este extraño no es igual que el que se encuentra en la calle, debido a que, eventualmente, los pasajeros con los que se viaja todos los días en un mismo horario pueden transformarse en lo que Stanley Milgram (1972) denominó un “extraño familiar”, alguien con quien se puede interactuar indirectamente mediante la observación, el lenguaje corporal, escuchando o iniciando conversaciones. La comprensión del viaje cotidiano como espacio multicultural abre la pregunta sobre las posibilidades de promover valores como la tolerancia desde, por ejemplo, el viaje habitual en bus. (Zunino Singh et al., 2018, p. 144)

Si bien, como se ha dicho anteriormente las frecuencias del transporte público colectivo no establecen una probabilidad muy alta de encontrarse en el mismo viaje a las mismas personas todos los días, puede reconocerse al bus como lugar de encuentro y

sin duda, como señalan los autores, un espacio en que es necesario practicar la tolerancia y la solidaridad.

La pandemia por Covid-19, por otro lado, introdujo cambios en la forma como se percibe al otro y como se experimenta su presencia. El contacto con otros cuerpos desconocidos en el contexto de la pandemia equivale en muchos casos a un riesgo de contagio, que afecta la experiencia del sentido del tacto e incorpora el uso del alcohol y tapabocas.

En la experiencia del sentido del tacto también se pueden situar perspectivas de género, relacionadas con la utilización del espacio individual del asiento como relataba una pasajera en el capítulo de “Lo distante y lo próximo”.

Los gestos, como estrategias, vienen a situarse también en este sentido, aunque de manera muy diferente entre conductores y pasajeros. Estos últimos deben lidiar con la carga de un equipaje para el resto del día, que les implica *saberse mover* al interior del bus, escoger un puesto determinado, que involucra además las propias características físicas como la estatura, saber subir y bajar sin problema, pararse haciendo un cálculo respecto al lugar de bajada y el momento propicio para tocar el timbre. Otros gestos surgen de los viajes en compañía, la inclinación del cuerpo, la búsqueda del otro para continuar la conversación, la búsqueda de un puesto para compartir. Y acerca de los viajes solitarios, como se ha visto, el tacto está sobre todo en los objetos que acompañan ese viaje como el celular, los audífonos, un libro y el equipaje.

Los gestos del conductor por su parte, son los de la labor, son gestos repetitivos que entran en contacto con texturas y materialidades muy específicas, ubicadas exclusivamente en la cabina, por ejemplo, los billetes, las monedas, la tarjeta Cívica, la palanca de cambios, la cabrilla; la textura del asiento, el uso de un pellón o cojín, los pedales y la temperatura de esta sección del bus. Pero estos gestos no son, como en esta descripción, pausados y asociados únicamente a los objetos. Hay un entramado de gestos de todos los sentidos para poder desempeñar la labor manual de conducir: escuchar el timbre que anuncia la parada y calcular visualmente la forma de dejar a la persona en el paradero, mientras por los espejos se controlan los vehículos con los que se comparte la vía; o bien estar atento a quien para el bus desde afuera, girar el hombro —este es uno de los gestos más repetitivos y que más problemas presenta en el

desarrollo de la función (imágenes 41 y 42)— para recibir el pasaje y dar la devuelta (o para poner la tarjeta Cívica en el lector), organizarlo en sus compartimentos —en ocasiones los billetes están en el bolsillo izquierdo de la camisa—, sin desprender la vista de la vía, accionar los botones para cerrar la puerta y volver a poner el vehículo en marcha. Estos, los gestos del abordaje y el descenso, no son sin embargo los únicos de su función. La labor del conductor, a diferencia del pasajero, abunda en gestos durante todo el viaje, visuales, auditivos, y sobre todo, los de su mano derecha, la cual establece con-tacto permanente entre los pasajeros y la máquina.

¿La mano? No parece menos compleja, menos «rica» que el ojo o el lenguaje. La mano palpa, acaricia, aferra, brutaliza, golpea, mata. El tacto descubre las materias. La mano modifica los materiales mediante la herramienta, separada de la naturaleza, y separando de ella lo que alcanza, pero que prolonga a su manera el cuerpo y sus ritmos (el martillo, con su acción repetitiva y lineal; el torno del alfarero, con su movimiento continuo y circular [para nuestro caso, la palanca de cambios y la cabrilla del conductor, la baranda y el timbre del pasajero]). El esfuerzo muscular pone en acción energías masivas, a menudo enormes, las del trabajo pero también las de los juegos. En cuanto a la búsqueda de una información sobre las cosas, por el contacto, la palpación, la caricia, ella utiliza otras energías afines.

El principal instrumental utilizado por los gestos sociales consiste, pues, en movimientos *articulados*. Los miembros están articulados de una manera refinada y compleja; si tenemos en cuenta los dedos, la mano, la muñeca, el brazo, el número de segmentos es muy elevado. (Lefebvre, 2013, p. 256)

Imagen 38: La mano derecha de un conductor de Solobus 27 de julio de 2022.
(IMG_1206)



La mano derecha de este conductor de Solobus es un ejemplo de la relación encarnada entre conductor y máquina gracias a la labor de la conducción. La repetición deja huella en el cuerpo y en el *saber conducir*, que en este caso sí puede hacer referencia a la experiencia decantada y acumulada con los años.

