UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

Entre automóviles y motocicletas ¿Cómo se manifiesta la individualidad?: Estudio sobre la experiencia de viaje en automovilistas y motociclistas del Valle de Aburrá

Anderson Felipe Loaiza Becerra

Trabajo de grado para optar por el título de Sociólogo

Asesor
Gilberto Díaz Aldana, Magister (MSc) en Estética

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas
Sociología
Medellín, Antioquia, Colombia
2025

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA
1803

Cita	(Loaiza Becerra, 2025)
Referencia **Estilo APA 7 (2020)**	Loaiza Becerra, A. F. (2025). *Entre automóviles y motocicletas ¿Cómo se manifiesta la individualidad?: Estudio sobre la experiencia de viaje en automovilistas y motociclistas del Valle de Aburrá* [Trabajo de grado profesional]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.

creative commons CC BY NC SA

UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA
Vicerrectoría de Docencia

Sistema de Bibliotecas

CRAI María Teresa Uribe (Facultad de Ciencias Sociales y Humanas)

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

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

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 5

Abstract 6

Introducción 7

1. Planteamiento del problema: ¿Por qué hablar de transporte urbano desde la sociología? 9

1.1. Delimitación 10

1.2. Pregunta de investigación 11

2. Objetivos 12

2.1. Objetivo general 12

2.2. Objetivos específicos 12

3. Antecedentes 13

3.1. Movilidad urbana: la desigualdad y género 13

3.2. La relación espacio público y movilidad 14

3.3. La experiencia de viaje del autobús 16

3.4. El automóvil: su atractivo, estética y representaciones 17

4. Marco teórico 20

4.1. Modernidad 20

4.2. Individualización 21

4.3. Movilidad urbana 22

4.4. Síntesis 23

5. Metodología 25

6. Resultados 27

6.1. Capítulo 1: Prácticas de movilidad: ¿En proceso de racionalización? 27

6.1.1. Movilidad y razón moderna, la función social de la norma 27

6.1.2. La responsabilidad individual: ¿Conductores racionalizados? 30

6.1.3. Educación y movilidad: apuestas y tensiones 32

6.1.4. La planeación del espacio: seguridad y eficiencia 33

6.2. Capítulo II: Interactuar en movimiento, las relaciones sociales en los desplazamientos cotidianos 36

6.2.1. Pequeños gestos en grandes cantidades, la acción reciproca en la movilidad urbana ..37

6.2.2. Comunicar en movimiento: estrategias y contenidos de la comunicación vial 39

6.2.3. La mirada puesta en el otro, cómo se representa la Otredad desde el vehículo particular 42

6.2.4. Los límites entre la indiferencia y el conflicto 46

6.3. Capítulo 3. Sobre la relación entre vehículo particular, espacio urbano e individuo 50

6.3.1. Diferenciación social y vehículo particular 51

6.3.2. Autonomía y vehículo particular 54

6.3.3. El vehículo particular como producto especializado 57

6.3.4. Las tecnologías en la conducción 60

6.3.5. Espacio urbano y vehículo particular: Los ritmos de la ciudad 61

6.3.6. La significación en movimiento del espacio urbano 64

7. Conclusiones 68

Referencias 73

Resumen

Esta monografía analiza la experiencia de viaje cotidiana de automovilistas y motociclistas en el Valle de Aburrá, preguntándose por los tipos de interacciones sociales que sostienen con la Otredad y con el espacio urbano durante sus desplazamientos cotidianos. El trabajo se plantea como objetivos evaluar el tipo de conducta promovida por el Código Nacional de Tránsito, identificar las interacciones que automovilistas y motociclistas establecen con otros actores viales, y describir la relación que construyen con el vehículo y el entorno urbano. Se adoptó un enfoque cualitativo basado en una revisión documental de la normatividad vigente, observación participativa y once entrevistas semiestructuradas realizadas a conductores. La interpretación de la información obtenida se fundamentó en los planteamientos de Simmel (1986, 2016), Martuccelli (2012) y Harvey (1998), quienes reflexionan sobre el impacto de la modernidad en la individualidad, el espacio y las interacciones sociales, así como en los aportes de diversos autores del denominado paradigma de la movilidad (Sheller y Urry, 2018). Los resultados evidencian que la normatividad promueve una conducta racionalizada que delega en el individuo la responsabilidad del orden vial; así mismo, las interacciones sociales adquieren principalmente un sentido práctico, por encima de los vínculos emocionales; y que el vehículo le permite al individuo incidir en la manera que experimenta el espacio, por ejemplo, al controlar las condiciones climáticas en el automóvil. El trabajo concluye que estos procesos acentúan la individualidad del individuo, característica relevante en la reproducción de la vida moderna.

Palabras clave: Automóvil, motocicleta, individuo, experiencia de viaje cotidiana, movilidad

Abstract

This monograph analyzes the daily travel experience of drivers and motorcyclists in the Aburrá Valley, questioning the types of social interactions they have with Otherness and with urban space during their daily commutes. The objectives of the study are to evaluate the type of behavior promoted by the National Traffic Code, identify the interactions that drivers and motorcyclists establish with other road users, and describe the relationship they build with their vehicle and the urban environment. A qualitative approach was adopted based on a documentary review of current regulations, participatory observation, and eleven semi-structured interviews with drivers. The interpretation of the information obtained was based on the approaches of Simmel (1986, 2016), Martuccelli (2012), and Harvey (1998), who reflect on the impact of modernity on individuality, space, and social interactions, as well as on the contributions of various authors of the so-called mobility paradigm (Sheller and Urry, 2018). The results show that regulations promote rationalized behavior that delegates responsibility for traffic order to the individual; likewise, social interactions take on a mainly practical meaning, above and beyond emotional ties; and that the vehicle allows the individual to influence the way they experience space, for example, by controlling the climate conditions in the car. The research concludes that these processes accentuate the individuality of the individual, as a relevant characteristic in the reproduction of modern life.

Keywords: Automobile, motorcycle, individual, daily travel experience, mobility

Introducción

Esta monografía aborda el fenómeno de la movilidad cotidiana urbana en automovilistas y motociclistas del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, centrándose en el tipo de experiencia de viaje que construyen los individuos desde los automóviles y motocicletas durante sus desplazamientos cotidianos. ¿Cómo es la relación del individuo con la Otredad mediada por el vehículo particular? ¿Cómo se experimenta el espacio urbano? ¿Qué tipo de individuo se produce? Han sido algunas de las preguntas que han movilizado la presente investigación.

Así, el movimiento cotidiano de los individuos por la urbe es considerado más que el simple desplazamiento de un lugar a otro, como una práctica social en la que hay lugar para vincularse con el otro y con el espacio urbano. Los sujetos, además de movilizar los objetos, vehículos, mercancías, llevan consigo sus afectos, simpatías, tensiones, expectativas, que se materializan en la interacción constante con la Otredad. Estas pequeñas interacciones son fundamentales en la producción de la vida urbana.

Esta investigación parte de la premisa que las dinámicas asociadas a la movilidad cotidiana urbana acentúan en los individuos su individualidad, en la medida que sus interacciones se caracterizan por cierta fugacidad y que el entorno produce las condiciones para la búsqueda de su autodeterminación.

De esta manera, el objetivo central de esta monografía será analizar las interacciones sociales que experimentan automovilistas y motociclistas con la Otredad y el entorno urbano en el Valle de Aburrá durante el año 2025. Para tal fin, se adoptó un enfoque de carácter cualitativo, que contribuya a la comprensión de los distintos sentidos y significados que se producen alrededor de la experiencia del viaje. Para ello se realizaron once entrevistas semiestructuradas a automovilistas y motociclistas que se desplazan cotidianamente por algunos de los municipios del Valle de Aburrá, con el fin de recopilar sus experiencias cotidianas en sus vehículos personales. Adicionalmente se realizó una revisión documental acerca de la normatividad de tránsito vigente en Colombia con el ánimo de identificar el tipo de comportamiento social deseado en la movilidad.

La monografía inicia con un pequeño contexto de la incorporación de los estudios de transporte en las ciencias sociales, junto con las reflexiones personales que han motivado este trabajo. Posteriormente se desarrolla la construcción del problema, su metodología, antecedentes y referentes teóricos.

El primer capítulo analiza el papel del Código Nacional de Transito como regulador de las practicas sociales durante los desplazamientos cotidianos, este busca que el comportamiento de los individuos que forman parte del tránsito debe atender un tipo de razón común a todos: las normas de tránsito, cuya función principal es evitar los excesos de libertad individual para garantizar la libertad colectiva. Esto es, en términos concretos, la creencia en que el cumplimiento de la norma puede garantizar el adecuado funcionamiento del modelo de transporte, de manera que la norma deposita la eficiencia de la movilidad urbana en la responsabilidad individual.

El segundo capítulo aborda la movilidad cotidiana urbana como una práctica relacional, dónde los gestos, las miradas y las diversas formas empleadas para comunicar serán analizadas como acciones reciprocas, las cuales constituyen un entramado de interacciones sociales características de la vida urbana que ponen en juego la forma en que se produce la ciudad. En buena medida estas interacciones se orientan a definir situaciones concretas del tránsito, como ceder el paso, la cual es representada como un acto de cortesía, sin embargo, algunas otras pueden adquirir un tinte más conflictivo.

El tercer capítulo, se concentra en analizar el tipo de relación que sostiene el individuo con el vehículo particular y el entorno urbano, estos cumplen un papel activo en la experiencia del viaje y tienen un impacto en la vida cotidiana del individuo. El vehículo es abordado como un objeto que le permite al individuo diferenciarse (estatus, expresiones identitarias) y autodeterminarse (control sobre las condiciones del viaje). Por otro lado, el espacio urbano es sujeto de distintas formas de ser habitado y apropiado durante los desplazamientos cotidianos, se analizará la relación que sostienen los participantes con distintos elementos espaciales de la urbe como el ritmo, el paisaje o las condiciones climáticas, señalando la posibilidad de significar el espacio en movimiento.

Finalmente, el trabajo concluye que procesos como la responsabilización individual, el hastío en el individuo y el desarrollo de una experiencia más personalizada son características presentes en los desplazamientos cotidianos que pueden acentuar el proceso de individualización que caracteriza la sociedad moderna, lo cual tiene como consecuencia el debilitamiento progresivo de la idea de comunidad.

1. Planteamiento del problema: ¿Por qué hablar de transporte urbano desde la sociología?

La sociología comúnmente se ha encargado del estudio de los grandes fenómenos sociales: el conflicto armado, las desigualdades de género, el modelo de desarrollo y diversos temas que por supuesto son absolutamente pertinentes. Sin embargo, un siglo atrás, Georg Simmel demostraba como el estudio de algunos fenómenos, de un carácter más microsociológico, como el olfato, la moda, el secreto… podían no solo demostrar como esos grandes fenómenos de la sociedad se encuentran presentes en la vida cotidiana de los individuos, sino también realizar importantes aportes a la construcción teórica de la sociología.

La movilidad es uno de esos fenómenos que, al parecer, no llama la atención de las ciencias sociales en general, su incorporación es relativamente reciente, Sheller y Urry (2018) afirman que el nuevo paradigma de las movilidades surge en la primera década de los 2000, este destaca el rol constitutivo del movimiento en el funcionamiento de las instituciones y prácticas sociales, adicionalmente, reconoce los distintos tipos en que puede presentarse, como movilidad física de personas y objetos, así como movilidad virtual e imaginaria. De esta manera, el giro de la movilidad según Jirón et al. (2010) ha cumplido un papel importante en la investigación urbana en el estudio de los impactos que tienen tipos de movilidad como la migración, el turismo, la movilidad residencial o la movilidad cotidiana urbana en la organización espacial y de la vida cotidiana del citadino.

En los estudios de transporte la introducción del concepto de movilidad abrió las puertas para comprender los desplazamientos cotidianos desde una dimensión más humana, así lo exponen Caprón y Pérez (2016) quienes afirman que en el siglo XX el paradigma del transporte se enfocó en aumentar la eficiencia de los transportes motorizados priorizando las variables tiempo y velocidad, mientras que el paradigma de la movilidad se centra en la experiencia misma de viaje, entendiendo que quienes se movilizan no son las maquinas sino los individuos. De esta manera, las autoras, en referencia a Sheller y Urry (2006) concluyen que “el estudio de los desplazamientos ya no es exclusivo del campo de las ingenierías y se extiende hacia el de las ciencias sociales, que empiezan a interesarse en los aspectos sociales de la movilidad” (Caprón y Pérez, 2016, p.13).

1.1. Delimitación

El interés de esta propuesta investigativa dentro de los diversos tipos de movilidad se centrará en la movilidad cotidiana urbana, esta es definida como "aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares." (Jirón et al., 2010, p.24). Esto como una apuesta por reivindicar la vida cotidiana como un lugar para el conocimiento y la movilidad urbana cotidiana como un escenario en el que acontecen experiencias significativas para las personas. En este sentido, Jirón (2009) en otro de sus análisis señala que la movilidad no es un paréntesis en la vida de los individuos, para algunos implica varias horas de su día, tiempo en el que su vida no se detiene, por lo cual, gran parte de su experiencia en la ciudad y su vida urbana sucede mientras están viajando por ella.

Así, el análisis de la movilidad urbana cotidiana puede ser un vehículo para estudiar fenómenos sociales que hacen parte de las grandes estructuras de la sociedad, como la desigualdad de género, el derecho a la ciudad, la segregación espacial, sin embargo, aunque algunas de estas u otras puedan surgir en el proceso investigativo no son el objeto central de la presente propuesta de investigación.

El interés lo encuentro en la manera en cómo nos relacionamos durante el viaje, en el tipo de interacciones que tenemos con la Otredad y con el espacio socialmente producido (el vehículo, la vía, el espacio público, el mobiliario urbano). Este interés surge de mi experiencia personal, iniciar mis estudios en sociología implicó en primera instancia movilizarme, de la casa a la universidad y viceversa, pero más importante aún fue movilizar mis ideas y preguntas sobre el mundo, iniciar la carrera mental en sociología, interiorizar el conocimiento sociológico. Cada día, cada trayecto implicaba pensar, ¿qué puedo reflexionar sobre lo que veo? Los cambios de paisaje durante el trayecto, no solo en la forma urbana, sino en quienes usan el sistema de transporte, las cantidades de destinos y trayectorias que podían cruzarse, las disposiciones del espacio y de los cuerpos, y cientos de inquietudes más que en el fondo conducen a una misma dirección, ¿cómo nos relacionamos? ¿cómo las relaciones se encuentran mediadas por los objetos? ¿realmente somos conscientes de los otros? ¿por qué nos sentimos solos entre la multitud?

A mi parecer, la experiencia que actualmente se vive en la movilidad cotidiana urbana es una expresión del proceso de modernización y tiene como consecuencia la individualización de las personas. La racionalidad económica neoliberal se ha enfocado en comprimir el espacio y el tiempo

Harvey (1998) lo cual permite la aceleración de la circulación del capital y, por tanto, de la movilidad. Como consecuencia, en la actualidad nos movilizamos a un ritmo que no tiene precedentes, lo que le permite al individuo tener una mayor cantidad de interacciones, pero más efímeras, este proceso puede ser entendido como la intensificación de la vida nerviosa, que según Simmel (1986) produce en el citadino la sustitución de los lazos afectivos por una actitud fría y calculadora como la del dinero.

En este sentido, Martuccelli (2012) explica que la modernidad puede entenderse como un periodo histórico especifico caracterizado por el debilitamiento de la idea de comunidad, la idea de que la vida de los individuos se encuentra determinada por los vínculos de parentesco, de tradición. De esta manera, hay un proceso de individualización en marcha, en el cual el individuo existe porque la sociedad y sus instituciones le exige que exista, en el proceso de individualización el individuo es un ser que decide vincularse a partir de la razón y la libertad.

Este proceso puede ser observado en la movilidad cotidiana urbana, en la medida que durante los trayectos compartimos un espacio móvil muy cerca físicamente de una gran variedad de personas, pero con una absoluta distancia emocional, parece que evitamos la interacción, pero aun así este es un tipo de interacción en sí misma.

En síntesis, este será un intento por analizar la relación entre movilidad cotidiana urbana en transporte particular motorizado con el proceso de individualización, así como su impacto en la experiencia de los individuos. A modo de hipótesis, considero que la experiencia que ofrecen automóviles y motocicletas en la movilidad cotidiana urbana acentúan en el individuo su individualidad y determinan la manera en que estos se relacionan con la otredad y con el espacio urbano.