La corporalidad del gesto se asocia principalmente al sentido del tacto y a los movimientos faciales. Pero toda la práctica del viaje en bus está constituida por gestos y por la producción espacial de estos (Lefebvre, 2013). Sería posible hablar de los gestos

de la máquina, a través de las acciones de sus ocupantes, como tocar el timbre, abrir la puerta o frenar, documentados en el ritmoanálisis sonoro; gestos producidos por quien se encarga de la decoración de la cabina, evidentes en el movimiento rítmico de los dados de peluche y las medallas que cuelgan del espejo retrovisor.; inclusive de los gestos de la ruta, traducidos en la materialidad que la compone, donde se evidencia el imparable ritmo de los buses: el hundimiento del asfalto, el smog adherido a las paredes de las arquitecturas que paramentan la vía. Y quizás de los gestos del paisaje, a propósito del clima.

La gestualidad del viaje, en conclusión, es aquella simultaneidad de acciones aconteciendo y construyendo la práctica.



Imagen 39: Prado Minorista (Limonar). 2 de julio de 2022. 8:18 p.m. Recorridos perceptivos.

(IMG_1034)

La postura corporal de la espera: el sueño, el uso del celular. Y al fondo vemos otro colectivo que va paralelamente al nuestro, con un señor que apoya su brazo en el perfil de la ventana y mira hacia afuera.



Imagen 40: desde el bus 091. Prado Minorista (Limonar). 6 de julio de 2022. 5:27 p.m.
(IMG_1120)

Esta fotografía tomada a un bus que va paralelamente al nuestro por la Avenida Pilsen muestra el gesto de dos señoras conversando de un asiento de atrás hacia uno de adelante. La de atrás se inclina mientras la otra gira levemente el cuello para escuchar atentamente. Otra persona que no vemos completamente, en el puesto del pasillo pone su mano en el asiento delantero para sostenerse, algo característico del uso de estos puestos (en el pasillo), en contraste, vemos que la señora de adelante no tiene la necesidad de cogerse del asiento: el movimiento impacta menos el cuerpo en este puesto. Ha sido posible ver en otras ocasiones cómo ceden estos puestos de la ventanilla a personas de la tercera edad, porque realmente se corre el riesgo de salirse de la silla en las curvas que caracterizan las rutas a Prado.



Imagen 41: bus 098 Luis Ferney Cataño Castañeda. Prado Minorista (Limonar) 9 de junio de 2022. 10:52 a.m. Sombreado conductores (IMG_0797)

El conductor cuenta el dinero con sus manos, mientras tanto, con los antebrazos sostiene la cabrilla, la mirada alterna entre los billetes y la vía. Por el carro y los árboles que aparecen al fondo de la fotografía, sabemos que el bus se mantiene en movimiento.



Imagen 42: bus 098 Luis Ferney Cataño Castañeda. Prado Minorista (Limonar) 9 de junio de 2022. 10:52 a.m. Sombreado conductores (IMG_0798)

El gesto de la devuelta que genera a los conductores problemas en el manguito rotador. Mientras devuelve, la mirada puesta en la vía. Con la mano izquierda sostiene parcialmente la cabrilla y entre la palma, dedo pulgar e índice sostiene unos billetes. Esta imagen da cuenta de la multiplicidad de actividades diminutas que deben ser desempeñadas por los conductores. Al fondo vemos la tipología arquitectónica de la ladera medellinense, mientras atravesamos el puente de “La Nueva”, saliendo de San Antonio de Prado. La carrocería enmarca este paisaje de tres maneras y en el espejo retrovisor se reflejan unos árboles.



Imagen 43: bus 098 Luis Ferney Cataño Castañeda. Prado Minorista (Limonar) 9 de junio de 2022. 11:18 a.m. Sombreado conductores (IMG_0812)

Las manos del conductor relajadas sobre la cabrilla y la palanca de cambios. Es posible ver la textura de ambas cosas



Imagen 44: bus 098 Luis Ferney Cataño Castañeda. Prado Minorista (Limonar) 9 de junio de 2022. 12:04 p.m. Sombreado conductores (IMG_0841)

Las monedas, que remiten a una tarifa engorrosa: \$2550. La organización de las monedas facilita un poco esta labor. La foto muestra además la textura de la caja y del suelo. Un billete, una toalla, el freno de mano y el cinturón enredado son materialidades y texturas propias de la experiencia del conductor.

11

EL CARÁCTER VINCULANTE DEL SENTIDO DEL GUSTO

Durante los recorridos perceptivos se hizo la recolección de algunas de las mercancías que llevaban los venteros al bus mediante la compra. En muchos de estos viajes no subía ningún ventero al bus, en otras ocasiones llevaban productos que ya se habían comprado. Se conservan, a modo de archivo material, las envolturas de 14 productos comestibles distintos. Muchos de los venteros que frecuentan las rutas del corregimiento, sobre todo la ruta Prado Estrella, hacen parte de fundaciones cristianas para la rehabilitación del consumo de drogas. La venta de los productos se acompaña por lo general de un discurso religioso y de superación personal, y en ocasiones reparten volantes con el contacto de la fundación. En el archivo se encuentran volantes de dos fundaciones distintas: *La resurrección y la vida* y *Ríos de amor y esperanza*, ambas ubicadas en San Antonio de Prado.

La recolección de estas envolturas y materiales en torno a los productos se hizo con el ánimo de analizar el impacto que tienen los mismos sobre la experiencia, asociándolos con la activación del sentido del gusto en el viaje. También son importantes por las relaciones que establecen con lugares distantes y con otras situaciones socioespaciales. Estos objetos son agentes topológicos que enlazan unas y otras experiencias cuyo cruce se da en el bus. Demuestran, con su existencia, que el bus es un lugar de acontecimientos y flujos.

Este, en principio, es el contexto del gusto y el sabor en el bus cuando es llevado por venteros. En lo que respecta a este estímulo son los venteros los sujetos que lo detonan. Incluso si nadie compra o come en el viaje, el ventero atraviesa el bus cargado de estas mercancías, lo cual implica ya la presencia de lo que se puede degustar en el espacio del viaje.