1.2. Pregunta de investigación

Esta reflexión ha motivado la siguiente pregunta: ¿Qué tipo de interacciones sociales experimentan automovilistas y motociclistas con la Otredad y el entorno urbano en la ciudad de Medellín durante el año 2024?

2. Objetivos

2.1. Objetivo general

Analizar las interacciones sociales que experimentan automovilistas y motociclistas con la Otredad y el entorno urbano en la ciudad de Medellín durante el año 2025

2.2. Objetivos específicos

- Evaluar la influencia del Código Nacional de Tránsito en la construcción de una conducta racionalizada en los individuos.
- Identificar las características de las interacciones sociales que construyen automovilistas y motociclistas con la Otredad.
- Describir la relación de automovilistas y motociclistas con su vehículo y el espacio urbano.

3. Antecedentes

Este apartado presenta una revisión acerca de qué se ha investigado sobre movilidad cotidiana urbana. Considerando que las investigaciones sobre este tema son recientes, se explorarán investigaciones que abordan distintas modalidades de transporte, como el transporte público en autobús, o el transporte privado en automóvil y bicicleta, así como investigaciones que abordan la relación entre el entorno urbano y la movilidad en un sentido más general. Aunque la presente investigación se concentra en la experiencia de viaje en transporte motorizado particular mediada por el proceso de individualización, los artículos revisados desarrollan categorías de interés -como la movilidad cotidiana urbana, la experiencia de viaje, el automóvil, la individualización, entre otras- por lo cual estos estudios ofrecen un panorama respecto a cómo se han utilizado dichas categorías en distintos contextos.

Se han clasificado los artículos en 4 grupos. En primer lugar, abordaremos los artículos que relacionan la movilidad urbana con otros fenómenos sociales, como la pobreza, la desigualdad, el género y la exclusión espacial. Luego, revisaremos algunos estudios que tocan la relación entre movilidad y el entorno urbano, desde la categoría de espacio público. Posteriormente, observaremos aquellos trabajos que se concentran en la experiencia del viaje o de las relaciones sociales que tienen lugar en el autobús. Finalmente, los estudios que se han concentrado en el automóvil, su atractivo, estética y representaciones.

3.1. Movilidad urbana: la desigualdad y género

El estudio de la movilidad puede ser un vehículo para entender otros fenómenos sociales, como la segregación espacial, la desigualdad económica, de género, entre otros. Estos temas son recurrentes dentro de los distintos artículos que abordaremos, como en el caso de la filósofa chilena Paola Jirón (2009), quién analiza la movilidad cotidiana urbana como expresión de la desigualdad, la autora problematiza sobre los estudios sobre desigualdad principalmente por 3 razones: inicialmente que la desigualdad suele ser entendida como sinónimo de segregación, que su análisis es particularmente cuantitativo y por último que entienden la ciudad como una espacialidad estática. Paola, considera que estos análisis ignoran las diversas formas en que se presenta la desigualdad y sus implicancias en la vida cotidiana, desconociendo además que la ciudad y sus

habitantes son crecientemente móviles. Mediante un trabajo etnográfico en Santiago de Chile, la autora se propone "explicar las múltiples dimensiones y viscosidad de la desigualdad urbana, particularmente en el contexto de sistemas urbanos complejos y realidades progresivamente móviles…" (Jirón, 2009, p.178). Así, el articulo describe cómo las relaciones desiguales económicas, de edad o de género producen experiencias diferenciadas en la movilidad. Por ejemplo, en cuanto al género, se expone cómo las mujeres acceden de manera desigual al transporte debido a factores como el trabajo doméstico y la seguridad.

Por su parte, el estudio realizado en la ciudad de Puebla por Tapia (2023), aunque no se interesa explícitamente por las desigualdades, coincide con el de Jirón (2009), en que las mujeres enfrentan dificultades estructurales para movilizarse, en este caso en transporte particular no motorizado. Este trabajo busca analizar los desplazamientos que realizan las mujeres en bicicleta desde la óptica de la teoría acerca del proceso de individualización, Tapia argumenta que el debilitamiento de estructuras tradicionales de la sociedad permite que las mujeres tengan mayor capacidad de gestionar diferentes aspectos de su vida, como el transporte. Esta investigación desarrollada desde el enfoque etnográfico incluye la observación de algunos trayectos realizados por mujeres y una serie de entrevistas. Tapia identifica procesos de individualización en las mujeres asociados al uso de la bicicleta que pueden manifestarse desde la posibilidad de elegir la bicicleta como medio de transporte, así como en el desarrollo de estrategias para lidiar con la inseguridad vial, situaciones de violencias basadas en género, hasta en la adquisición de nuevos conocimientos sobre mecánica y la organización de colectivas feministas para colaborarse entre mujeres ciclistas. Estas prácticas evidencian una mayor capacidad de agencia en las mujeres sobre sus desplazamientos.

3.2. La relación espacio público y movilidad

Otros trabajos, se concentran en la relación entre la movilidad y el entorno urbano, como el de Mejía (2007) que analiza el problema de la congestión vehicular y la contaminación ambiental, con el fin de generar una propuesta de diseño desde la ingeniería de transporte que atienda la problemática entendiendo el espacio público como posible solución. Esta es una investigación de carácter exploratorio de modalidad mixta, ya que hace uso de variables cuantitativas y cualitativas para abordar el fenómeno desde una perspectiva que integre las dimensiones técnica y social de la

movilidad en el Poblado. El estudio hace una caracterización del espacio de tipo ingenieril, abordando aspectos como la morfología del suelo, el mobiliario urbano, costos de la congestión, riesgos, entre otras variables que permiten entender las limitaciones físicas del espacio público en el sector. Por otra parte, identifica comportamientos sociales como el individualismo, convivencia, valores, miedos y consumo como factores que pueden explicar el distanciamiento con el espacio público.

El deterioro físico de la ciudad y el distanciamiento social del que habla Mejía (2007) se puede profundizar teóricamente con el trabajo de Blanco (2021) quien analiza la relación entre la velocidad que encarna el automóvil y el deterioro del espacio urbano, entendido desde la distinción del lugar y el no-lugar. La autora hace una disertación teórica que permitiría fundamentar investigaciones futuras debido a la escasa bibliografía al respecto, en esta aborda conceptos como lugar, no lugar, velocidad, tiempo, espacio, identidad urbana, entre otros. Blanco considera que la velocidad en el espacio urbano no puede entenderse al margen del modo de producción, esta relación ha supuesto la homogenización del espacio, la fragmentación del tiempo y la aceleración de los ritmos vitales, para la autora: “la velocidad participa en la disolución del carácter relacional del lugar urbano puesto que interviene en la estructura y calidad del espacio en la ciudad” (Blanco, 2021, p.71).

Por último, el análisis de Muñoz et al. (2019) proporciona mirada más amplia y centrada en el espacio público que en la movilidad, pero destaca la importancia del espacio urbano con la calidad de vida. Los autores reflexionan sobre la influencia que tienen las personas en el espacio y viceversa. En una investigación de tipo cualitativo, realizaron un trabajo desde la etnografía focalizada, en el cual construyeron un recorrido sensorial por el centro de Medellín para categorizar la experiencia vivida y, comprender su relación con la calidad de vida. El articulo resalta que referirse al centro de la ciudad es como referirse al origen de la humanidad, toda vez que, a lo largo de la historia los seres humanos se han encontrado en la búsqueda de un territorio en el cual puedan desarrollar su vida y prolongar la especie, en este proceso junto con la domesticación de plantas y animales se comienzan a configurar las ciudades. Dicho territorio tiene una existencia material relacionada con la ciudad construida, como los parques, los edificios y otros lugares tangibles, de la misma manera que tiene una existencia inmaterial que es la ciudad vivida, imaginada y experimentada por quienes transitan dichos espacios materiales. Así, en el trabajo el centro de Medellín es descrito como un crisol de personalidades, olores, sabores, colores y sonidos que

relatan una ciudad heterogénea, diversa, que lucha por ofrecer calidad de vida, trabajo y vivienda a sus habitantes, así como agobia con la inseguridad, el humo y los sonidos de los carros.

A mi parecer, estos 3 trabajos señalados abordan la construcción del espacio como un proceso dialectico, resultado de la relación espacio – sociedad, además coinciden en la importancia del espacio público como socializador y comparten cierta preocupación por su deterioro por prácticas especialmente asociadas a la movilidad urbana. Esta relación es de suma importancia en la presente investigación toda vez que uno de los elementos que se busca analizar es la producción de relaciones sociales mediadas por el transporte particular motorizado en el entorno urbano.

3.3. La experiencia de viaje del autobús

Otra de las categorías centrales a la cual se pretende acercar esta investigación es la experiencia de viaje, que, si bien no se ha encontrado bibliografía que la desarrolle en transporte particular motorizado, podemos observar cómo se ha analizado en autobús.

Baleriola (2013) desde una perspectiva socioconstruccionista reflexiona acerca del transporte público en autobús en la ciudad de Almería a partir de un trabajo etnográfico que realizó. En primer lugar, el autor pone en discusión como se asocia el viaje en autobús como un momento de tránsito que se constituye como no lugar, señalando que las personas suelen ignorar en sus anécdotas cotidianas lo que sucede mientras se desplazan en autobús. Sin embargo, reconoce que esta situación tiende a complejizarse, un no lugar puede convertirse en un lugar si sucede una experiencia significativa para las personas durante el viaje. El autor, también se refiere al espacio del autobús como un elemento activo configurador de dinámicas sociales, como ejemplo, describe el proceso en el que los pasajeros intentan resguardar su espacio en habitáculo y evitan la mirada con los demás pasajeros en la medida que el autobús se encuentra más congestionado. Respecto al tiempo afirma que el autobús es un “metrónomo” de la ciudad que marca sus ritmos, esto puede observarse desde la forma en que el autobús determina la hora en la que deben levantarse algunas personas, hasta las dinámicas sociales asociadas a los paraderos de autobús, que durante el día albergan pasajeros, pero en la noche pueden ser el dormitorio de las personas que habitan la calle. Según Baleriola (2013) “el mundo del autobús define y es definido por la dinámica y la identidad de la ciudad, las acciones del ciudadano y el significado de lo urbano” (p.141).

Por su parte, Piazzini (2023) estudia la producción del espacio de viaje cotidiano diurno en transporte publico colectivo entre el corregimiento San Antonio de Prado y el centro de la ciudad de Medellín. Gianna desde un enfoque fenomenológico analiza las experiencias de viaje de conductores y pasajeros concentrándose en 3 categorías: experiencia - percepción, la narrativa y la normativa. El estudio destaca la relevancia del sistema de transporte público colectivo en autobús para la movilidad del Valle de Aburrá, especialmente en las periferias. Sin embargo, los autobuses encuentran relegados de los proyectos urbanos más importantes, pues estos son ocupados por el sistema Metro. Por otra parte, Piazzini critica la idea que presenta el tiempo de viaje como "tiempo muerto", por el contrario, durante el viaje los usuarios pueden descansar, leer, trabajar y realizar diversas actividades, por lo cual la experiencia de viaje es una experiencia significativa en la vida cotidiana de los pasajeros. El trabajo describe con suficiencia los elementos que componen la experiencia de viaje, registrando como actúan cada uno de nuestros sentidos durante el viaje (vista, escucha, olfato, tacto, gusto), así como los gestos que desarrollan conductores y pasajeros, hasta la relación del clima con la manera en que se experimenta el viaje.

Estas investigaciones describen el tipo de socialización que se experimenta durante el trayecto en autobús, la influencia del espacio y del comportamiento personal en la construcción del espacio. Por otra parte, se ha evidenciado hasta el momento que trabajos como los de Blanco (2021) y Baleriola (2013) de alguna manera asocian dinámicas de la movilidad con la categoría de no lugar, mientras que Jirón (2009) y Piazzini (2023) coinciden en que los desplazamientos cotidianos pueden ocupar un lugar importante en la vida de los individuos.

3.4. El automóvil: su atractivo, estética y representaciones

Las investigaciones que se abordaran sobre el automóvil no incluyen reflexiones que vayan en dirección de entender el automóvil como socializador, por lo cual ahí se encuentra un campo que puede ser muy interesante por explorar. Adicionalmente, tampoco se han encontrado estudios que aborden la motocicleta en su dimensión social.

Caprón y Pérez (2016) analizan las ventajas comparativas del automóvil, respecto al transporte público. Se preguntan por la dependencia de las personas hacia el automóvil en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), las autoras consideran que para desincentivar el uso del automóvil es importante comprender los atractivos que ofrece en contraste con el transporte

público. De esta manera, Caprón y Pérez (2016) buscan "identificar las barreras y los incentivos que pudiera provocar que las personas recurrieran menos al coche" (p.12). Para ello realizaron 56 entrevistas semiestructuradas en siete colonias de la ZMVM en las cuales indagaron acerca de los comportamientos y representaciones del automóvil. El estudio describe cómo transportarse en la ZMVM es una experiencia desgastante debido al tráfico, en el caso del transporte particular, y debido al congestionamiento en el transporte público. Para hacerle frente a esto, las personas desarrollan estrategias para sortear las dificultades de sus viajes. Asimismo, encuentra que el automóvil es asociado con el estatus y ascenso en la sociedad, permite experimentar relajación y placer con la velocidad y está asociado a valores propios de las sociedades individualistas, como la libertad, la autonomía y privacidad, la construcción de esta representación del automóvil es un obstáculo para desincentivar su uso.

Por su parte, Vallejo y López (2019) se proponen analizar las representaciones sociales del automóvil en la ciudad de Medellín, realizaron una investigación cualitativa que contó con 12 entrevistados entre los 40 y 50 años. Este artículo es un acercamiento desde interaccionismo simbólico para comprender la conducta alrededor del automóvil, partiendo desde los significados que se han desarrollado sobre éste como resultado de la interacción social. Las autoras encontraron que el motivo principal para conseguir un automóvil es la insatisfacción con el transporte público, el transporte particular ofrece una mayor sensación de libertad. Cuando los participantes buscaron adquirir su primer automóvil no se interesaron tanto en sus cualidades técnicas o estéticas, debido al desconocimiento o la falta de recursos, pero, ante todo, porqué solo buscaban mayor autonomía en su propia movilidad. Adicionalmente, se identificó que los participantes tienden a asociar características de la carrocería de los vehículos con tipos de personalidad, como lo sería el carro tipo hatchback con una personalidad juvenil, el carro tipo sedan para personas serias y maduras o la camioneta para los aventureros. Por último, la investigación sugiere que el automóvil se relaciona con la edad y el poder adquisitivo que desea tener, por lo cual el vehículo es un medio que guía el camino hacia la posición social deseada por su propietario.

Por último, el trabajo realizado por Palacios y Ortiz (2023) busca entender el automóvil más allá de su análisis funcional como un simple medio de transporte, los investigaros se proponen "reconstruir el proceso de creación de cualidades comunicativas del automóvil y su ubicuidad en la cotidianidad generalizada actual" (p.3). Se presenta un recorrido histórico del automóvil, desde su origen hasta su masificación, evidenciando su influencia en la construcción de un espacio urbano

antidemocrático y su constitución del automóvil como un instrumento de poder. Mediante encuestas, se evidenció que el automóvil es asociado a la seguridad, especialmente aquellos que cuentan con características robustas y fuertes.

De esta manera, los artículos señalados permiten entender algunos ventajes funcionales del automóvil respecto a otros medios de transporte y sus representaciones sociales como un objeto que comunica cosas y habla de nuestra sociedad: moderna, globalizada, individualista. Sin embargo, a diferencia del autobús y el mismo espacio público, parece que el automóvil no es abordado como un socializador, por el contrario, se responsabiliza del deterioro del espacio urbano y en el caso de Blanco (2021) se asocia la velocidad del automóvil a la producción de no lugares. Si bien se entiende la lógica teórica que hay detrás de esta idea, personalmente si considero que aún en esos espacios denominados de tránsito acontecen experiencias significativas para los individuos, entendiendo que significativas no necesariamente significa positivas para los individuos. Por esta razón, para el presente trabajo se considera relevante continuar explorando las dimensiones sociales de la movilidad en automóvil y motocicleta.