Dentro de los productos más ofrecidos está las barras de mentas Xtime elaboradas en Colombia y otras barras de mentas o dulces con similar presentación llamadas Rolly Minty fabricadas en Brasil. Son barras de confites individuales duros o masticables para comerse uno a uno. Estas unidades permiten medir el consumo y guardar para otro momento. En dos ocasiones fueron ofrecidas galletas wafer: unas, Capri, delgadas y

harinosas, marca Colombina, fabricadas en el Valle del Cauca, Colombia. Otras, en un paquete grande y engorroso, llamadas Wafer Galaxy, fabricadas en Girardota, Antioquia, por Paisapan JJ, de un extraño color amarillo intenso. Se encontraron también dos diferentes chocolatinas con caramelo, ambas provenientes de Turquía: una llamada Simon y otra llamada SingSong, que terminan derritiéndose y pegándose a la envoltura por el calor de la ciudad. Otro producto proveniente de este país y hecho de chocolate fue la galleta No: 1, quizás la más apetitosa, aunque en un empaque demasiado grande para llevarla fácilmente. Casi todos estos productos son ofrecidos por mil o dos mil pesos.

Es común encontrar dulces pequeños ofrecidos a precio voluntario como MiniBum, Bianchi, Big Ben, todos fabricados en Colombia. Estos confites, sobre todo los MiniBum establecen una rutina de gestos de acuerdo a sus características: son dulces para acompañar un momento, mientras la corteza dura se desgasta en la boca y el chicle pierde el sabor. No obstante, a partir de esta recolección y experiencia del gusto, es posible inferir que los productos no son centrales ni en la labor de los venteros ni en la experiencia de los pasajeros con los que se ha conversado. Si bien hay una selección de lo que van a vender, con unos criterios que no han sido conocidos, el discurso empleado es muy tangencial a la mercancía y va siempre tras el verdadero propósito que es lograr la venta. Por su parte, ninguno de los pasajeros manifiesta un especial interés en alguno de los productos, uno de ellos ha comentado de manera indiferente que de vez en cuando compra, y otra ha dicho que no le gustan los dulces. A pesar de todo esto, las mercancías continúan circulando de esta manera.

Debido a la pandemia por Covid-19, las ventas en los buses bajaron. En los primeros meses de confinamiento, las personas dedicadas a esta labor, deben haber sentido fuertemente los efectos del temor al contacto y al discurso en voz alta que sentían los pasajeros. En algunos buses aparecieron etiquetas que decían “Por medidas de bioseguridad, se prohíbe el ingreso de venteros”. Sin embargo, poco después volvieron a los buses, aunque no sin haber cambiado la rutina de su trabajo. Ingresaban obligatoriamente con tapabocas y delante de todos rociaban alcohol en sus manos tratando de comunicar que ellos y los productos estaban limpios y desinfectados. Estos empezaron a ser entregados dentro de una bolsa transparente, intentando dar a entender lo mismo. El cambio en la rutina de gestos para entregar la mercancía puede catalogarse

como una estrategia para la venta creada a partir de la lectura del entorno en aquel momento, y el contexto social, en este caso, de la contingencia sanitaria, podría añadirse a una de las variables que influyen en la interacción con los pasajeros, como lo comentan las autoras a continuación:

En efecto, el bus es uno de los lugares de trabajo del vendedor ambulante; por tanto, constituye un espacio de intercambio y contacto con los clientes. El vendedor ambulante, como buhonero de su mercancía, debe observar cada detalle de la vida urbana en el bus para poder presentar su producto. De esta manera, debe saber qué discurso utilizar y cómo expresarlo para que su venta tenga éxito. De hecho, hay unas normas de interacción claras que se expresan en los roles de cada uno de los interactuantes y que aseguran la consecución del objetivo de la venta. En estas normas influyen una serie de variables: la posición de los pasajeros (de pie, sentados), la presencia de niños y mujeres y, por supuesto, el manejo de ciertos recursos léxico-gramaticales en el discurso [...]. (Muñoz Dagua & Andrade Calderón, 2014)

Los venteros desarrollan en medio de su labor un conocimiento estratégico de la dinámica social y funcional de los buses. Son habitantes de la ruta en el sentido en que conocen sus frecuencias, la densidad de pasajeros de acuerdo a las horas del día, y a partir de ello aseguran la supervivencia tanto de sí mismos como de su oficio.

Según lo percibido en los recorridos y en la elaboración del archivo de envolturas, no puede concluirse que exista un patrón que relacione el tipo de mercancía con la ruta o el sector. Todos los productos en sus variados tipos han sido encontrados sin distinción en cinco de las once rutas que salen desde el corregimiento. La relación entre mercancías y lugar de abordaje podría arrojar más información si la comparación se hiciera entre ciudades, dada la variación en la disponibilidad de mercancías.

Como puede verse, al menos en las rutas desde San Antonio de Prado, la acción topológica de los objetos traza redes de carácter global de una manera sutil. A diferencia del Metro, el transporte público colectivo, al encontrarse a penas en la vía hacia la

rigurosidad y el control de su funcionamiento, permite que ingresen estos flujos en la forma de artículos comestibles y que las personas que trabajan como venteros establezcan unas redes móviles entre buses, ciudad y mundo. La diferencia con la dureza del transporte público masivo, además, se manifiesta en la posibilidad de consumir alimentos al interior de los carros, a pesar de que cada vez es más frecuente ser advertido mediante campañas para no hacerlo: aparece en las pantallas de los Solobus, y es un mensaje distribuido en las redes sociales de Cootrasana. Nuevamente la contradictoria subversión de las prácticas en el TPC habla en favor de una especie de libertad o autonomía: la de subir al bus a trabajar, encontrar en él un *lugar* para sustentarse, y, por parte de los pasajeros, la de comer, tanto aquello que ofrecen los venteros como lo que ellos mismos procuren individualmente.