4. Marco teórico

En este apartado se desarrollarán las discusiones teóricas asociadas a las tres categorías clave de la presente investigación. Inicialmente, examinaremos la modernidad como el marco macroestructural ordenador de la vida social contemporánea. Luego, como componente esencial de la época moderna, abordaremos el proceso de individualización, el cual se ha posicionado como una característica relevante de la experiencia cotidiana en la actualidad, en la que los individuos asumen una actitud calculadora y racional en su cotidianidad debido al debilitamiento de los vínculos comunitarios. Finalmente, se analiza la movilidad cotidiana urbana, concepto proveniente del paradigma de las movilidades, que ha permitido superar la idea de que el tiempo de viaje es un tiempo muerto, considerando relevante lo que sucede durante los desplazamientos.

4.1. Modernidad

Cuando se habla de modernidad, no solo se hace referencia a la página en la historia de la humanidad que vivimos actualmente, sino también a su cosmovisión del mundo globalizado, pues la modernidad es un proceso macroestructural que reconfiguró la vida social, política económica y cultural. Su origen está asociado al proyecto de la ilustración y al advenimiento de la sociedad industrial, en oposición con la sociedad feudal. Para Giddens (1994) la modernidad originariamente se basa en un proceso de diferenciación y delimitación con el pasado constituyendo una sociedad que se construye bajos sus propios fundamentos. Así, la modernidad trae consigo la creencia en el progreso basado en la razón, la ciencia, la tecnología. En esta dirección, Harvey (1998) afirma que la modernidad se planteaba como un proyecto emancipatorio basado en la acumulación de conocimiento generada por individuos que trabajan libre y creativamente.

La revolución industrial implicó un crecimiento exponencial en los ritmos de producción, intercambio, circulación de mercancías y, con ello, la vida social en su generalidad. Este proceso Harvey (1998) suele denominarlo bajo el aforismo compresión del espacio tiempo, que el autor utiliza para nombrar los procesos que generan una revolución en las cualidades objetivas del espacio y tiempo que modifican de manera radical nuestra representación del mundo. Así, vale afirmar que la modernidad ha producido nuevas formas de experimentar y sentir el tiempo y el espacio.

La modernidad acentúa en las formas de sentir, pensar y actuar cierta volatilidad y transitoriedad de las modas productos, técnicas de producción, procesos laborales, ideas e ideologías, valores y prácticas establecidas (Harvey, 1998). Este proceso se ha popularizado bajo el concepto de modernidad liquida, acuñado por Bauman (2002). Idea utilizada para reflejar la incertidumbre y la inestabilidad que experimentan los individuos en la vida moderna, debido al desvanecimiento de las instituciones tradicionales del pasado y su actual libertad para elegir su propio destino.

De esta manera, la modernidad no solo reconfiguró las dimensiones estructurales de la sociedad, como la política, la economía, o la cultura, sino que también se transformó la subjetividad del individuo. Giddens (1994) argumenta que la modernidad impulsa la autoidentidad y la reflexividad continua en el individuo por definir su estilo de vida dentro de una amplia gama de posibilidades. Así mismo, afirma el autor que, conforme se desvanece la tradición, la vida cotidiana se encuentra en una dialéctica entre lo local y lo global, proceso también descrito por Simmel (1986) en el conflicto entre la cultura subjetiva y la cultura objetiva.

En síntesis, por modernidad se hace referencia al proceso macroestructural que acontece en la actualidad, caracterizado por la creencia en el progreso basado en la razón, y la aceleración de los ritmos de producción. Al mismo tiempo, este proceso se encuentra marcado por cierto debilitamiento de sus instituciones y la construcción de un sujeto moderno: el individuo.

4.2. Individualización

La individuación es un proceso de la sociedad moderna en el que el individuo se encuentra en tensión con las grandes estructuras de la sociedad. Martuccelli, (2012) afirma que el factor de individuación reconocido por la mayoría de los sociólogos casi es el tránsito de la sociedad tradicional a la moderna, o lo que Tönnies (1887), citado por Martuccelli (2012), describe como el paso de la comunidad a la sociedad, donde los individuos, en una sociedad ampliamente diferenciada se van a individualizar más debido a la enorme diversificación de sus roles y experiencias en la sociedad moderna.

Simmel (1986) también relata este proceso en la gran ciudad, lugar donde el individuo busca preservar su originalidad frente a las fuerzas avasallantes de la sociedad, para el autor allí hay un predominio de la cultura objetiva cristalizada frente a la cultura subjetiva, paradoja que puede

conducir al individuo, frente a su dificultad para hacer valer su personalidad a recurrir a distinciones cualitativas para atraer la atención, lo que conduce a extravagancias y originalidad a cualquier precio.

Las grandes ciudades son el lugar de elección de esta civilización que desborda todo contenido personal. Allí se ofrece a nosotros, bajo la forma de edificios, de establecimientos de enseñanza, en los milagros y el confort de las técnicas de transporte, en las formas de la vida social y en las instituciones visibles del Estado, una abundancia a tal grado aplastante de espíritu cristalizado, despersonalizado, que el individuo no consigue, por así decirlo, mantenerse de cara a él. Por un lado, la vida se le vuelve al individuo infinitamente fácil, pues de todas partes se le ofrecen incitaciones, estímulos, ocasiones de colmar el tiempo y la conciencia, que lo arrastran en su corriente al grado de dispensarlo de tener que nadar por sí mismo (Simmel, 1986).

Las grandes ciudades entonces con su concentración de infraestructura y tecnología ofrecen comodidades y oportunidades que en principio buscan facilitarle la vida al individuo, pero acaban produciendo en él atrofia y anulando su capacidad de agencia, dejándolo frente a una gran cantidad de opciones que, paradójicamente reducen su capacidad de autodeterminación.

En síntesis, la individualización es un fenómeno representa la esencia de la vida en la modernidad, y que pone en centro de atención la encrucijada en la que se encuentra el individuo, que de un lado se encuentra en la búsqueda del "yo", su diferenciación y originalidad y del otro hay contexto que le ofrece cientos de modelos prefabricados para su existencia. La individuación es entonces un punto de inflexión entre la manera en que los individuos tratan de labrar su destino cotidianamente, frente a las condiciones estructurantes de una sociedad mundializada.

4.3. Movilidad urbana

Para analizar la movilidad cotidiana urbana, conviene señalar que este concepto proviene de un nuevo cambio de paradigma en los estudios de transporte: el paradigma de la movilidad. Como se expuso anteriormente, el paradigma de movilidad surge en época de los 2000 y destaca el papel constitutivo del movimiento en las instituciones y las practicas sociales. El paradigma de la movilidad no solo se refiere a los desplazamientos de personas, sino también la movilidad de objetos, el tráfico de información, los viajes virtuales y la movilidad imaginaria (Sheller & Urry, 2018).

La movilidad en su sentido más general puede ser entendida como "las diversas formas en que personas, información, dinero, objetos, organismos y recursos naturales se mueven a través de distintas escalas espaciotemporales, así como sus implicancias en la sociedad." (Zunino et al., 2018, pp.17-18).

Por otra parte, la movilidad puede ser abordada como objeto de estudio o como enfoque. Como objeto de estudio se centra en los desplazamientos, los significados asociados a la movilidad y la experiencia del viaje. Desde esta perspectiva, se describe lo que sucede antes, durante y después del desplazamiento, en oposición a la idea del tiempo de viaje como tiempo perdido, entendiéndola como una práctica social y cultural compleja. Como enfoque, la movilidad es entendida como una forma de conectar distintos espacios y sistemas, permitiendo superar la fragmentación de la vida social impuesta por estructuras espaciotemporales fijas (Zunino et al., 2018).

Mientras que la movilidad cotidiana urbana es definida como "aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares." (Jirón et al., 2010, p.24). La movilidad cotidiana urbana suele ser vista como una actividad que media el acceso a otras experiencias, sin embargo, vale resaltar que durante el desplazamiento ocurren cosas importantes para los individuos.

4.4. Síntesis

La revisión de los conceptos modernidad, individuación y movilidad cotidiana urbana permiten sustentar la premisa de la que parte la presente investigación, en la que la experiencia cotidiana de viaje en la movilidad urbana acentúa en el individuo su individualidad.

La modernidad como proceso macroestructural de la sociedad tiene impacto en las distintas dimensiones de la actividad humana, parte del propósito de esta investigación se encuentra en describir su impacto en los desplazamientos cotidianos de los individuos.

El automóvil y la motocicleta pueden ser una expresión de la compresión del espacio tiempo, aumentado la cantidad de interacciones que experimentan los individuos con la Otredad y con el espacio socialmente producido, lo cual puede provocar fatiga en la actividad cotidiana de conducir. Es posible suponerlo de esta manera al observar la manera en que se planean los vehículos particulares, la disposición de tecnologías para insonorizar los habitáculos, los vidrios polarizados, entre otras tecnologías que buscan ofrecer una experiencia más concentrada en el individuo, más

personalizada y pensada para el resguardo de su individualidad. La individuación entonces, que pone en el centro al individuo es un puente entre la movilidad cotidiana urbana y la modernidad.

5. Metodología

Esta investigación es de modalidad cualitativa ya que busca la comprensión de la realidad social a partir de los significados, sentidos, gestos, y relaciones. Se encuentra orientada por el enfoque histórico hermenéutico, respondiendo a un interés de tipo práctico, siguiendo a Jürgen Habermas (1990) este se centra en la comprensión del sentido, permitiendo un acceso más profundo al mundo de significados asociados, en este caso, a la experiencia de viaje en vehículos motorizados particulares (automóvil motocicleta). Así este enfoque permitirá acceder a una dimensión subjetiva de la experiencia en la movilidad cotidiana urbana, ocupándonos de desentrañar los significados de las relaciones sociales que se construyen en las vías, mediante el análisis de aspectos de un carácter más microsociológico, los gestos, las miradas, y los diversos imaginarios que se avivan durante los desplazamientos cotidianos de las personas.

En este sentido, ya que el presente trabajo no busca encontrar resultados generalizables, se optará por un tamaño poblacional de once participantes, esta muestra fue seleccionada procurando mantener un equilibrio en términos del género y tipo de vehículo conducido. Así, entre las once participantes seis se identifican como femeninas y cinco como masculinos, de igual forma, seis conducen ambos vehículos, mientras que cinco conducen un solo tipo de vehículo, entre los últimos hay cuatro motociclistas y una automovilista. Esta clasificación en la muestra permitirá indagar acerca de las diferentes perspectivas que pueda evocar la movilidad cotidiana urbana en función del género y tipo de vehículo que conducen los y las participantes.

Por otra parte, se emplearán diversas técnicas de recolección de información, en primer lugar, se realizará una revisión documental para conocer los antecedentes investigativos y se consultará la normativa de tránsito vigente en Colombia, con la intención de analizar su concepción de la movilidad y el posible impacto que puede tener en los desplazamientos cotidianos de los participantes. En segundo lugar, se llevará a cabo un trabajo de observación participativa, donde se identificarán las prácticas que componen la experiencia de viaje en vehículo particular motorizado, en este proceso, se utilizarán para el registro técnicas como la fotografía y el diario de campo. Por último, se realizarán entrevistas semiestructuradas a automovilistas y motociclistas para profundizar en la interpretación de los significados encontrados.

Según Jürgen Habermas (1990), el ejercicio hermenéutico es viable solo cuando el investigador reconoce que, para interpretar el mundo del sentido transmitido, primero debe aclarar

su propio mundo. Por lo tanto, la autorreflexión es esencial en esta investigación, ya que solo al aplicar la hermenéutica a nuestro propio sistema de valores, podemos establecer un puente entre el mundo del investigador y el mundo de los actores sociales.

Los participantes serán informados oportunamente acerca de los objetivos de la investigación, y su participación solo será posible una vez confirmado su consentimiento de manera libre y voluntaria. El manejo de los datos y el tratamiento de la información se realizará únicamente con fines académicos, garantizando el derecho al anonimato. Se respetarán las posiciones de los participantes, abordando la investigación con sensibilidad y consideración. Los resultados serán socializados con los participantes, asegurando sus respectivas devoluciones. El investigador mantendrá una práctica reflexiva constante, reconociendo y mitigando sus propios sesgos, para asegurar una interpretación justa y precisa de los datos.

6. Resultados

6.1. Capítulo 1: Prácticas de movilidad: ¿En proceso de racionalización?

Este primer capítulo, sitúa la movilidad urbana como una expresión del proyecto de modernización. La práctica de conducir un vehículo supone el desarrollo de procesos estructurales como los esfuerzos institucionales por regular la conducta de los distintos actores viales, hasta la planeación de los espacios destinados al tránsito. Este proceso tiene como implicación lograr que las prácticas cotidianas de los distintos actores viales se caractericen por una mayor reflexividad, que atiendan a una "razón colectiva" cristalizada en la norma, por ello la movilidad se encuentra en un proceso de racionalización.

El propósito de este capítulo será analizar las diversas formas en que este proceso puede promover la individualización, especialmente, en el comportamiento de automovilistas y motociclistas. Para ello, se analizarán algunos artículos del Código Nacional de Tránsito, con el fin de problematizar el espíritu de la norma. Se argumentará que esta opera bajo la lógica de la eficiencia y, que se fundamenta en la creencia de que el comportamiento individual garantiza el éxito o fracaso del modelo de transporte.

Así, el capítulo se estructurará en cuatro acápites: En primer lugar, se describirá el papel de la norma como regulador de la conducta; en segundo lugar, se abordará el énfasis de la norma en la responsabilidad individual; en tercer lugar, se desarrollará el papel de la educación en la movilidad; y, por último, se señalará cómo el espacio se ordena bajo la lógica de la eficiencia y seguridad, además de resaltar las contradicciones que esto produce en el individuo frente a la norma.

6.1.1. Movilidad y razón moderna, la función social de la norma

La modernidad reemplazó las formas tradicionales de autoridad, por un modelo de organización social basado en el desarrollo de la razón, la igualdad y la universalidad de la ley. Así lo señala Harvey (1998):

> El desarrollo de formas de organización social y de formas de pensamiento racionales prometía la liberación respecto de las irracionalidades del mito, la religión, la superstición, el fin del uso arbitrario del poder, así como del lado oscuro de nuestra propia naturaleza humana. (p.27).

Este proceso, básicamente expresa que, en la sociedad moderna, la libertad del ser humano se fundamenta en el desarrollo de una razón colectiva, que permita que los individuos hagan uso de su libertad sin afectar la libertad de los otros. En palabras de Condorcet: "una buena ley debe ser buena para todos, exactamente de la misma manera en que una proposición verdadera es verdadera para todos" (Condorcet, citado por Harvey, 1998, p.28).

Así mismo, Según Martuccelli (2012) Durkheim sostenía que en la sociedad moderna se debe conservar una autoridad superior, no fundamentada en la divinidad o la monarquía, sino en una razón compartida por los individuos. Esta idea de la razón común apela a la capacidad de actuar bien del individuo debido a la simpatía que le produce la humanidad en un sentido general. Sin embargo, Durkheim, considera que el individuo precisa de instituciones para contenerlo y evitar sus desviaciones egoístas. De allí la necesidad de las sociedades modernas por el establecimiento de normas, especialmente jurídicas, que busquen promover el desarrollo de una razón colectiva que contenga los deseos particulares.

Este proceso por supuesto hace parte del grueso de la sociedad, incluidas las dinámicas asociadas la movilidad urbana. Allí se puede hablar de un proceso de racionalización, en la medida que hay instituciones racionalmente constituidas que representan la autoridad de tránsito como el Ministerio de Transporte y las Secretarías de Tránsito, quienes expiden un aparato normativo según el Código Nacional de Tránsito de Colombia, expedido por la ley 769 del 2002, que un conjunto de individuos, mediante el uso de la razón legitiman y aceptan como razón colectiva, los actores viales.

El Código de Tránsito establece el marco normativo que regula el comportamiento de todos los actores viales y la manera en que deben proceder las autoridades de tránsito. Toma como principios la seguridad, la movilidad, la calidad, el cubrimiento, el libre acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización (Colombia. Congreso de la República, 2002). En materia de movilidad, el Código de Tránsito hace el intento de ordenar el

espacio y controlar el comportamiento de los actores viales, de manera que el tránsito sea seguro y eficiente.