Son variables las relaciones que establecen los conductores con los venteros. En una conversación con un conductor de la ruta Prado-Éxito de San Antonio (Autopista) de Solobus, él relata que no les tienen permitido subir a vender pero “la estrategia que tienen muchos ahora es pagar el pasaje y después pedir que los deje trabajar”. Él ya no puede decidir mucho pues una vez han pagado el pasaje, el espacio del bus en cierto sentido les pertenece. Cuenta que encuentra un poco molesto que se suban más de dos veces, porque sabe que a los pasajeros no les gusta, a veces se cansa también de los discursos repetitivos y sabe que dejarlos subir puede prestarse para problemas porque ellos están constantemente disputándose los buses. En las conversaciones que tuvieron lugar en la cafetería, otro conductor de la ruta Prado Minorista (Limonar) de Cootrasana dice que no le han dicho nada acerca de prohibir las ventas dentro del bus, él, un poco más empático, dice que tiende a dejarlos subir porque los ve como gente trabajadora, aunque le molesta cuando están mal arreglados o drogados.

Por lo que se ha observado, en muchas otras ocasiones los conductores y los venteros establecen relaciones amistosas de cuenta de las rutinas. Los venteros al subir les obsequian algo de lo que llevan como una forma de agradecimiento. Los conductores saludan jocosamente y conversan durante un tramo del viaje con ellos, antes o después de hacer la venta. Aquí se produce un tejido social móvil que también puede verse entre los conductores y las personas que venden bebidas en los semáforos; o entre los pasajeros y los vendedores de dulces que no ingresan al bus, pero que dejan confites en

las ventanillas. El gusto parece revelar un carácter vinculante inesperado en la práctica del viaje en bus. Es un sentido gracias al cual se relacionan labores de carácter itinerante que ocupan espacios singulares: semáforos, cebras, paraderos, bordes de vías; espacios además precarios, riesgosos, ruidosos y con una pésima calidad del aire, convertidos en lugares en gran parte gracias a la irregularidad de los hábitos alimenticios de los conductores y de los habitantes de la ciudad. Al respecto, vale la pena traer esta reflexión del arquitecto italiano Francesco Careri, quien en su libro *Pasear, detenerse* (2016), recopila las impresiones que le han dejado algunos viajes, en este caso, por Santiago de Chile:

[...] aquel autobús logró hacer realidad lo que a menudo nuestras plazas son incapaces de hacer: construir comunidades. El autobús es un espacio público de tránsito, un lugar donde pueden construirse unas relaciones más estables de las que entablamos con los vecinos de nuestro rellano. [...] En Santiago pueden vender alimentos y otros productos en autobuses. Constantemente aparece alguien con una caja de helados, caramelas, botellas de agua o latas. Se trata de una microeconomía que funciona muy bien tanto para la oferta como por la demanda, y que, debido a una inminente revolución en los transportes, tendrá que desaparecer en favor de una nueva y aséptica imagen de la movilidad, más adecuada a los estándares occidentales. Estas prácticas serán consideradas ilegales y, por tanto, serán castigadas; o, por el contrario, tal vez sean lo bastante fuertes e inteligentes como para resistir, adaptando otras formas.

Gracias a las reflexiones que ha detonado la experiencia del gusto, se reevalúa la reticencia frente a la valoración de los buses como lugares de socialización, ya que esta proviene en gran medida del conocimiento de la narrativa de los pasajeros, para quienes el tiempo de viaje, como se comentaba anteriormente, es más agradable cuando no está interferido por la presencia sonora de los otros, es decir, más cercana al carácter privado de la experiencia del espacio. Muchas de las opiniones de los pasajeros con quienes se ha conversado expresan el desagrado frente a los venteros o los músicos, ya que pueden

ser vistos como invasores del espacio-tiempo de viaje, afecto y reacción que se corresponde con las fibras que pueden tocar las fórmulas del discurso que estos emplean (Muñoz Dagua & Andrade Calderón, 2014).

Inclusive a veces me molesta mucho porque hablan demasiado duro... y... y como que no escucho ni la música... o sea, como que me obligan a escucharles el sermón, porque además también se montan en unos estados [...] o están en una película también en su sanación donde todo el mundo resulta pecador y malagradecido menos ellos, entonces es como recibir el día con una... con una... eso es como una cantaleta. Ellos echan cantaleta entonces... (Conversación con Michelle, pasajera frecuente de la ruta Prado Estrella)

No comparto mucho cuando ya hay vendedores que uno los distingue desde hace más de diez años en eso y aún siguen tratando de generar pesar. Entonces es... no sé... ya uno identifica a ciertos vendedores que honestamente me caen super mal... (Conversación con Joel, pasajero de la ruta Prado Estrella)

Lo que más detesto. Si por mí fuera prohibiría las ventas en los buses pero así casi que... con imposición pues. Porque lo que uno se gasta en un bus es un tiempo de uno y nada más que de uno. Me parece pues como una falta de respeto con el pasajero, pues que le estén ahí también ofreciendo cosas. Ya uno atravesó comercio, vendedor, todo, para ¡en el bus también! No. Y los limosneros me aterran. Esos que se montan mostrando la herida... bueno, hace mucho que no me toca algo así... (Conversación con Gladys, pasajera frecuente de la ruta Prado Estrella)

A pesar de estas opiniones entonces, hay que admitir que el bus en tanto *espacio público* se presta para tejer relaciones significativas, positivas y negativas, a pesar de su carácter móvil o inestable, que quizás enlazan más a los conductores y a los venteros que a los pasajeros, por habitar, conocer y utilizar activamente el funcionamiento de las

frecuencias y las rutas. La opinión de Careri es también apreciable porque reconoce la tendencia de las transformaciones en el transporte público, que a pesar de no ser “inminentes revoluciones” sino productos de un proyecto de modernización que nace con el transporte mismo y que se alimenta de las opiniones y del grado de satisfacción de los *usuarios*, están haciendo cambiar tanto las experiencias al interior de los buses como las posibilidades sociales que estos lugares hasta ahora han permitido. Es posible que, como el autor comenta, la contradicción entre las formas molares de control y las *prácticas microbianas* —como diría de Certeau (2008)— se extienda por un tiempo más, dadas las condiciones de precariedad laboral que existen en nuestro país.