En las conversaciones sostenidas con los participantes, se evidencia que la mayoría reconocen la importancia de la norma, en tanto responde a intereses colectivos. Esta idea se encuentra en sintonía con la premisa fundamental de la modernidad del desarrollo de una razón colectiva. Una de las entrevistadas lo expresa con claridad: "las normas están para cumplirse, el que hace las normas busca el bienestar de todos, entre más personas sigamos las normas más se van a ver beneficiados" (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Es posible afirmar que entre los participantes se encuentra creencia de que respetar la norma puede contribuir al bienestar colectivo. De acuerdo con otro participante: "Yo creo que las normas de tránsito lo que hacen es regular el comportamiento de las personas que transitan en la ciudad… son necesarias para lograr un adecuado comportamiento de la gente" (Entrevistado 1, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Igualmente, otro de los participantes señala: "Hay que respetar[1] para evitar accidentes" (Entrevistado 2, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

No obstante, el reconocimiento de la norma no garantiza su cumplimiento. Varios de los participantes reconocen cometer infracciones (véase el acápite 4) y manifiestan haber evidenciado su incumplimiento. Según uno de los participantes "La población de Bello tiende a incumplir mucho las normas de tránsito. Andan sin casco, se meten en contravía, se meten por donde no deben…" (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Este relato pone de manifiesto que la norma, como "razón colectiva" no es del todo compartida. Sin embargo, esta dinámica permite justificar la necesidad de su existencia. Como afirma otra participante: "Yo pienso que si no estuvieran las normas eso fuera peor, porque estando así las normas y que le tocan el bolsillo, que es donde le duele, uno las incumple tanto…" (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

La omisión a la norma puede tener varias miradas. Un participante sugiere que hay una relación entre la racionalidad de un individuo según su cumplimiento normativo: "Yo puedo ser muy racional, yo. Pero no todo el mundo piensa así y por eso se hacen las normas" (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Otra participante sugiere que el incumplimiento se debe al desconocimiento: "A mí me parece que la norma es muy completa, lo que pasa es que

[1] En referencia a las normas.

desconocemos mucho de ella" (Entrevistada 7, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Esta idea suele ser contrastada con una frase ampliamente conocida, especialmente por las autoridades de tránsito: "El desconocimiento de la norma no exime de su cumplimiento".

De cualquier forma, este trabajo no pretende explicar el incumplimiento de la norma, sino entender su implementación como parte de un proceso de racionalización que está en marcha, que no es homogéneo y posee sus propias contradicciones. Por el momento, en síntesis, este acápite tuvo la intención de mostrar que la difusión de la norma y su reconocimiento por parte de los conductores es una expresión del proyecto ilustrado, en tanto existe un llamado a atender a la razón colectiva al momento de conducir, aunque esto no siempre se cumpla.

6.1.2. La responsabilidad individual: ¿Conductores racionalizados?

Otro aspecto relevante en la sociedad moderna es la centralidad que adquiere el individuo, el cual, como sujeto 'libre y racional', se encuentra con la responsabilidad de orientar su conducta bajo los principios universales de 'la razón común'. Según Harvey, (1998) el proyecto ilustrado, en nombre del progreso humano, alababa la creatividad y la búsqueda de la excelencia individual. Este ideal permite depositar en el individuo la responsabilidad del fracaso o el éxito del modelo de transporte.

Este principio puede encontrarse en la norma, veamos, por ejemplo, artículo 55 del Código de Tránsito:

> Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito (Colombia. Congreso de la República, 2002).

Este articulo delega la seguridad y la eficiencia en las vías a la conducta individual de cada actor vial. Cada persona tiene la responsabilidad de conocer y atender a la norma. Incluso, ir un poco más allá, con la idea del 'manejo defensivo' cada conductor debe también anticiparse a los errores de los demás.

Estos principios son claramente reconocidos por los participantes. Uno de ellos afirma: "Todos deberíamos empezar por el interior, por mí y decir: 'yo estoy haciendo una cosa mal'[2]" (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Dejando en evidencia la idea de que, al momento de conducir, para reducir los errores, se debe partir por la auto reflexividad.

Adicionalmente, el mismo participante señala la importancia de anticiparse y tener control sobre lo que sucede alrededor:

> Yo manejo mucho a la defensiva. Yo soy pendiente siempre del de adelante y el de atrás … Porque es que yo no sé usted qué está pensando, o que va viviendo, o qué le puede pasar. Una falla mecánica, se le atravesó a alguien… (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Este relato expresa una lógica individual en la gestión del riesgo, como si el comportamiento individual, por sí solo, garantizara la seguridad y la eficiencia en el tránsito, como si estas cuestiones se encontraran desconectadas de problemas estructurales. En síntesis, el individuo "debe buscar soluciones biográficas a las contradicciones sistémicas" (Beck, citado por Martuccelli, 2012, p.33).

De igual forma, el cumplimiento de la norma no es opcional para el individuo, ni está sujeta a la voluntad individual de atender a la razón colectiva; la norma de tránsito es de obligatorio cumplimiento, quien incumpla con alguna de las disposiciones contempladas en el Código de Tránsito puede ser sancionado, de acuerdo con las diversas multas establecidas por el artículo 131 del mismo (Colombia. Congreso de la República, 2002). De manera que el sistema normativo no solo delega en el individuo el correcto funcionamiento de la movilidad, sino que también individualiza el castigo.

Podría pensarse que esta lógica individualizadora de la norma es lo normal y que es deseable para el desarrollo de la sociedad. Sin embargo, personalmente considero que dicha idea merece ser criticada, no precisamente por justificar la omisión a la norma, sino por desnaturalizar su espíritu individualizador. A lo mejor la norma podría incluir otras dimensiones, además de la responsabilidad individual; quizá debería hablar también de corresponsabilidad, promover una

[2] En referencia a las omisiones a la norma.

lógica del cuidado colectivo, buscar soluciones a los problemas estructurales relacionados con la movilidad y responsabilizar además del individuo, a las autoridades competentes.

6.1.3. Educación y movilidad: apuestas y tensiones

Hasta este punto, hemos descrito la norma de tránsito como un sistema racional que busca que los individuos regulen su comportamiento en las vías: En términos generales, se trata de gestionar adecuadamente la libertad. Según Martuccelli, (2012) Durkheim, entendía la libertad como un 'instrumento delicado', cuyo uso debía aprenderse a través de la escuela, la cual es el mecanismo de interiorización de los valores sociales, de modo que el individuo, al momento de su adultez, sea autónomo y respetuoso del orden social.

Una expresión de este principio es el artículo 56 del Código de Tránsito, que establece la obligatoriedad de enseñanza en educación vial desde el preescolar hasta la secundaria. Esto, con el propósito de promover un uso adecuado, responsable y seguro de los medios de transporte (Colombia. Congreso de la República, 2002). De esta manera, al menos en el marco de la normatividad, el aprendizaje de las normas de tránsito hace parte del proceso de socialización de la infancia en Colombia. Esta práctica supone el esfuerzo de una institucionalidad que busca legitimar sus principios en la sociedad, logrando una mayor difusión y aprehensión de las normas de tránsito, con el ánimo de lograr unas prácticas de movilidad más racionales, donde se minimicen los excesos de libertad individual para garantizar una sana convivencia entre los individuos al formar parte de la movilidad.

Otra expresión de ello es el artículo 19 del Código de Tránsito que establece los requisitos para obtener la licencia de conducción, entre los cuales se encuentra realizar un curso teórico – practico evaluable impartido por un centro de enseñanza autorizado (Colombia. Congreso de la República, 2002). Lo cual en el papel supone una pequeña etapa de formación adicional para conductores de vehículos motorizados, estandarizada por la institucionalidad, al menos desde el año 2002 cuando fue expedida la ley 769.

Este proceso resulta relevante ya que no siempre fue así, algunos de los participantes, especialmente los de mayor edad, mencionan no haber tenido que cumplir con este proceso para obtener su licencia de conducción. Como señala una de las participantes: "Anteriormente usted iba, pagaba la licencia, le entregaban el cartón y no había ningún tipo de instrucción" (Entrevistada 7,

comunicación personal, 11 de abril de 2025). Para ella, este fenómeno explica el desconocimiento de la norma. “Las generaciones de mí hacia arriba sacamos la licencia sin hacer ningún curso… Por eso hay tanto desconocimiento de la norma.” (Entrevistada 7, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Esta participante relata haber sido instruida por su padre, al igual que otro de los participantes quién relata que no asistió a una academia por su licencia, pero conoce sus deberes como conductor: “Yo las hago[3], porque me dijeron desde niño, pero nunca supe el por qué” (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Este contraste es importante, porque representa el tránsito de una educación instruida por la familia, donde hay un vínculo de parentesco hacia una instrucción institucionalizada. (más arraigada y menos racional, menciona el profe)

Sin embargo, la institucionalización de los cursos de enseñanza para automovilistas y motociclistas también tiene sus propias contradicciones. Diversas personas ven este proceso más como un simple trámite burocrático. Una de las participantes, para el momento de la entrevista se encontraba realizando el curso teórico – practico, y relata el desinterés de futuros conductores, en sus propias palabras: “Hay gente que solo va a poner la huella, no ponen cuidado” (Entrevistada 11, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Adicionalmente, es ampliamente conocido, y personalmente lo pude observar, que existen centros de enseñanza que reproducen formas de corrupción, al tramitar licencias sin impartir ningún tipo de instrucción, para usuarios que buscan agilizar el trámite. Este conjunto de prácticas deja en evidencia no solo las fragilidades de la institucionalidad para garantizar la formación de conductores responsables, sino también los problemas estructurales que impiden el desarrollo de dicho proceso.

6.1.4. La planeación del espacio: seguridad y eficiencia

Como he sugerido, gran parte de los esfuerzos institucionales, a través de la norma, están dirigidos a garantizar el tránsito rápido, eficiente. Esta idea implica no solo la racionalización de los individuos, sino también del espacio mismo. Este proceso, denominado por David Harvey ‘la aniquilación del espacio a través del tiempo’, es parte fundamental de la vida moderna. De acuerdo

[3] En referencia a que cumple las normas de tránsito.

con el autor, la modernidad busca la aceleración constante de la vida y la configuración del espacio debido a su funcionalidad y productividad, como sucede en los sistemas de producción en las fábricas o las redes de circulación en las ciudades (Harvey, 1998).

En esa dirección, la norma incentiva la eficiencia y busca racionalizar el uso de las vías. Por mencionar un par de ejemplos: el Código de Tránsito, en el artículo 68 establece que cada vehículo debe transitar a la velocidad indicada para su carril. Si esta no se encuentra establecida, se deberá transitar por el carril derecho, mientras que los demás carriles serán utilizados para maniobras de adelantamiento (Colombia. Congreso de la República, 2002). Así, la norma pretende ordenar la forma en que los conductores usan los carriles, en búsqueda de lograr un tránsito más fluido.

De manera similar, el artículo 118 que regula la simbología de las señales luminosas, como el semáforo, entre otras indicaciones, permite girar a la derecha incluso con el semáforo en rojo, siempre y cuando se respete la prelación del peatón y no exista señal que lo prohíba (Colombia. Congreso de la República, 2002). De tal forma, la normatividad dirige gran parte de sus esfuerzos a respetar la eficiencia del tránsito y circulación, no solo de automóviles y motocicletas, sino de las distintas expresiones de movilidad.

Para la norma es importante lograr un balance entre seguridad y eficiencia en las dinámicas asociadas a la movilidad. Por ello también se establecen límites de velocidad, se prohíben las maniobras de adelantamiento por la derecha, o entre dos vehículos que transitan por sus respectivos carriles. Sin embargo, varias de estas prácticas se evidencian todo el tiempo en las vías, conductores que en búsqueda de maximizar su eficiencia individual cometen omisiones a la norma. Algunos de los participantes reconocen estas omisiones fundamentadas principalmente en la misma lógica de la eficiencia y la agilidad.

Por ejemplo, en referencia a una práctica común entre los motociclistas, conocida como “filtrar”, que hace referencia a la práctica de transitar entre los vehículos, varios participantes reconocen sentirse debatidos entre el cumplimiento de la norma y lograr optimizar sus tiempos de desplazamiento:

> La norma de tránsito dice que tienes que andar por el mismo carril del carro, pero es el tiempo, ahí sí juega la doble moral… Porque en realidad esa es la ventaja de la moto, la

> agilidad que te da. Nada hace uno con una moto para insertarse en un trancón (Entrevistado 1, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

En esta situación puede observarse la manera en que el participante prioriza optimizar los tiempos de desplazamiento, aunque implique ir en contravía a la norma. De hecho, es una práctica muy normalizada, como permite evidenciar el siguiente participante:

> La verdad, es algo irresponsable[4] pero todo motociclista lo hace. Por lo mismo, el tema de la agilidad. Si yo veo que hay dos vías y los vehículos están detenidos, obviamente yo me voy a meter por la mitad. Por eso digo que la moto es un poco más ágil y rápida (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

De esta manera, es evidente que el principio de optimización del tiempo y el espacio no solo es un asunto de la estructura de la sociedad, expresado en la normatividad, sino que se encuentra interiorizado en la vida cotidiana de los individuos. Este comportamiento a la luz de una mirada favorable a la modernización podría ser visto como 'egoísmo' o 'un exceso de individualismo particular' bajo la perspectiva de Durkheim, en la medida que el individuo no atiende al interés general o la razón colectiva, sino que somete a sus propias e ilimitadas necesidades (Martuccelli, 2012).

En el capítulo 4 se debatirá con mayor profundidad si esta dinámica, el dominio del afán y la velocidad, es únicamente propia de la racionalidad individual o si más bien es el resultado de un contexto y un modelo de urbanización pensado para su funcionalidad y eficiencia.

Por el momento, que nos estamos centrando en la norma, vale la pena mencionar que además de la eficiencia, la sensación de seguridad también puede representar un obstáculo para atender la norma. En este caso, los participantes no se refieren precisamente a la seguridad vial, sino a que especialmente en horas de la noche hay lugares de la ciudad que perciben como peligrosos, por lo cual se permiten omitir la norma de tránsito debido a su propio autocuidado, como cuenta esta participante: "Normalmente siempre respeto los semáforos, pero solamente cuando es muy de noche, como casi siempre andando sola, me da miedo y me los paso, pero con

[4] El participante hace referencia a la práctica conocida como filtrar, que consiste en adelantar entre carriles.

precaución" (Entrevistada 3, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Relato que coincide con el de otro participante: "Si hay un semáforo y por un lugar eh peligroso y estamos a altas horas de la noche, pues uno no va a parar en ese lugar… Ahí prima la seguridad antes de antes que la norma" (Entrevistado 5, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

El temor a ser víctima de una agresión, de un asalto, entre otras cosas son contradicciones presentes en la vida urbana. Estos riesgos son gestionados individualmente y ponen en entredicho a los diversos actores viales frente a la norma de tránsito. De manera que el cumplimiento de esta se encuentra influido por las condiciones materiales del entorno, que afectan las posibilidades que tienen automovilistas y motociclistas para tomar decisiones.

6.2. Capítulo II: Interactuar en movimiento, las relaciones sociales en los desplazamientos cotidianos

Este segundo capítulo abordará la movilidad cotidiana urbana como una práctica relacional, toda vez que los desplazamientos cotidianos, incluso en vehículo particular, involucran más que el hecho de moverse por el espacio entre un lugar y otro. También hay lugar para pequeñas interacciones con la Otredad, como gestos, miradas, intercambiar unas pocas palabras, o incluso en el uso de las herramientas del vehículo para comunicar cosas, como un cambio de luces, distintas formas de usar la bocina, entre otros. Las distintas formas empleadas para comunicar y lo que se quiere comunicar configuran pequeñas acciones reciprocas que, por efímeras que parezcan, son pequeños fragmentos que hablan de la vida urbana y ponen en juego la forma en que se produce la ciudad.

El propósito del presente capítulo es explorar el papel de aquellas acciones recíprocas en la construcción de la individualidad de automovilistas y motociclistas. Para ello serán analizados los distintos relatos proporcionados por los participantes sobre sus interacciones cotidianas y las emociones que les produce. Siguiendo el argumento simmeliano acerca de que la vida en las grandes ciudades, producto de la intensificación de la vida nerviosa, tiene como una de sus características un sentimiento de indiferencia (Simmel, 1986).

Así, este capítulo se estructurará en 4 acápites: en primer lugar se reconocerá el tipo de interacción social que sostienen los individuos con la Otredad durante sus desplazamientos cotidianos; en segundo lugar, serán descritos los mecanismos de comunicación empleados por

automovilistas y motociclistas para dar forma a la interacción social; en tercer lugar, se abordará la manera en que los participantes construyen distintas representaciones sobre la Otredad; y, por último, se explorarán los límites entre la indiferencia y el conflicto, identificando cómo cierta actitud de indiferencia es adoptada por los conductores para evitar el conflicto.

6.2.1. Pequeños gestos en grandes cantidades, la acción reciproca en la movilidad urbana

La propuesta sociológica de Georg Simmel consiste en que las pequeñas interacciones sociales son los procesos *microscópico – moleculares* en los cuales reside la configuración de *sistemas firmes, macroscópicos* (Simmel, 2016). Para el autor acciones sociales del tipo que unos individuos se miran a otros, se son simpáticos o antipáticos entre sí, uno le pregunta el camino al otro y un sinfín de situaciones como estas, son los hilos que tejen y destejen las unidades sociales (Simmel, 2016). Como lo serían por ejemplo los vínculos de vecindad y la configuración de un barrio, o la ciudad.

Pequeñas interacciones, o *acciones reciprocas*, como las nombraría Simmel (2016), se encuentran presentes en los desplazamientos cotidianos de automovilistas y motociclistas, este tipo de interacciones son de carácter transitorio, por lo cual pareciera que no ocuparan un lugar importante en la vida de los individuos. Algunos participantes incluso permiten evidenciar ciertas dudas al considerar como interacciones sociales los intercambios que sostienen con la Otredad.

Así se puede observar en lo expresado por este participante: “Sí. Pues, pero es que llamar interacciones… es que dar… Yo soy muy cortés, o sea, yo cedo el paso, entonces hay una interacción con otro conductor.” (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Aunque el participante duda de nombrar la acción de ceder el paso como una interacción social, finalmente no solo la reconoce, sino que de entrada asocia esa acción con el valor de la cortesía, demostrando de manera más clara el sentido social de esa pequeña acción.

Da la impresión de que esas pequeñas acciones recíprocas son subestimadas en contraste con otros encuentros más prolongados, como expone el siguiente participante:

> Hay cierta interacción, pero es más de gestos: ‘pase’ o un tipo de comunicación diferente que van creando los actores viales. Pero es diferente sentarse a conversar con alguien. Es

> un tema de que me dio vía, yo le di vía, un tema de comunicación diferente (Entrevistado 1, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Sin embargo, como se ha mencionado, incluso el solo hecho de cruzar unas miradas es una interacción social, por lo cual no es necesario que se haga efectiva a través de una conversación. Lo interesante, justamente es reconocer los pequeños gestos como interacciones sociales propias de la movilidad cotidiana urbana y que en buena medida estos se encuentran orientados a resolver situaciones muy prácticas de la movilidad, como ceder el paso, de acuerdo con los participantes anteriores, o para disculparse por un error en la vía, como cuenta este participante: "cuando voy conduciendo, no falta que uno le pegue al retrovisor de otro vehículo, entonces uno le pide disculpas" (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Ahora bien, otra actitud que podría asumirse respecto a este tipo de acciones es limitarse al cumplimiento de la norma, y con ello reducir la interacción al mínimo, como expone la siguiente participante:

> Yo no tengo interacción con otros vehículos, porque mi interacción es directamente desde el vehículo, si voy a girar a la izquierda, mi direccional. La norma me da la herramienta completa para expresar lo que quiero hacer, no tengo por qué tener otro tipo de interacción (Entrevistada 7, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

El solo uso de la direccional supone la intención de comunicar algo, enviar un estímulo a otros, y por tanto ser una pequeña interacción, quizá de las más racionalizadas, técnicas y abstraídas de toda emotividad, pero es un acto comunicativo. En parte, la importancia de este tipo de situaciones reside en que cientos de estas acciones recíprocas suceden en cada instante del día y de manera repetida en distintos lugares de la ciudad.

Este tipo de interacciones podríamos considerarlas como "los pasos infinitamente pequeños que crean la conexión de la unidad histórica" (Simmel, 2016, p.145). El autor considera que en acciones reciprocas de este tipo se configuran los vínculos que fundamentan estructuras sociales más complejas, como un imperio, una nación o una ciudad. De manera que cada una de estas pequeñas interacciones permite develar diversos aspectos del tipo de sociedad que se está configurando. Así lo afirma también, Alicia Lindón (2009) quien denomina estas pequeñas

interacciones como *microsituaciones*, las cuales según la autora contienen pistas de tipo holográfico que dan cuenta de la producción socioespacial de la ciudad.

Por ejemplo, si cada actor vial, como la participante anterior, durante sus desplazamientos limitara su interacción social exclusivamente a lo indicado por la norma, entonces podríamos decir que la movilidad urbana se fundamenta en vínculos completamente racionales, toda vez que la interacción con la Otredad se encontraría reducida a una dimensión técnica: Usar las direccionales para anunciar un giro o cambio de carril, usar el pito únicamente en situaciones de emergencia, entre otras interacciones promovidas por la normatividad. Este tipo de interacciones justamente responde a la necesidad de ordenar la convivencia entre los actores viales para que no escale al caos y el conflicto. Si este fuera el tipo de interacción predominante, podríamos sugerir entonces que nuestra sociedad se encuentra más racionalizada, sin embargo, como veremos a lo largo del capítulo, hay otro conjunto de interacciones y prácticas de movilidad que responden a normas culturales, como la asociación entre ceder el paso con la cortesía.

6.2.2. Comunicar en movimiento: estrategias y contenidos de la comunicación vial

Para adentrarnos esas acciones recíprocas que experimentan automovilistas y motociclistas podemos iniciar por observar cuáles son sus mecanismos de comunicación y qué buscan comunicar. Para Simmel (2016), “todos los hilos sociológicos suelen poseer un contenido objetivo y engendrar una forma objetiva. Hasta la palabra hablada y oída tiene una significación objetiva que podría comunicarse de otro modo” (p.975). Es decir, para el autor, cada interacción social tiene un contenido reconocible y adopta un medio o forma para expresarse.

Principalmente, nos encontraremos con que gran parte del contenido de las interacciones relatadas por los participantes se centra en resolver asuntos relacionados con el tránsito, ceder el paso, anunciar un giro, iniciar la marcha y que sus principales formas para comunicar serían las señales lumínicas, el pito, los gestos con las manos, la mirada y la voz. Veamos entonces cada una de estas.

En las señales lumínicas, los faros principales de los vehículos claramente están diseñados para iluminar el camino o hacer que los vehículos sean más visibles, sin embargo, entre conductores también se le ha dado un uso comunicativo, como cuenta esta participante: “las personas que me han dado paso lo hacen con las luces, me pintan las lucecitas, entonces ya usted sabe que tiene ahí

el permiso" (Entrevistada 11, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Esta práctica, de que el cambio de luces significa ceder el paso es algo que se aprende en las vías, no hace parte de la norma, es más bien un tipo de comunicación que ha surgido entre conductores, diferente por ejemplo a las direccionales que sí están diseñadas para indicar los giros y que la norma indica su uso obligatorio (Colombia. Congreso de la República, 2002). Esta participante particularmente, para el momento de la entrevista apenas había adquirido su moto hace menos de un mes y ya estaba comenzando a interpretar esos códigos de comunicación que se han desarrollado entre conductores.

Otros usos registrados por los participantes, ya sea que lo practiquen o lo hayan identificado por su experiencia, son el cambio de luces para apurar a otros conductores o la direccional a la izquierda para indicar que se puede realizar una maniobra de adelantamiento. Este último, además de implicar un ejercicio de confianza entre un conductor y otro, en ocasiones implica hasta la omisión a la norma, puesto que el conductor que indica que es seguro realizar la maniobra de adelantamiento lo hace bajo su criterio personal sin que necesariamente este atendiendo la normatividad.

El pito por su parte también puede indicar ceder el paso, agradecimiento, un reclamo a otro conductor, la intensidad y prolongación del sonido determina la intención que se quiere comunicar. Así lo afirma la siguiente participante:

> Uno hay veces pita de enojo y se queda ahí pegado como 'PIII, PIIIII', ya fuera del pito: '¡Ey, pilas, mira, bruto!' comentarios que uno hace. Lo mismo con el agradecimiento, es un pito muy diferente, como 'bip bip', y uno dice, 'sácale el dedito[5]', 'muchas gracias' (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Esos ajustes en el tono son un intento por diferenciar el mensaje, sin embargo, la participante recurre a su voz o a un gesto para complementar el mensaje, claramente varias de estas formas de comunicar se pueden intercalar y complementar. Esto justamente responde a que las posibilidades para comunicar en las vías parecen limitadas. Sobre el pito otro participante deja evidenciar la imposibilidad de determinar con certeza por qué le están pitando: "Si me están pitando, es por algo. ¿Quién sabe qué pasará? Puede ser que tenga alguna puerta mal ajustada, no

[5] La participante muestra la mano con el pulgar arriba.

sé. O: '¡Pilas ahí adelante que vas a irte a un hueco!" Entrevistado 5, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Pero más allá de las imprecisiones, los ejemplos que citan los dos participantes anteriores son bien dicientes de las diversas posibilidades que hay detrás de ese sonido, enojo, agradecimiento, hasta solidaridad y cuidado entre conductores.

En cuanto a los gestos con las manos se evidencia que el pulgar arriba puede ser agradecimiento, la mano con sus 5 dedos extendidos puede indicar detenerse, también puede señalar la intención del giro, algunos mueven la palma de lado a lado para ceder el paso, difícilmente podría dar cuenta de estos gestos en testimonio, toda vez que los participantes hacían las señales mientras relataban su experiencia. De todas formas, como lo expresa esta participante: "con las manos uno puede hablar mucho" (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Incluso el acelerador principalmente en los motociclistas también es utilizado para apurar a otros conductores a que inicien la marcha: "cuando yo no he arrancado y los desesperados están atrás acelerando, entonces uno dice: 'Ay, esto es para que me corra'" (Entrevistada 11, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Lo cual deja en evidencia también una dinámica orientada hacia el tránsito eficiente, la cual será abordada en el capítulo 3.

Finalmente, la mirada. Vale mencionar que para Simmel (2016), en esta se encuentra la reciprocidad más perfecta de las relaciones humanas, porque en la mirada cara a cara podemos descubrir el alma de la Otredad. En la movilidad hay lugar para comunicar con la mirada, sin embargo, durante los desplazamientos difícilmente es posible mirar el rostro del otro, porque está mediada por los artefactos, si desde la motocicleta sucede que el casco cubre el rostro, si es desde el vehículo, las ventanas distorsionan los rostros, cuando no es que directamente los vidrios polarizados impiden dicho contacto. Aun así, la mirada puede ser utilizada de la misma manera que los estímulos anteriores, miradas de simpatía, de reclamo, o también para gestionar el tránsito, como cuenta esta participante: "con la mera mirada, el contacto visual con las personas, uno se dice un montón de cosas ahí. Uno le dice, 'Deme permiso'" (Entrevistada 11, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

En síntesis, durante los desplazamientos cotidianos, mediante las luces, el pito, la mano, la voz, la mirada y cuando no es suficiente, se fuerza la voz para sostener intercambios con otros conductores, estos claramente en su mayoría se basan en asuntos muy pragmáticos de las mismas dinámicas asociadas al tránsito, pero eso en sí mismo es una forma de hacer ciudad.

Ahora bien, el interés de estas acciones no solo es su contenido, si no su forma, todas esas interacciones producidas con intermediación de la máquina no son aisladas, una posible mirada sobre esos códigos y gestos que cotidianamente los conductores sostienen son producto de todo un entramado social. De acuerdo con Lindón (2009):

> Las prácticas que despliega cada sujeto están encadenadas o entretejidas en secuencias de prácticas, orientadas a alcanzar algo. Al mismo tiempo, las prácticas de un sujeto se relacionan con las de otro. En esos haceres encadenados de múltiples sujetos que convergen por instantes en ciertos lugares y ciertos fragmentos de tiempo, y luego se distancian y protagonizan nuevas convergencias espacio-temporales con otros sujetos y en otros lugares, se va desarrollando la construcción socio-espacial de la ciudad, de manera permanente, fragmentada y al mismo tiempo, interconectada (p.13).

Así, esas comunicaciones que tejen los conductores pueden entenderse como un eslabonamiento en el que uno va amoldando al otro, incesantemente, de manera que estos códigos son ampliamente conocidos por los mismos. La configuración de estos sistemas comunicativos es relevante toda vez que constituyen un saber popular importante para formar parte de la movilidad urbana.

6.2.3. La mirada puesta en el otro, cómo se representa la Otredad desde el vehículo particular

Ahora bien, otra dimensión de la interacción social durante los desplazamientos cotidianos de automovilistas y motociclistas se configura en la producción de imágenes, valoraciones y representaciones de los otros. Siguiendo a Simmel (2016), el conocimiento sobre la Otredad se desarrolla en dos direcciones: lo que es percibido socialmente y la impresión subjetiva que motiva el contacto con el otro. En palabras del berlinés:

> Nuestra relación con el prójimo halláse determinada en muy varia medida y proporción por esas dos direcciones de la impresión: el sonido de la voz y el contenido de lo que dice, el aspecto exterior y su interpretación psicológica, lo atractivo o repulsivo que haya en su

> atmósfera y la deducción instintiva que de ella hacemos respecto al matiz de su alma y en ocasiones a su grado de cultura (pp.974-975).

Así, las interacciones durante la movilidad no sólo se enfocan en resolver asuntos prácticos del tránsito, como veíamos anteriormente, sino que también implica la elaboración de juicios y significados que pueden configurarse en imaginarios sociales sobre la Otredad.

En las experiencias proporcionadas por los participantes, se pudo distinguir claramente 3 tipos de imaginarios distintos, el más frecuente se encuentra relacionado con la manera en que se representa a otros conductores según actuaciones en las situaciones relacionadas con el tránsito, luego los imaginarios asociados a la relación del género con la práctica de conducir un vehículo y, finalmente, aparecen otros actores como los vendedores ambulantes, los limpiaparabrisas y personas en situación de calle.

Respecto a los primeros, se observa que los participantes evalúan de manera negativa a aquellos conductores que no ceden el paso, que "tiran el carro", o que impiden maniobras de adelantamiento. Estos son vistos como competitivos, indiferentes, intolerantes, antipáticos, entre otros adjetivos que a mi parecer indican cierta hostilidad en las vías. Veamos el siguiente relato:

> A los otros conductores no les importa que uno vaya en moto, lo van cerrando. Los buses se atraviesan. Piensan que uno se puede correr, mientras que a un vehículo no. A un vehículo lo ven ahí, respetan que el vehículo está… Entonces, me parece que la gente es muy indiferente y no respeta ciertas cosas (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Así, de acuerdo con esta situación podemos ver ciertamente que el motociclista puede representar a los vehículos más grandes como indiferentes e irrespetuosos de su integridad. De cierta manera el tamaño del vehículo puede encontrarse asociado al poder de disputar la vía y en este sentido, el motociclista se percibe como vulnerable respecto a los demás vehículos motorizados. Otra situación descrita tiene que ver con la competitividad en las vías que adquiere un tinte conflictivo, como relata este participante:

> Cuando alguien se quiere adelantar y el otro no lo deja, se va a generar una riña, empieza el otro por detrás a frenarlo más… Yo pienso que eso cambia la perspectiva de la amabilidad, hay conductores que se vuelven agresivos en las vías, pueden ser buenas personas en la casa, pero cuando cogen un vehículo se transforman… (Entrevistado 5, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

La actitud del entorno durante los desplazamientos en vehículo particular es descrita como si tratase de una constante disputa, en la que algunos conductores son vistos como posibles agresores a pesar de que, como bien lo expresa el participante anterior, puede que estos conductores fuera del tránsito sean buenas personas.

Pero las dos situaciones anteriormente descritas, permiten identificar el hecho de que incluso algunos movimientos de un vehículo realizados por otro conductor pueden interpretarse como una acción recíproca. En el primer caso, una invasión de carril, además de poner en riesgo la integridad, es percibida como un acto de indiferencia e irrespeto. En el segundo, un conductor que acelera para no permitir una maniobra de adelantamiento es percibido como agresivo.

Adicionalmente, este tipo de acciones podrían ser tomadas como un medio para conocer a la Otredad, siguiendo a Simmel (2016): “la impresión sensorial cuando es tomada como medio para conocimiento del otro: lo que veo, oigo, siento en él no es más que el puente por el cual llego a él mismo, como objeto de mi conocimiento” (p.974). Es decir, según el autor, lo que el individuo percibe en el otro puede ser un medio para conocerlo, partiendo de su propio conocimiento. De allí que automovilistas y motociclistas realizan una lectura de la Otredad de acuerdo con sus valores, creencias y estereotipos, de manera que, como hemos señalado, hay comportamientos que son representados como signo de cordialidad o amabilidad y otros como agresividad o de irrespeto.