Es necesario entonces aclarar las advertencias nacidas con el estado del arte acerca del carácter interactivo del transporte público para los usuarios, el cual antes de ser exaltado, debe ser abordado con cuidado y, necesariamente, como una cuestión de clase. Las posiciones sociales de los sujetos que convergen en el viaje en transporte público colectivo —pasajeros, conductores y venteros—, sufren, a raíz de esta convergencia, una desestabilización o modificación de su orden en tierra, provocada a su vez por la organización de los roles al interior del bus.

Las oposiciones espaciales de tipo geográfico y las posiciones sociales que se asientan en ellas y que dominan el espacio de la investigación, es decir la relación entre San Antonio de Prado y la planicie del Valle de Aburrá, son ambas movilizadas por efecto del viaje en bus, ya que este genera un *efecto de lugar* (Bourdieu, 1993a). El bus, adquiere por lo tanto el carácter de *lugar móvil* (Jirón et al., 2018). Esta nueva denominación hace referencia entonces tanto a la mecánica que procura su funcionamiento en el sistema de transporte público colectivo como a la capacidad que tiene de movilizar las posiciones sociales de los sujetos que en él convergen. Las opiniones que han sido encontradas en los pasajeros con relación a la labor de los venteros, demuestran justamente cómo se produce una distinción de clase con los mismos. Su rol pasivo, a la espera de llegar a su destino los hace los únicos sujetos en el bus que no están precisamente trabajando, a diferencia de los conductores y los vendedores. Sin embargo, habría que evaluar cómo las tecnologías empleadas para disponer del tiempo de viaje vuelven a poner esto en cuestión.

Es agradable resaltar que el viaje en transporte público permite suscitar a través de las experiencias de los sentidos una reflexión y un conocimiento de la sociedad que vuelve a poner en cuestión la idea del tiempo-espacio de viaje como una dimensión inútil de la vida cotidiana.





**Fundación Cristiana
Ríos de Amor y Esperanza**
NIT: 901336066-7

Porque yo sé muy bien los planes que tengo para ustedes - afirma el Señor, planes de bienestar y no de calamidad, a fin de darles un futuro y una esperanza. Jeremias 29:11 | NVI

Abriré en las alturas desoladas, y manantiales en medio de los valles; transformaré el desierto en estanque de aguas, y la tierra seca en manantiales. Isaías 41:18

¡Búscanos, podemos ayudarte!
Cta. Bancolombia No. 01500027971

Tel: 311 428 34 71
San Antonio de Prado

**Fundación Cristiana
La Resurrección y la Vida**
NIT: 900.755.823-1

¿Tienes conocimiento de que los vicios como las drogas alcohol, ETC. Traen la destrucción del ser humano?

Jesucristo el hijo de Dios, triunfó en la cruz del calvario, llevando todos nuestros pecados.

Si te entregas a Él, Él te da la victoria

BÚSCANOS ¡PODEMOS AYUDARTE

HOGARES CAMPESTRES:

- Casa 1: Vereda Montañaíta
Granja Grataloma (San Antonio de Prado)
Cel: 301 493 13 68
- Casa 2: Vereda Palo Blanco
(San Antonio de Prado) Teléfono: 286 60 90
Director Samir Mora Cel: 315 587 75 91

NO TENEMOS INTERMEDIARIOS

Le dijo Jesús: Yo soy la Resurrección y la vida, el que cree en mí, aunque esté muerto, vivirá.

San Juan 11:25

www.fundacionlaresurreccionylavida.com

LA VICTORIA TE LA DA JESUCRISTO

12

OLFATO

De la forma como se comportan los sentidos en el viaje en bus, el más difícil de aprehender e identificar es el olfato, a pesar de encontrarse en el rango de proximidad de lo cercano (Wankhede & Wahurwagh, 2016). Esta dificultad se debe al movimiento y a la ventilación del bus, que solo permite a los olores profundos figurar como sensaciones pasajeras. Sin embargo, los pasajeros pueden identificar la recurrencia de ciertos olores en puntos específicos de la ruta por la que transitan y han transitado desde hace años. El olfato es un sentido a pesar de cuyos inaprehensibles estímulos, opera en la memoria y el reconocimiento de los lugares de una manera efectiva. Los habitantes y viajeros asiduos del corregimiento coinciden en la identificación de los olores particularmente nauseabundos con relación a las fábricas de concentrados que hay entre Itagüí y San Antonio de Prado y en otras ocasiones, dada la vocación porcícola del corregimiento, el viaje en bus también puede estar inundado por el olor de los camiones que suben o bajan cargados de cerdos.

Son las espacialidades de la ruta y el bus aquellas proximidades donde es más posible identificar los olores, pero es gracias al movimiento que estos se convierten en parte del paisaje próximo. A un nivel más metropolitano, es común encontrar, dentro y fuera de la investigación, referencias al olor a café que se produce entre las estaciones Ayurá y Aguacatala del Metro: un olor agradable, aromático que, en sus características y recurrencias termina aludiendo a la región, quizás incluso a un sentimiento regional.