Además, también se observa que las conductoras se enfrentan a imaginarios relacionados con que sus habilidades al volante se explican por su género: "Uno sí escucha comentarios, como cuando alguien se equivoca, se le dificulta retroceder o parquear, dicen: 'de pronto es que es mujer’” (Entrevistada 8, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Dejando entrever, por oposición, el imaginario de que los hombres se creen más habilidosos al volante, lo cual es expresión de este tipo de sociedad patriarcal.

De igual forma, la misma participante también hace su propia representación basada en el género: “Las mujeres somos un poquito más cuidadosas, como más precavidas. Siento que los

hombres, no todos, no vamos a generalizar, pero siento que la mayoría no le toma tanta importancia a la norma." (Entrevistada 8, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Así pues, se encuentran presentes representaciones tradicionales asociadas al género, las cuales le sirven de fundamento al sistema patriarcal que asocia la masculinidad con la osadía, la habilidad, la fortaleza; mientras que la feminidad, al cuidado, la prudencia y hasta a una mayor vulnerabilidad, como sugiere la siguiente participante:

> Yo muchas veces pienso, 'qué pesar… ¿por qué esta moto se meterá por la Regional?' una vía rápida apenas lo atropellen acá... Me parece demasiado peligroso, y si yo tuviera una moto, no me metería por esa vía y más siendo mujer (Entrevistada 3, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Este fragmento, además de mostrar que durante los desplazamientos hay lugar para la empatía y sentir compasión por la Otredad, refuerza la imagen de que los motociclistas están más expuestos, pero también evidencia que la participante representa a las mujeres como más vulnerables en las vías, como si por el hecho de ser mujer hubiese una mayor exposición a sufrir un accidente en la vía.

Por otra parte, otros actores que emergen son aquellos con quienes se interactúa en los espacios de espera, como los semáforos, donde aparece el vendedor ambulante, los limpiaparabrisas, habitantes de calle. La percepción frente a estos suele ser de inseguridad, los participantes optan por cerrar las ventanas, asegurar las puertas y buscan evitar la interacción. Por mencionar un ejemplo, veamos la siguiente situación:

> Es mejor con los vidrios abajo, sobre todo dependiendo de dónde uno se meta también, los gamincitos, toda esa gente que pide monedas o los que limpian los vidrios, que uno les dice que no, entonces se enojan y es más maluco… Uno de ellos me estaba abriendo la puerta de atrás, pero yo estaba con seguro. Entonces yo decía: 'ah, donde yo no lo hubiera echado seguro, ese gamincito se me hubiera metido y yo sola acá, y qué miedo'" (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Situaciones como estas llevan a los automovilistas y motociclistas a adoptar medidas de seguridad, que implican la producción de un límite con el otro, un límite subjetivo que se manifiesta en la representación del otro como un peligro, pero que al mismo tiempo se cristaliza en un límite material, como cerrar las ventanas en el caso de los automovilistas.

A continuación, profundizaremos más sobre estas situaciones en clave de pensar los límites entre la indiferencia y el conflicto, por el momento vale la pena mencionar que este cúmulo de imaginarios descritos anteriormente no deben pensarse de manera aislada, sino justamente como parte de entramado social en el que la movilidad se constituye como un escenario de producción de significados. De acuerdo con Imilan (2018): "el espacio de la movilidad es producto de las experiencias de los sujetos basados en sus saberes, valoraciones, significaciones, memorias y emociones. Estas experiencias se diseñan en un proceso de relación entre los sujetos y las materialidades, marcos normativos y otros significativos que emergen en la movilidad" (p.206). De manera que cada gesto, cada comentario o cada acción acontece enmarcada en una trama compleja de significados intersubjetivos, que uno tras otro va produciendo la vida urbana.

6.2.4. Los límites entre la indiferencia y el conflicto

Las distintas interacciones sociales hasta aquí descritas, cada gesto, cada mirada, cada imagen con la que se representa al otro, suceden de manera ininterrumpida durante cada desplazamiento. Sumadas a estas impresiones sociales, se encuentran otras sensoriales, el ruido de los motores, los pitos, luces de otros vehículos, la infraestructura de la ciudad, vallas publicitarias, entre muchos otros elementos propios de la vida urbana que producen la denominada *intensificación de la vida nerviosa* (Simmel, 1986). En palabras del berlinés:

> El hombre es un ser "diferencial": su conciencia se excita por la diferencia entre la impresión presente y aquella que la precedió; las impresiones prolongadas, la poca oposición entre ellas, la regularidad de su alternancia y de sus contrastes, consumen en cierta forma menos conciencia que la rapidez y concentración de imágenes variadas, la diversidad brutal de los objetos que uno puede abarcar con una sola mirada, el carácter inesperado de impresiones todas poderosas (Simmel, 1986, pp.1-2).

Para el autor la vida urbana demanda en el citadino un alto uso de conciencia debido a la diferencia entre las impresiones incesantes con las que se enfrenta. En automovilistas y motociclistas da la impresión de que esta característica puede acentuarse aún más, toda vez que el vehículo particular puede aumentar la velocidad en los desplazamientos, lo cual permite al recorrer más distancia en un menor tiempo, interactuar con una cantidad de lugares e individuos en comparación con otras formas de movilidad. El impacto de esta sucesión de impresiones sensoriales en los relatos proporcionados por los participantes puede verse desde distintas dimensiones, por ejemplo, de acuerdo con la siguiente entrevistada es angustiante observar los contrastes de la desigualdad urbana:

> No, es que es como la sobrecarga visual. Me preocupa ver zonas demasiado pobres, eso me genera angustia. Hay otras partes donde uno ve cosas muy grandes, muy muy elaboradas y entonces uno empieza a hacer comparaciones y empieza a afectar a uno como pucha, pero tanta gente aquí, tan pobres allá. Entonces eso genera como un tipo de sensaciones, hasta frustración (Entrevistada 7, comunicación personal, 11 de abril de 2025)

Por otra parte, los ruidos producto de la dinámica del tránsito de vehículos también son una fuente de incomodidad:

> Ay, eso es horrible, pitos, la gente enojada madreándolo a uno o a las personas. Y todos los ruidos son negativos, obviamente no vas a escuchar un ruido bonito como: ‘ay, oiga el pajarito.’ No, porque ni siquiera se escucha por el ruido que ocasiona todo este tema (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Igualmente pueden ocupar un lugar importante las actitudes de otros conductores, como cuenta la misma participante:

> Hay gente muy grosera, muy desesperada. Quizás también por dificultades, que tienen que llegar a un lugar rápido, entonces los hace acelerar más, y emocionalmente no van teniendo la tranquilidad para afrontar que estamos en el taco. Antes los explota más el taco y es donde producen más cosas (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Lo que se ve, lo que se escucha y lo que se siente tiene un impacto en la vida cotidiana, esta multiplicidad de impresiones sensoriales, impactan la manera en que el individuo se relaciona con los demás. Según Simmel (1986), como respuesta a la sobreestimulación, el individuo privilegia el uso de la razón por encima de la emoción, lo cual conduce a un distanciamiento afectivo que lo hace indiferente en sí mismo, con el solo interés de su rendimiento individual. Dicho de otra manera, los individuos se ven en la necesidad de distanciarse emocionalmente de los otros y de su entorno en busca de protegerse de ser desbordados producto de la intensidad de la vida urbana.

La indiferencia como mecanismo de defensa puede encontrarse presente como parte cotidiana de los desplazamientos de automovilistas y motociclistas, por ejemplo, en la búsqueda por evitar el estrés ocasionado por la congestión vehicular, los conductores producto de la reflexión racional optan por resignarse a la espera:

> Yo hago parte de ese grupo al que le es indiferente todo. Si hay taco, ¿qué más puedo hacer? Sigamos aquí, ¿qué más hace uno? Ese es el ritmo de la ciudad y así nos tenemos que adaptar. (Entrevistada 7, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Así, en esta situación, el trancón es evaluado de una manera racional, independientemente del estrés o frustración que se pueda sentir, la congestión no va a cambiar, por lo tanto, se opta por sostener una actitud de distancia emocional para mantener la paciencia:

> Yo hace muchos años aprendí a manejar los ritmos, la mejor solución es estar calmado porque es que en carro no se puede hacer más. No te puedes desesperar, no te puedes pegar del pito, no puedes… te accidentas si te pones a cambiar de carril… (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

De igual forma, en el fondo lo que se encuentra en juego es el rendimiento individual, la optimización del tiempo. En este contexto, es apenas normal que una buena parte de relación de automovilistas y motociclistas con otros conductores y el entorno urbano se encuentre mediada por la razón. Mantener la distancia emocional es proteger la propia tranquilidad:

> Soy una persona calmada, que le da manejo a las situaciones, que se adapta. Si hay otra persona que está afectando mi tranquilidad, uno sí piensa y dice: 'Este, qué pereza ome… Ah, de más que va con afán'. Trata de tener un poquito de empatía. (Entrevistado 5, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Si no es de esa manera, y se permite el desborde emocional, la interacción social podría dar un paso hacia el conflicto, de acuerdo con Simmel (2016), la atrofia producto de los contactos incesantes con otras personas deja en un segundo lugar las reacciones impulsivas. Razón por la cual la indiferencia "es una simple medida de precaución sin la cual, en la gran ciudad, se vería uno desquiciado y destrozado" (Simmel, 2016, p.972). Así, la indiferencia es una medida que le permite al individuo mantener un equilibrio interior en su vida emocional en medio la intensa vida urbana.

Esta dinámica se puede entrever en las experiencias proporcionadas por los participantes, quienes, si bien no expresaron haberse desbordado y emprender acciones hostiles hacia otros conductores, sí las han recibido en su contra, como cuenta la siguiente participante: "Me he encontrado con mucha gente que yo no sé para qué manejan si les da rabia por todo. Si uno se les pasa, le gritan cosas a uno…" (Entrevistada 6, comunicación personal, 11 de abril de 2025. Asimismo, otros participantes adoptan una postura que busca evitar conflictos: "Yo no soy de los que me voy a voy a poner pico a pico… ¡Pite, ¿qué hago pues?! Para pelear se necesitan dos" (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Aunque estas situaciones podrían parecer menores, preocupa poderosamente que un asunto tan cotidiano como los desplazamientos cotidianos pueda escalar hasta el conflicto, aunque no se hallaron cifras oficiales acerca de conflictos producto de eventos relacionados con incidentes viales, vale la pena mencionar que por las redes sociales y la prensa, con cierta frecuencia se registran peleas entre conductores que en ocasiones pueden implicar hasta la muerte, por mencionar un ejemplo el periódico El Colombiano pudo registrar en un mismo fin de semana una pelea entre un conductor de autobús y un automovilista en el centro de Medellín, además de un intento de homicidio en la vía las palmas, en ambos casos por un conflicto producto de una situación de tránsito (Olivares, 2024). A mi parecer, comprender que, como vimos, la atrofia del individuo, producto de la sobreestimulación constante propia de la vida urbana y quizá intensificada por las dinámicas de la movilidad en la urbe, puede provocar reacciones hostiles, permite comprender

parte de estas situaciones que escalan a la violencia y componen parte de las experiencias que pueden acontecer durante los desplazamientos cotidianos de los individuos.

6.3. Capítulo 3. Sobre la relación entre vehículo particular, espacio urbano e individuo

Este último capítulo se concentra en explorar la relación que construyen los individuos con el vehículo particular y con el espacio urbano. Tanto automóviles y motocicletas como el espacio urbano cumplen un papel activo en la configuración de la experiencia de viaje de los individuos, por un lado, los vehículos particulares median las relaciones que sostienen automovilistas y motociclistas con la Otredad y el espacio urbano, además que ofrecen diversas herramientas para la autodeterminación en el individuo a partir de la amplia gama de posibilidades que les ofrece para decidir en sus desplazamientos cotidianos sobre las condiciones del viaje; del otro lado, el espacio urbano durante los desplazamientos de automovilistas y motociclistas es sujeto de distintas formas de ser habitado y significado, esto se puede observar en la relación sostenida por los participantes con los distintos elementos espaciales, como el ritmo de la ciudad, el paisaje urbano o las condiciones climáticas.

Así, el propósito de este capítulo será analizar los distintos sentidos que construyen automovilistas y motociclistas con relación a su vehículo y al espacio urbano, para esto, serán analizados los distintos relatos elaborados por los participantes acerca de sus interacciones con el vehículo y el espacio urbano.

De esta manera, el capítulo se estructurará en 2 momentos, inicialmente se abordará la relación individuo – vehículo particular, donde se observará, en primer lugar, el vehículo como objeto de distinción social, segundo, se abordarán las distintas formas en que permite incidir sobre condiciones del viaje como la ruta o el clima y, por último, se analizarán las posibilidades que ofrecen los vehículos particulares que resultan en una experiencia de viaje más personalizada. Posteriormente se analizará la relación individuo – espacio urbano, donde inicialmente se abordarán los ritmos de la ciudad como un campo de disputa entre los distintos tipos de conductores y posteriormente se expondrán las diversas formas en que los participantes interactúan con distintos elementos del entorno urbano, como el clima, la naturaleza, la arquitectura y el tipo de sensación que dichos elementos producen en la individualidad.

6.3.1. Diferenciación social y vehículo particular

Como se ha mencionado, el paradigma de la movilidad distingue el transporte como dimensión técnica: las autopistas, los automotores, la infraestructura, los tiempos de desplazamiento entre otros; mientras que la movilidad es entendida como la dimensión humana: las experiencias, significados, representaciones, entre otros. Según Zunino (2021) antes que entender estas dimensiones por separado es conveniente indagar acerca de la especificidad que produce el ensamblaje humano - no humano, como en nuestro caso será la relación individuo – automóvil o individuo – motocicleta.

A mi parecer, esta relación puede comprenderse a la luz de lo que Simmel (1986) denomina el predominio del espíritu objetivo sobre el espíritu subjetivo. Es posible pensar que, no solo el automóvil y la motocicleta, sino las diversas técnicas de transporte hacen parte del espíritu objetivo, en cuanto son expresiones del conocimiento social cristalizado por diversas fuerzas sociales externas a la individualidad, como la industria, la norma o la infraestructura. Asimismo, los usos cotidianos, representaciones y significaciones que construye el individuo sobre su medio de transporte, ocuparían el lugar del espíritu subjetivo, en tanto constituyen las maneras en que la individualidad se sitúa con relación a la cultura objetiva. Este es el principio que se desarrollará a lo largo de este capítulo.

Para empezar, observemos la manera en que el vehículo particular se representa en el relato individual como un signo de superación personal, en nuestro contexto, un carro o una moto son un verdadero sueño para muchas personas. Así lo permite ver la siguiente participante: “El carro para mí es superación, un sueño que tenía hace mucho y tenerlo ahora es superación. Un agradecimiento a Dios, como que: ‘ay, tan rico, alegría’” (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Aun así, vale la pena reconocer que en buena medida esta idea no será exclusivamente individual, la cultura, la publicidad, la planeación misma de las ciudades estimulan el deseo de un vehículo particular.

De todos modos, otro elemento recurrente del relato individual es el esfuerzo que supone adquirir un vehículo personal, como cuenta la siguiente participante: “Representa un logro[6] porque era algo que venía planeando hace tiempo, lo veía muy lejos y yo decía: "No, todavía no." Siempre

[6] En referencia a su motocicleta.

estuve posponiéndolo hasta que con esfuerzo lo pude conseguir.” (Entrevistada 11, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Así, la compra de una moto de un automóvil o una motocicleta se constituye como un momento deseado por los individuos, el cual requiere planeación y ahorros, como cuenta este participante que relata su esfuerzo por ahorrar un año para adquirir una camioneta:

> Yo tenía un carrito muy modesto y lo vendí, me aguanté un año, viniendo a trabajar acá a pie, todos los pagos guardaba la plata para comprar el carro. Cuando me nombraron[7], yo ya tenía para comprar la camioneta (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

De esta manera, el hecho de adquirir un vehículo en el relato individual se presenta como una meta alcanzada, un éxito personal, pero este hecho no se detiene en el individuo, porque somos seres sociales, y nuestras acciones también son leídas por la Otredad. En este sentido, también puede observarse que para la sociedad el vehículo particular es un signo de distinción toda vez que le otorga cierto estatus a su poseedor. Esto, es reconocido por el participante anterior, quien considera que otras personas asocian el nivel del vehículo con el lugar que se ocupa en la sociedad: “Es que cuando uno tiene transporte particular cree que, es más, no pasa en mi caso, pero mucha gente entre mejor carro tiene se cree más.” (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Otro participante lo afirma de una manera más clara: “A uno si se le sube un poquito el estatus en el carro” (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025). De cualquier forma, esta dinámica tiene que ver con la manera en que los individuos se auto perciben y perciben a los otros de acuerdo con los objetos que poseen, sin que esto necesariamente implique un ascenso en la escala social.

Así, quizá con más fuerza en el caso del automóvil, pero en general el vehículo particular adquirido, al igual que cualquier mercancía, es un objeto que permite distinguirse de los demás, especialmente por la posibilidad de tener una experiencia más personalizada, más ajustada a los criterios de cada individuo.

[7] Momento en el que el participante obtiene un ascenso en su lugar de trabajo.

De esta manera, podemos pensar que las distintas maneras en que los individuos usan sus vehículos particulares para diferenciarse responden a la idea en la que Simmel (1986) menciona que en la vida moderna el individuo lucha por mantener su propia subjetividad frente a las fuerzas sociales que lo homogenizan. En líneas generales, el autor considera que la modernidad y especialmente las grandes ciudades hacen más sencilla la vida del individuo, al tiempo que diluye su singularidad, razón por la cual el individuo es empujado a decidir por sí mismo y busca distinguirse.

La distinción se expresa, no solo en el estatus que provee el solo hecho de tener un vehículo, sino también en las distintas motivaciones para elegir un tipo de vehículo, sus usos y la forma en que se personaliza. Por mencionar un ejemplo sobre la distinción, este participante menciona que modificó el sonido de su motocicleta lo cual le permite llamar la atención de otras personas:

> La moto que conduzco es tipo enduro, altica, siempre quise ponerle un exhosto que sonara más racing, más bonito, como las motos de trocha. Yo la personalicé con un exhosto distinto… Me gusta que se siente cuando llego jajaja, uno al principio sí siente que está haciendo mucha bulla y que todo el mundo… como hacerse ver de todo el mundo. Pero ya después uno se acostumbra. Me gusta cómo se ve, cómo suena, porque es distinto al original, suena un poco más duro.” (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

De esta manera el participante puede resaltar en el entorno, toda vez que su moto produce un sonido distinto y más fuerte de lo que debería, aun así, sigue un patrón, como lo sería la adopción de características estéticas del motociclismo todoterreno. Como esta, son diversas las formas en que los vehículos pueden ser utilizados como signo de distinción, a lo mejor podría observarse también en quienes optan por elegir vehículos robustos, en quienes personalizan sus vehículos con colores llamativos, entre otras situaciones sobre las cuales no se pretende profundizar. Lo interesante es, que estos comportamientos responden justamente a la necesidad individual de hacerse notar, este comportamiento es explicado por Simmel (1986) “Aquel que ve que su importancia cuantitativa y su energía alcanzan un límite, recurre a las distinciones cualitativas para, de una u otra manera, atraer sobre sí la atención del medio social, al excitar su sensibilidad a las diferencias” (p.7). Es decir, para el autor cuando el individuo percibe que su posibilidad de destacar

es limitada, recurre a la intensificar la diferencia, como el sonido de la moto, para para llamar la atención del entorno.

Mientras que el papel del vehículo en la búsqueda del individuo por su autonomía se expresa que ofrece la libertad de movilizarse cuando se desee y como se desee, como desarrollaremos a mayor profundidad en el siguiente acápite.

6.3.2. Autonomía y vehículo particular

La autonomía que ofrece el vehículo particular se evidencia en los relatos proporcionados por los participantes de diversas maneras, como en la posibilidad de controlar por sí mismos el vehículo, el poder de elegir qué criterios priorizar en un vehículo, o decidir sobre la ruta.

En primer lugar, tener el control del vehículo mejora la percepción de seguridad durante los desplazamientos, especialmente porque la integridad de cada conductor depende de sus propias decisiones, así lo expresa la siguiente participante:

> Desde que yo aprendí a manejar me da más miedo estar bajo la responsabilidad de las acciones de otra persona. Yo tengo mi pareja y ya no me gusta ir de parrillera. Es como: 'ay despacio, no haga esto, no haga lo otro.' Entonces, en mi vehículo yo poder tomar las decisiones de conducir me hace sentir más segura (Entrevistada 8, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Esta sensación no solo se presenta con la pareja o un conocido, la sensación de inseguridad también puede estar presente respecto a depender de las acciones del conductor del autobús, del taxi o del conductor de plataformas digitales, ya que ocupar el lugar del pasajero además de poner la integridad propia en manos del conductor, implica estar sujeto a su estado de ánimo, su estilo de conducción o su voluntad de cumplir la norma, lo cual claramente expresaría una reducción en la autonomía del individuo.

De igual forma, para varias personas tener el control del vehículo es una actividad que se encuentra asociada al placer y la relajación. Así lo expresa este participante: "La moto me gusta mucho porque manejar a mí me distrae, me desestresa. Ir a manejar moto representa como una sensación bacana, relajación…" (Entrevistado 2, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Aunque al considerar otros factores como lidiar con el tráfico y las actitudes de otros conductores predominan otras sensaciones, como es mencionado en el capítulo 2, podríamos pensar que conductor y vehículo sostienen una conexión que puede resultar placentera para el individuo.

Por otra parte, automovilistas y motociclistas tienen el poder de elegir qué características priorizar durante los desplazamientos cotidianos, esto es evidente cuando los participantes justifican el tipo de vehículo que eligen, por ejemplo, el siguiente participante conduce automóvil y motocicleta, aunque menciona que prefiere la agilidad de la moto, sobre la comodidad del carro: "Para mí prima más el tiempo que uno invierte en desplazarse de un lugar a otro a que uno esté sentado con el aire acondicionado." (Entrevistado 1, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Mientras que otra participante que también conduce ambos tipos de vehículo, prioriza la comodidad:

> No es en agilidad, sino que hay veces hace mucho calor y a pesar de que estás en el carro, estés cómodo y con aire, uno hay veces sí se siente más cómodo en la moto, como para pasear, viendo el paisaje. Pero el casco también incomoda mucho. Entonces el casco hay veces genera mucho calor, dolor de cabeza. Para mí, es más cómodo y mejor el carro" (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Estas características priorizadas en los vehículos son relativas para cada conductor en particular, incluso pueden no estar muy bien definidas, como la participante anterior, que siente que la motocicleta le ofrece más comodidad específicamente para los viajes, aunque considera el automóvil superior en ese aspecto.

Aun así, el automóvil, regularmente puede asociarse a una mejor sensación de confort, en buena medida porque gracias a su diseño abstrae a sus ocupantes del entorno y permite incidir sobre la manera en que se experimenta el clima, por el contrario, la motocicleta suele ser representada como ágil, pero algo más incomoda, porque se encuentra más expuesta a las condiciones del entorno, de acuerdo con el siguiente participante:

> Las ventajas del carro son que cuando llueve no me mojo, es más cómodo, al fin y al cabo, uno escucha música, va sentado en una mejor posición, es más fresco. Uno en moto, el calor lo aporrea mucho, se le queman los brazos a uno. Entonces, en el carro está protegido del

> sol, del agua, del viento, de la tierra, de demás factores que puedan influir. (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Pero los criterios que automovilistas y motociclistas consideran relevantes también pueden incidir en la elección de las rutas por las cuales se movilizan, como es descrito por el siguiente participante: "Me gusta mucho más la 65 que la autopista. Es como la manera de llegar más rápido y más seguro." (Entrevistado 2, comunicación personal, 11 de abril de 2025). En este relato podemos observar como el participante prioriza una vía sobre otra en función de la eficiencia y la seguridad.

Como vemos, la optimización del tiempo cumple un papel muy relevante en la planeación de los desplazamientos, sobre este punto es importante la emergencia de un nuevo actor como parte de ese ensamblaje humano – no humano: la tecnología GPS disponible en la actualidad les permite a los conductores tener mayor control sobre el tráfico, toda vez que pueden observar en tiempo real la congestión de las distintas vías involucradas en sus trayectos. La siguiente participante, por ejemplo, menciona que siempre delega la ruta sobre el Waze: Yo pongo Waze siempre, llevo mucho tiempo viniendo a mi lugar de trabajo y yo siempre pongo Waze. Es para facilitar la ruta, por donde me diga Waze siempre." (Entrevistada 3, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Además de la eficiencia, son distintas las posibilidades que ofrece la tecnología GPS, como desplazarse por lugares que no se frecuentan cotidianamente, como cuenta este participante: "Sí utilizo plataformas[8] cuando voy para sitios que no conozco" (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025). O enterarse de la presencia de las autoridades de tránsito: "un día que me vine en pico y placa, si hay guardas de tránsito en el Waze, que aparece la señal de los guardas, para no meterme por esos laditos." (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Incluso, el Sistema de Alerta Temprana del Valle del Aburrá (SIATA) puede ser usado por motociclistas para observar en tiempo real las condiciones climáticas: "Cuando me voy a desplazar siempre miro el SIATA, para poder mirar si salgo ya o si me demoro un poquito y espero que escampe." (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Este conjunto de prácticas son expresión de que los desplazamientos cotidianos se asumen de una forma cada vez más racional, de un lado, por el predominio del cálculo sobre el tiempo y el

[8] En referencia a aplicaciones digitales de mapas como Google Maps o Waze.

espacio, por el otro, por la intervención de diversas tecnologías que amplían la capacidad del individuo de tener bajo control distintas condiciones del viaje como el tráfico o las condiciones climáticas. Esto es clave toda vez que el individuo posee un mayor margen de acción respecto al transporte público, pues en este no es posible elegir sobre los detalles mencionados anteriormente, en el autobús no hay la posibilidad de elegir entre una vía y otra, el tipo de conducción estará sujeto al afán o al estado de ánimo del conductor, estar sentado dependerá de la ocupación del vehículo al ser abordado, o en el transporte público no hay sistema de aire climatizado. Esto se traduce en que el vehículo particular, finalmente ofrece una experiencia más diferenciada y justo allí reside su atractivo.

6.3.3. El vehículo particular como producto especializado

Justamente parece ser que un buen incentivo para adquirir un vehículo particular se encuentra en las deficiencias de los sistemas de transporte público, especialmente en la imposibilidad de tener un espacio propio dada la congestión de estos. Como lo expresa esta participante: “Primero que todo el taco, y como la incomodidad de ir, así como… como apretada, no sé… parada.” (Entrevistada 6, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Aunque en las vías automovilistas y motociclistas también se enfrentan a la congestión vehicular, allí por lo menos hay lugar para la propia corporalidad, siguiendo a Lindón (2009) el automóvil puede tener el sentido de corporalidad ampliada o también el de espacio doméstico propio.

A mi parecer, el sentido corporalidad ampliada, puede ser identificable también en la motocicleta, si consideramos ambos casos, podríamos referirnos al solo hecho de utilizar el vehículo para desplazarse más rápido, o a los procesos descritos en el capítulo 2, donde los individuos pueden recurrir a distintas maneras de comunicar a través del vehículo. Mientras que al considerar el sentido de espacio doméstico propio resulta más evidente para el caso del automóvil que para el de la motocicleta, pues este por su diseño ofrece un espacio cerrado, que protege a sus ocupantes del exterior, y que eventualmente hasta podría tener otros usos, como dormir o comer. La motocicleta en cambio ofrece una conexión más abierta con el entorno y permite habitar en movimiento otros espacios.

Otra expresión de ello es que el vehículo particular le permite al individuo una mayor comodidad para llevar consigo equipaje, lo que se traduce también en mejores posibilidades para

suplir las necesidades del día a día o acceder a otras actividades, como cuenta la siguiente participante:

> Para mí es una necesidad por los desplazamientos tan largos, y porque ando muy encartada… El día que me vengo en metro no puedo traer ropa para poder entrenar, me toca traerme todo en un morralcito súper pequeñito. En cambio, cuando vengo en el carro, puedo traer una maleta para entrenar, una lonchera, y no me siento tan encartada, porque el carro lo carga. (Entrevistada 3, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

El transporte público obliga a desplazarse más ligero de equipaje, por un lado, cargar su peso significa un mayor cansancio, por el otro, la capacidad se limita al tamaño de las maletas y de lo que el cuerpo mismo pueda sostener. En contraste, motociclistas y más aún los automovilistas pueden llevar consigo más equipaje para el día a día, lo cual implica un fortalecimiento también de sus posibilidades de acción, como llevar más alimentos para el día, ropa adicional para practicar algún deporte, entre otros.

Por este mismo motivo, en el caso del automóvil se facilitan más las dinámicas familiares, especialmente aquellas asociadas al cuidado de los niños, como cuenta el siguiente participante:

> Tener un hijo implica muchas cosas, hay que llevar coche, cobija, juguetes, pañales, comida… Si vamos para un paseo, a mi hija hay que llevarle la vasenilla… Para ir a una cita médica, un niño gritando, llorando, sale enfermo, le aplican inyección, grite, busque un taxi, busque un In Driver, espere… Usted llega y la monta su carro, cierra su carro y se entiende con su hijo en el carro. Para mí eso es fundamental y me da mucho bienestar el carro por esa razón. (Entrevistado 10, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Así, el automóvil puede tener también un sentido más familiar, permite llevar consigo todos los objetos que implica el cuidado de un bebé. Adicionalmente, ofrece un lugar privado para sus desplazamientos lo cual es asociado por el participante al bienestar, toda vez que es posible inferir en el relato anterior que con frecuencia los gritos o el llanto del bebé suelen ser percibidos como incomodos en los lugares públicos, razón por la cual, tener ese espacio con el bebé en privado resulta conveniente. En contraste, el transporte público, difícilmente podría ajustarse a las

necesidades de cada individualidad, como en este caso al ejercicio de crianza, o como se mencionó anteriormente, al equipaje que cada persona lleva consigo cada día, o como veremos, a que las rutas se ajusten al lugar de origen y destino de cada persona.

En suma, me parece que el automóvil puede pensarse también como un límite espacial, en la medida que constituye un adentro y un afuera, permite protegerse de las condiciones exteriores, bien sea naturales, como el clima, o sociales, como estar en constante fricción con otros cuerpos, cruzar miradas, sentir el aroma de cientos de personas alrededor, entre otras. El límite para Simmel (2016), es como el marco en la obra de arte, el cual cumple el papel de incomunicar la obra con el entorno y la encierra en sí misma. En palabras del autor: "El marco dice que dentro de él hay un mundo que sólo obedece a normas propias, un mundo que no está sometido a las normas que rigen el medio ambiente" (Simmel, 2016, p.939). De esta manera, el automóvil permite experimentar el espacio de una manera diferenciada, como seguiremos desarrollando a mayor profundidad.

Otra muestra de lo anterior es que un incentivo importante de los automóviles y las motocicletas respecto al transporte público se encuentra en la libertad de poder desplazarse en el momento deseado, en estos el individuo no se encuentra sometido a distintos tiempos de espera, transbordos, entre otras cosas, porque frecuentemente el vehículo particular permite iniciar el recorrido desde la puerta la casa. En palabras de la siguiente participante: "No es lo mismo caminar hasta el metro, subir, bajar escaleras, que salir de mi casa, coger el vehículo e irme." (Entrevistada 7, comunicación personal, 24 de abril de 2025). Adicionalmente, esos desplazamientos hacia el lugar de espera del transporte público también pueden representarse como inseguros, como expresa esta participante: "Normalmente siempre salgo muy tarde, entonces me da miedo, no es tanto por el metro, el metro no es inseguro, es el caminar de la oficina hasta el metro." (Entrevistada 3, comunicación personal, 11 de abril de 2025). No siendo suficiente, los tiempos de desplazamiento en el transporte público suelen ser más extensos, por ejemplo, el bus debe someterse a detenciones constantes, como expone el siguiente participante:

> El bus es complicado porque se demora mucho, el trayecto aumenta considerablemente el tiempo, se demora mucho para pasar, para en muchas partes, o el bus es muy grande y se queda en los tacos. Mientras que en la motocicleta sí es derecho. (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Este conjunto de ventajas comparativas de los vehículos particulares respecto al transporte publico expresan que los individuos muestran preferencia por unas condiciones de viaje más personalizadas, el deseo de adquirir un vehículo particular justamente responde a la necesidad individual por un espacio personal que se ajuste a sus necesidades y preferencias. Esta dinámica, resulta en individuos cada vez más diferenciados, según Simmel (1986), los mercados buscan provocar en los individuos necesidades nuevas y más particulares, lo cual resulta en diferencias personales cada vez más crecientes. Los relatos que hemos visto son una expresión de esto, los participantes asocian su vehículo particular con sus necesidades, como el uso familiar, o lo vinculan a expresiones de su identidad, como modificarlo para llamar la atención, o lo consideran su espacio personal, como para evitar el contacto incesante con otras corporalidades en el transporte público.