Los olores al interior del bus son producidos por la máquina, por la comida que los pasajeros llevan o van comiendo, o por el perfume que se aplican. En uno de los recorridos perceptivos, excepcionalmente, subió una vendedora al bus, en la ruta Prado Minorista, vendiendo inciensos (imagen 45), y por supuesto en este caso, ella fue el agente que provocó la activación del sentido del olfato al interior del viaje.

Más que el sentido de la escucha, el del olfato es un sentido inevitable frente a cuyos estímulos no se puede escapar, a pesar de que requiere de una sensibilidad especial para hacerse evidente; por el contrario, las palabras para describirlo sí escapan fácilmente de nosotros (Low, 2009). Por ello, para el viaje en bus, este sentido está

siempre asociado a otras instancias y otros sentidos, aunque esta remisión logra informar sobre la composición de la ciudad que se atraviesa. Aquellos olores asociados a la industria porcícola y de concentrados, incluso el olor penetrante e indefinible de la estación Itagüí, hablan de la periferia en la que aún puede situarse la industria de la ciudad. Como sucede con el paisaje sonoro, la urbanidad también hace una selección de los olores que pueden componer el paisaje, como un efecto secundario del desplazamiento de la industria con argumentos provenientes de la salud.

Esta exclusión de los olores a raíz de la exclusión de ciertas actividades productivas de las ciudades, tiene una relación con la higienización como tendencia de la modernidad e incluso con la racionalización del parque automotor. Los pocos resultados que ha podido arrojar la investigación dan cuenta de la desodorización de la sociedad a la que asistimos.

Imagen 45: Incienso HEM. Ruta Prado Minorista.
 Archivo de envolturas.
 Recorridos perceptivos, 2022.



CUARTA PARTE

CONCLUSIONES

En este último aparte, a modo de síntesis y reflexiones finales, se enumerarán algunas ideas protagónicas en el recorrido investigativo, y que caracterizan los hallazgos y las posturas tomadas a partir de ellos sobre el transporte público colectivo en el caso de estudio particular de las rutas diurnas entre San Antonio de Prado y la planicie del Valle de Aburrá.

- ❖ El proyecto de modernización urbana enmarca el nacimiento y desarrollo de los sistemas de transporte público a través de diferentes etapas de racionalización. En lo que respecta al transporte público colectivo, este proyecto se encuentra hoy atravesando la tercera de estas etapas, que corresponde a la racionalización del parque automotor. Dicha fase produce particularmente un espacio de viaje, el cual ha sido importante estudiar precisamente en este marco, encontrando que las experiencias vividas actualmente se debaten entre las acciones de racionalización y la espontaneidad de la práctica del viaje en la vida cotidiana.
- ❖ El transporte público colectivo como subsistema de la movilidad en el Valle de Aburrá tiene en este momento un carácter periférico aunque imprescindible para el funcionamiento del sistema completo. El TPC salva las pendientes de las laderas del valle y contribuye a la alimentación del sistema de transporte público masivo, sin embargo, se encuentra en el margen de los proyectos más relevantes de la ciudad, que aúnan sus esfuerzos con empresas constituidas al rededor del Metro. Esta misma condición periférica y marginal que tienen los buses en la actualidad es fundamental para entender la permanente contradicción en que se encuentran las experiencias que se viven al interior de

ellos, toda vez que el TPC, en la mencionada racionalización del parque automotor, a través de la figura de Convenios de Colaboración Empresarial, quiere ser incluido en los proyectos urbanos que protagoniza el Metro.

- ❖ Uno de los problemas que justifican la racionalización del parque automotor del TPC es la congestión vial, el aumento de los tiempos de viaje y la reducción de las velocidades en las vías arteria del Área Metropolitana, lo cual está generando un descontento generalizado traducido en pérdida de usuarios. El enfoque de los estudios de transporte está por lo general dirigido a la solución de los problemas de eficiencia que entienden el viaje como la conexión entre dos puntos y desprecian el trayecto al considerarlo tiempo muerto o inútil. Si bien en esta investigación se ha encontrado que una de las peores experiencias en transporte público colectivo está asociada a la congestión y la ampliación de los tiempos de viaje en las horas más concurridas, y que la solución de estos problemas sin duda debe buscar garantizar una justicia en el tiempo empleado en los desplazamientos, se han construido otras posturas al respecto. En primer lugar, así como se reconoce el marco del TPC en un proyecto de modernización y racionalización, se considera que este mismo funciona según la demanda derivada, como instrumento de un sistema urbano y económico. Por lo tanto, los estudios de transporte que apuntan a la efectivización de los viajes, deben trabajar en los motivos de viajes y sentidos en que se producen orígenes y destinos con estrategias de descentralización, pero casi todas las acciones que se concentran en el tiempo del trayecto son paños de agua tibia que la expansión de la ciudad y el crecimiento del parque automotor engullen rápidamente.

En segundo lugar, dado que este interés investigativo sí valora el tiempo de viaje y lo considera por el contrario un acontecimiento de gran valor en la vida cotidiana, las búsquedas han estado enfocadas en analizar lo que pasa al interior de las máquinas en movimiento. Los intentos por mitigar los problemas de la congestión se han abordado como factores determinantes en la producción del espacio del viaje y de la experiencia del mismo.

- ❖ En esta investigación la experiencia es entendida como la composición de un repertorio de elementos perceptibles que provienen de la forma como se ha organizado la sociedad: los orígenes y los destinos y las maneras de moverse entre unos y otros. Es decir, la relación entre los cuerpos, el espacio y los objetos en movimiento. Es por ello que se ha abordado el objeto de investigación principalmente a través de una metodología de la percepción proveniente de la fenomenología.

La exposición de los elementos perceptivos y los fenómenos que conforman tiene relevancia ya que nos informan sobre la composición del mundo, produciendo reflexiones en el seno de la vida cotidiana. Esta postura metodológica interpreta el mundo como una fuente de conocimiento sin mediaciones.

- ❖ A partir de la comprensión de los fenómenos que acontecen en esta práctica cotidiana se revelan las vinculaciones que tiene esta realidad inmediata con otras situaciones de otras escalas, de carácter global, económico o social, como se ha podido ver, por ejemplo, en el capítulo 11 sobre el carácter vinculante del sentido del gusto. Hablar de un sentido, por lo tanto, no es solo hablar de un estímulo y una reacción sensorial.
- ❖ Para la contribución teórica sobre el concepto de lugar y paisaje, intereses que acompañaron tanto la formulación de la investigación como el proceso académico de maestría, puede decirse, a propósito de la importancia de estudiar los fenómenos perceptibles, que *efectivamente* el bus es un lugar, según ha revelado el análisis del sentido del gusto y el carácter convergente en que se convierte esta formación espacial a través de la práctica del viaje cotidiano. El bus es lugar, en tanto hace parte de un sistema arquitectónico para el movimiento en el que se rebaten y reconfiguran las posiciones sociales de las que provienen sus sujetos. Como la casa, como el parque, el bus es un lugar constituido a partir de acontecimientos y flujos.

- ❖ Por su parte, el paisaje es una formación espacial constituida igualmente a partir de la convergencia de acontecimientos, aunque en ella predominan unas relaciones tensas entre exterior e interior, lo otro y el sujeto, y los roles que este desempeña en la (re)configuración social del lugar. Es una formación que está por lo tanto vinculada siempre a otras, en este caso el lugar. Pero también puede encontrarse directamente relacionada con la región. En el viaje en bus, el paisaje está asociado principalmente con las posibilidades experienciales de lo distante y lo próximo, de acuerdo a las posibilidades de los roles que desempeñan los sujetos y del lugar que ocupan en la arquitectura del bus, es decir las responsabilidades y libertades que tienen al interior del viaje. Siguiendo estos mismos presupuestos teóricos podría estudiarse el paisaje en otros modos de transporte, teniendo en cuenta precisamente el rol de la máquina y las experiencias sensoriales que permite.

- ❖ Habiendo realizado este estudio sobre todas las rutas diurnas que *bajan* desde San Antonio de Prado a la planicie del Valle de Aburrá, operadas por las empresas Solobus y Cootrasana y habiendo encontrado una riqueza tan amplia en las experiencias, elementos perceptibles y transformaciones legales e institucionales que se están llevando a cabo, puede decirse que a través de la metodología empleada podrían obtenerse observaciones y hallazgos igualmente interesantes con una mayor acotación del objeto de investigación, por ejemplo, limitarse a una sola de las rutas y en un horario preciso del día. La ruta nocturna por su parte necesita un estudio para ella sola. La noche en la ciudad. Orígenes y destinos oscuros. El protagonismo del parque de San Antonio en el *deseo* de llegar a San Antonio de Prado. La música que suena en el bus, todos pagamos el pasaje incompleto porque en la noche rigen otros órdenes. Y todo es veloz y solitario, imitando la movilidad de nuestras pupilas, pensamientos y deseos...

- ❖ No cabe duda de que al concluir esta investigación el interés por el transporte público colectivo, específicamente, y en general por la movilidad y las formas de desplazamiento urbano se acrecienta, en la misma medida en que el problema de ciudad que heredamos de los ideales modernos se ensancha junto con las crisis ambientales y económicas. La pregunta sobre cómo seguiremos encontrándonos y experimentando el tiempo-espacio que nos conecta con los otros es aún más importante después de la experiencia de confinamiento del año 2020 y los deseos de ubicuidad y copresencia que parece haber dejado.

REFERENCIAS

- Amin, A., & Thrift, N. (2002). *Cities: reimagining the urban*. Polity Press.
- Acuerdo Metropolitano No. 3/Políticas Movilidad Regional SITVA, (2011).
- Arfuch, L. (2002). *El espacio biográfico. Dilemas de la subjetividad contemporánea*. Fondo de Cultura Económica.
- Aristizábal, M. F. (2018). *Pasajes*. Intermedio.
- Battán Horenstein, A. (2016). Percepción y movimiento. El modelo merleau-pontyano de cognición encarnada. *Contrastes. Revista Internacional de Filosofía*, XXI(1), 33-50.
- Benjamin, W. (1994). *La metafísica de la juventud*. Altaya.
- Bissell, D. (2009). Visualising Everyday Geographies: Practices of Vision through Travel-Time. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 34(1), 42-60. <http://www.jstor.org/stable/30136813>
- Borghi, S. (2014). *La casa y el cosmos. El ritornelo y la música en el pensamiento de Deleuze y Guattari*. Cactus.
- Bourdieu, P. (1993a). Efectos de lugar. En *La miseria del mundo* (pp. 119-124).
- Bourdieu, P. (1993b). *La miseria del mundo*. Fondo de Cultura Económica.
- Bourdieu, P., & Wacquant, L. (2008). La práctica de la sociología reflexiva (Seminario de París). En *Una invitación a la sociología reflexiva*. Siglo XXI.
- Bull, M. (2004). Automobility and the Power of Sound. *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 243-259. <https://doi.org/10.1177/0263276404046069>
- Camarena Luhrs, M. (1990). Homogeneización del espacio. *Revista Mexicana de Sociología*, 52(3), 35-48. <https://doi.org/10.2307/3540705>
- Caracol Urbano. (2015). Ensayo de ruta. Apuntes etnográficos de una investigación sobre transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara (México). *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 5(1), 147-158. <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/170>
- Careri, F. (2016). *Pasear, detenerse*. Gustavo Gili.
- Carmona Rojas, M. Y. (2017). Prácticas espaciales en el transporte público de la Avenida Insurgentes de la Ciudad de México. *Cuaderno de Geografía*, 27(51), 656-681. <https://doi.org/10.5752/p.2318-2962.2017v27n.51p.656>

- Cosgrove, D. (2004). Landscape and Landschaft. *German Historical Institute Bulletin*, 35, 57-71.
- de Certeau, M. (2008). Andar en la ciudad. *bifurcaciones*, 7. www.bifurcaciones.cl/007/reserva.htm
- Deleuze, G., & Guattari, F. (2002). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia* (Quinta edi). Pre-textos.
- Duch, L. (2015). *Antropología de la ciudad*. Herder.
- Foucault, M. (2000). *Defender la sociedad*. Fondo de Cultura Económica.
- Giucci, G., & Errázuriz, T. (2018). *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur* (Primera ed). Bifurcaciones.
- Goethe, J. W. (2011). *El juego de las nubes*. Nórdica.
- Guattari, F., & Rolnik, S. (2006). *Micropolítica. Cartografías del deseo*. Traficantes de Sueños.
- Gustafson, P. (2012). Travel time and working time: What business travellers do when they travel, and why. *Time & Society*, 21(2), 203-222. <https://doi.org/10.1177/0961463X12444057>
- Ingold, T. (2005). The eye of the storm: Visual perception and the weather. *Visual Studies*, 20(2), 97-104. <https://doi.org/10.1080/14725860500243953>
- Ingold, T. (2011). *Being Alive: essays on movement, knowledge and description*. Routledge.
- Jain, J., & Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography*, 16(2), 81-89. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.05.001>
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la "Sombra". *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*, 10, 3.
- Jirón, P., & Imilán Ojeda, W. (2019). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10, 17-36.
- Jirón, P., Imilan, W. A., & Iturra, L. (2016). Relearning to travel in Santiago: The importance of mobile place-making and travelling know-how. *Cultural Geographies*, 23(4), 599-614. <https://doi.org/10.1177/1474474015622141>
- Jirón, P., & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva

- construcción del espacio público. *ARQUITECTURAS DEL SUR*, 29(39 SE-Artículos). <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/805>
- Jirón, P., Zunino Singh, D., & Giucci, G. (Eds.). (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblos.
- Lefebvre, H. (1970). *Lógica formal, lógica dialéctica*. Siglo XXI.
- Lefebvre, H. (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Alianza.
- Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. Continuum.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio* (1.^a ed.). Capitán Swing.
- Low, K. E. Y. (2009). *Scents and Scent-sibilities: Smell and Everyday Life Experiences*. Cambridge Scholars.
- Macpherson, H. (2010). Non-representational approaches to body-landscape relations. *Geography Compass*, 4(1), 1-13.
- Merleau-Ponty, M. (1993). *Fenomenología de la percepción*. Planeta.
- Merriman, P., Reville, G., Cresswell, T., Lorimer, H., Matless, D., Rose, G., & Wylie, J. (2008). Landscape, mobility, practice. *Social and Cultural Geography*, 9(2), 191-212. <https://doi.org/10.1080/14649360701856136>
- Decreto 170 de 2001, Pub. L. No. 170 (2001).
- Muñoz, D. (2013). Experiencias de viaje en Transantiago. La construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil. *Bifurcaciones*, 15. <http://www.bifurcaciones.cl/2013/12/experiencias-de-viaje-en-transantiago/>
- Muñoz Dagua, C., & Andrade Calderón, M. C. (2014). Las fórmulas retóricas del rebusque. Un estudio desde la semiótica social de Halliday. *Tabula Rasa*, 20, 329-345.
- Pujadas, J. J. (2012). Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa. *Biblio 3W Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, 17(968). <http://www.ub.es/geocrit/b3w-968.htm>
- Pujadas, J. J. (2018). Etnografía móvil, entre el sombreado y el acompañamiento: notas a partir del estudio de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB). *Etnográfica*, 22(2). <https://doi.org/10.4000/etnogra>
- Russolo, L. (1996). El arte de los ruidos. Manifiesto Futurista. *Sin título*, 3.
- Schafer, M. (2013). *El paisaje sonoro y la afinación del mundo*. Intermedio.

- Silva, A. (1987). *Punto de vista ciudadano. Focalización visual y puesta en escena del graffiti*. Instituto Caro y Cuervo.
- Spengler, O. (2015). *La decadencia de occidente II. Bosquejo de una morfología de la historia universal* (Séptima ed). Espasa.
- Springer, S. (2019). *Las raíces anarquistas de la geografía. Hacia la emancipación espacial*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Stojanovski, T. (2018). How density, diversity, land use and neighborhood type influences bus mobility in the swedish city of Karlstad: Mixing spatial analytic and typomorphological approaches to assess the indirect effect of urban form on travel. *Journal of Transport and Land Use*, 11(1), 769-789. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2018.1089>
- Tati, J. (1967). *Playtime*. Specta Films; Jolly Film.
- Turner, V. W., & Bruner, E. M. (Eds.). (1986). *The anthropology of experience*. University of Illinois Press.
- Urry, J. (2006). Travelling Times. *European Journal of Communication*, 21(3), 357-372.
- Wankhede, K., & Wahurwagh, A. (2016). The sensory experience and perception of urban spaces. *International Journal on Emerging Technologies*, 7(1), 741-744.