6.3.4. Las tecnologías en la conducción

Otra dimensión es la manera en que la industria automotriz busca hacer la conducción más sencilla, esto se ve reflejado en los esfuerzos tecnológicos por desarrollar diversas tecnologías centradas en el individuo alrededor de los vehículos, como las asistencias a la conducción que buscan ofrecer un mayor confort, la siguiente participante menciona que ese es el atractivo de su vehículo: “Es confortable, uno se acostumbra, uno maneja otro carro y como que no… ‘Que mi carro cuadra los espejos de una manera, pone a escuchar la música, pega entonces el Bluetooth de una manera, cualquier cosa así…” (Entrevistada 3, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Cada vez principalmente en la industria automovilística se ofrecen prestaciones tecnológicas que automatizan tareas sencillas que podría realizar cualquier conductor, como que los espejos se ajustan automáticamente cuando el conductor va a estacionar, que son abatibles automáticamente, cuando no es que se estacionan automáticamente, o que el asiento del conductor se puede ajustar automáticamente a la altura del conductor, o también como la incorporación de pantallas inteligentes, como menciona otro de los participantes: “Esas pantallas inteligentes… eso es fácil, usted incluso con el comando de voz puede decir: ‘Ey, márcame al número tal’, y usted dentro de su Bluetooth va haciendo las llamadas, sin necesidad de coger un dispositivo”. (Entrevistado 5, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Estos procesos pueden ser vistos a la luz de la teoría de Simmel (2016), quien menciona que las grandes ciudades buscan hacer más fácil la vida del individuo, justamente a partir del

desarrollo tecnológico expresado, entre otras cosas, en el confort que ofrecen las diversas modalidades de transporte, en palabras del autor:

> Las grandes ciudades son el lugar de elección de esta civilización que desborda todo contenido personal. Allí se ofrece a nosotros, bajo la forma de edificios, de establecimientos de enseñanza, en los milagros y el confort de las técnicas de transporte, en las formas de la vida social y en las instituciones visibles del Estado, una abundancia a tal grado aplastante de espíritu cristalizado, despersonalizado, que el individuo no consigue, por así decirlo, mantenerse de cara a él. (Simmel, 1986, p.7-8).

En parte, como se ha mencionado, la preocupación de Simmel se dirige a la encrucijada en la que se encuentra el individuo frente al desarrollo asimétrico de la cultura objetiva sobre la cultura subjetiva. A mi parecer, una dimensión de esto es que aquellos esfuerzos de la industria por automatizar cada vez más pequeños procesos que hacen parte de la conducción de los vehículos particulares pueden provocar la sustitución de ciertas habilidades en el individuo hacia los artefactos, lo cual resulta en un tipo de individuo más dependiente de la tecnología. Como lo mencionan algunos participantes en el hecho de utilizar cotidianamente aplicaciones GPS para sus desplazamientos cotidianos, que de un lado le facilita al individuo desplazarse por lugares desconocidos o le sirve para evitar el tráfico en sus rutas cotidianas, pero, de otro lado, puede resultar en la incapacidad de desplazarse por la ciudad mediante el sistema numérico de direcciones, como se hacía anteriormente. De igual forma vale reconocer que saber leer e interpretar el GPS en sí es otra habilidad que resulta producto de la interacción con estas nuevas tecnologías.

6.3.5. Espacio urbano y vehículo particular: Los ritmos de la ciudad

Al indagar sobre la relación entre automovilistas y motociclistas con el espacio urbano, un primer elemento distinguible fundamental es el ritmo, toda vez que la interacción con la ciudad durante los desplazamientos sucede en movimiento.

Para Henri Lefebvre (como se citó en Zunino, 2018) el ritmo es el resultado de la tríada espacio, tiempo y energía, para explicarlo el autor realiza una analogía con el oleaje del mar:

aunque un conjunto de olas es característico de un mar determinado, ninguna en su singularidad es idéntica a la anterior. Por esta razón el ritmo no se compone de la mismidad de un sonido, un movimiento, entre otros, sino en la tensión entre la repetición y su diferencia. Asimismo, según Lefebvre (como se citó en Zunino, 2018), los ritmos son naturales, como el día y la noche, o biológicos, como los latidos del corazón, pero también obedecen a marcos sociales, como los horarios laborales.

Si consideramos esta perspectiva, encontramos que son diversos los ritmos que impactan la experiencia de la movilidad urbana, es evidente que los horarios laborales determinan las horas en que hay mayor congestión, los fines de semana la experiencia es distinta, si llueve el tránsito se hace más lento, la noche se encuentra más desolada. Aun así, entre los participantes parece que el ritmo más relevante es el relacionado con la velocidad del desplazamiento, en principio, porque los participantes relatan que sienten que el mismo entorno urbano motiva a ir más rápido, de acuerdo con el siguiente participante:

> Cuando hay otra persona andando más rápido atrás de uno, lo presiona. Entonces uno va a ir más rápido, porque está estorbando, si todo el mundo está andando a 80 km/h y yo estoy andando a 50 km/h, que es lo que dice la norma, estoy estorbando, más propenso a que me levante un carro, a que me accidente por andar tan despacio (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

Este relato deja en evidencia, el hecho de que el ritmo es social y se encuentra en una tensión entre la individualidad, la norma y la sociedad, porque la norma indica un límite de velocidad, que no siempre es aceptado por la generalidad de conductores, frente a lo cual el individuo debe elegir donde situarse, en este caso, este participante opta por sostener el ritmo de los otros, aunque vaya en contra de la norma y adicionalmente lo justifica como un mecanismo de defensa.

Otra participante por su parte menciona que hay que buscar el equilibrio entre la eficiencia y los límites de velocidad:

> Cuando van muy lentos, me estorba, me da rabia, cuando van en exceso de velocidad, también me parece que no hay necesidad, hay que manejar una velocidad prudente, pero con la necesidad que tenemos en esta ciudad que usted no puede ir a una velocidad muy

> lenta porque lo que genera son trancones y congestión. (Entrevistada 7, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Lo recurrente en los relatos es que la eficiencia es algo deseable, mientras que el tránsito lento, es una fuente de incomodidad, lo cual es propio de este tipo de sociedad racional. El problema se encuentra en que, como afirman Lozano y Zunino (2023), la movilidad sin fricción solo puede existir como idea, toda movilidad necesariamente incluye momentos de espera y desaceleración. Como la aglomeración, los semáforos y las intersecciones en el caso de los medios de transporte que circulan por las vías, o como lo sería en el transporte público las estaciones del sistema metro o las paradas de autobús.

Esta poca tolerancia a la espera con frecuencia se traduce en pequeñas interacciones entre conductores que de alguna manera buscan sancionar a quienes no van a su ritmo, como cuenta la siguiente participante, sobre la inmediatez que exige iniciar la marcha en un semáforo: “El semáforo cambia, aquí parece que los semáforos tuvieran pito. Inmediatamente empiezan a pitar. Somos muy incultos.” (Entrevistada 3, comunicación personal, 11 de abril de 2025)” O en el uso de las luces altas para incomodar a quienes van más despacio, como cuenta esta participante: “Hay veces uno va y le ponen esa luz en el retrovisor, es como que, 'Ay, no, pase'. Yo no tengo afán.” (Entrevistada 9, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Dadas estas condiciones, los participantes suelen preferir los espacios en los que el ritmo de desplazamiento se encuentra más fluido, sin embargo, esto se encuentra sujeto a la temporalidad de la ciudad, por ejemplo, la noche ofrece una experiencia distinta, como cuenta esta participante:

> A mí me encantaría conducir después de las 10 de la noche, porque serían las formas más rápidas. Me gustaría hacerlo de noche por el clima, por los pocos transeúntes, por los pocos conductores que me voy a encontrar. (Entrevistada 7, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Así, para que el espacio urbano se encuentre despejado y la conducción sea más placentera, habría que movilizarse por lo menos fuera del inicio y el final de la jornada laboral. Como expresa este otro participante:

> Si uno sale a las 8 de la mañana, que es la hora pico, es estresante, pero si vos salís a las 11 de la mañana, vas a ver que la dinámica es muy diferente, es más fluida y, digamos, no se estresa uno tanto en el tema de movilidad…" (Entrevistado 1, comunicación personal, 11 de abril de 2025).

No obstante, es importante comprender que, la poca tolerancia a esos momentos de lentitud, en buena medida puede responder a que, siguiendo a Lozano y Zunino (2023) "En la espera se juega no solo la temporalidad, sino también la expectativa. Por esa razón, si aquello que se espera no sucede, se genera frustración, o, si la espera se dilata, impaciencia." (p.99). Pero no solo es la expectativa de que el tráfico fluya, la movilidad además de ser una actividad en sí misma, es una actividad que permite acceder a otras cosas, como trabajo, estudio, educación, de manera que en la espera también están en juego las necesidades particulares.

6.3.6. La significación en movimiento del espacio urbano

Al evaluar la relación entre automovilistas y motociclistas con el espacio urbano se encuentra una complejidad de impresiones, incluso contradictorias entre sí. Una primera impresión podría indicar que los participantes durante sus desplazamientos cotidianos ven el espacio urbano como un lugar destinado al tránsito. Como permite observar el siguiente participante: "La verdad no me importa lo que hay alrededor, para donde voy y ya. En el trayecto cotidiano por la costumbre de que ya uno recorre ese trayecto durante todos los días, a uno ya no le interesa." (Entrevistado 4, comunicación personal, 11 de abril de 2025). Este relato, además de lo anterior, posiciona al espacio urbano como parte de lo rutinario, lo cual expresa cierta indiferencia respecto al espacio urbano.

De hecho, otro participante menciona que. aunque quisiera, la misma dinámica de la urbe no permite la posibilidad de detenerse y dedicarse a la contemplación: "Si usted va a parar aquí a mirar algo, el de atrás: '¿Quiubo? ¡Pi, pi, pi, pi, pi!' Y uno ¿qué va a mirar ahí?, ¿qué observar?, ¿qué va a apreciar? (Entrevistado 5, comunicación personal, 24 de abril de 2025). De manera que la circulación de vehículos es predominante sobre otros usos que podría tener el espacio urbano.

De igual forma, el mismo participante sugiere que el paisaje urbano no le resulta atractivo:

> La naturaleza sí me llama más la atención que el tema de la arquitectura, es que la ruta que yo cojo diariamente se le vuelve paisaje, porque ya la conoces. Usted no se pone a mirar: '¡Ay, mira esa casa!' No. ¿qué va a mirar? No. Usted va concentrado en la ruta. (Entrevistado 5, comunicación personal, 24 de abril de 2025)

Este participante, además de coincidir con el anterior, en que el paisaje urbano se hace parte de la rutina, introduce un segundo aspecto relevante en la relación con el espacio urbano y es que frecuentemente la idea de paisaje se encuentra asociada a la naturaleza, por lo cual algunos consideran que la ciudad no es un lugar para apreciar, además de que tampoco ofrece la posibilidad de hacerlo. Así lo expresa también otra de las participantes:

> En la ciudad no hay paisaje y muy pocas veces tiene uno la oportunidad, cuando está conduciendo, de centrarse en el paisaje en la ciudad. Es más fácil cuando está por fuera de la ciudad, que uno puede admirar algo (Entrevistada 7, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Este conjunto de relatos permite observar cómo en el caso de estos participantes hay un distanciamiento del espacio urbano y cómo en su sentido hay una preponderancia de la circulación. Esta mirada, podría inducir a pensar que la relación con el espacio urbano adquiere el sentido de no lugar propuesto por Augé (1995) como se citó en Jirón (2018), según el cual los espacios destinados al tránsito, justamente como las autopistas, carecen de un sentido de apropiación y resultan en un incremento del individualismo y relaciones impersonales.

Sin embargo, hay otros elementos que considerar, especialmente vale la pena mencionar que apropiar el espacio urbano durante los desplazamientos cotidianos en automóvil o motocicleta, implica un desafío adicional toda vez que la conexión con el espacio es instantánea y se renueva frecuentemente producto del movimiento, distinto a los lugares fijos como el barrio, la casa, la universidad, que involucran una forma de habitar con mayor detenimiento.

Debido a esto, Jirón (2018) propone la noción de lugarización en movimiento, con el ánimo de destacar que los desplazamientos cotidianos de los individuos no son un tiempo muerto, por el contrario, para algunos allí suceden experiencias relevantes para la vida cotidiana. Esto se hace

todavía más relevante al considerar que muchas personas pasan incluso varias horas del día en el tráfico urbano. En palabras de la autora:

> Moverse es habitar en movimiento. la experiencia de la movilidad es lugarizada en tanto que los modos en los que nos movemos, así como los sitios por donde transitamos, son susceptibles de convertirse en espacios significativos, habitados de nuestra vida cotidiana, de manera individual o colectiva, superando y ampliando formas tradicionales de lugarizar la vida como son la casa o el barrio. (Jirón, 2018, p.119)

Como es el caso de esta participante, quién durante sus desplazamientos cotidianos construye distintos significados alrededor de los lugares por los que desplaza:

> Llegando a mi casa uno de pronto uno ve personas en lugares muy vulnerables, entonces uno llega como: 'Ay no, qué pesar'. O, al contrario, uno ve un árbol muy bonito —jajaja, es que me gustan mucho los árboles— entonces uno es como: '¡Ay tan lindo ese árbol! Cada que pase lo voy a mirar a ver cómo está la próxima semana, si floreció…' Entonces son dos perspectivas que pueden controlar el estado de ánimo (Entrevistada 8, comunicación personal, 24 de abril de 2025).

Este relato permite evidenciar que los individuos además de desplazarse físicamente por el espacio también movilizan sus afectos por el espacio urbano, la participante se permite conmoverse frente a la vulnerabilidad de la Otredad, o emocionarse por el florecimiento de un árbol. Estas situaciones se constituyen en formas de habitar, apropiar y significar el espacio en movimiento.

Ahora bien, otro tipo de elementos que influyen en la experiencia con el espacio urbano se encuentran en la interacción con las condiciones ambientales, por ejemplo, la siguiente participante, como motociclista, cuenta que el clima puede incidir de distintas formas en sus emociones cotidianas: “En moto los días de lluvia sí afectan mucho, cuando hay sol también, porque pues uno se quema. También me gusta sentir el aire, porque siento que da como paz o tranquilidad” (Entrevistada 6, comunicación personal, 24 de abril de 2025). De esta manera, la participante permite observar los sentidos que puede atribuirle a distintos elementos espaciales en su cotidianidad, lo cual es expresión de la capacidad de producir significados en movimiento,

especialmente los motociclistas, sostienen una conexión más estrecha con el entorno, por lo cual pueden verse más afectados por las lluvias o un intenso calor, al mismo tiempo que el aire, es parte importante de la experiencia que ofrece la moto.

Así pues, los relatos anteriores permiten observar los desplazamientos cotidianos de otra manera, donde hay lugar para que automovilistas y motociclistas signifiquen el espacio urbano de distintas formas, a partir de lo que les ofrece la vía. Para situar la manera en que los individuos desarrollan distintos sentidos durante sus desplazamientos, Jirón (2018) propone la noción de lugares transientes, refiriéndose a los espacios fijos que son significados a través del movimiento en ellos. En algunas situaciones, estos sentidos que adquiere la vía pueden ser más gratos para la individualidad que en otros, pero justamente la relevancia de este punto se encuentra en que estas sensaciones ocupan un lugar en la vida cotidiana de las personas.

7. Conclusiones

Este trabajo abordó la movilidad cotidiana urbana, centrado en la experiencia de viaje de automovilistas y motociclistas, observando el conjunto de relaciones sociales que hay detrás de los desplazamientos del individuo mediados por el vehículo particular. De esta manera, se consideró la movilidad urbana más que el simple desplazamiento de sujetos y objetos por la urbe, como una práctica social, concretamente, por tres motivos: En primer lugar, la práctica de conducir un vehículo se encuentra mediada por la normatividad entendida como un proceso estructural que busca ordenar la conducta de los distintos actores viales. En segundo lugar, durante la experiencia cotidiana, hay lugar para sostener distintos tipos de interacciones sociales con la Otredad, estos pequeños encuentros, permiten observar las características del tipo de vida urbana que se produce en el Valle del Aburrá. Por último, el desplazamiento en vehículo particular también se configura como una forma de experimentar y relacionarse con el espacio urbano, lo cual tiene un impacto en la cotidianidad del individuo y en la manera en que se significa el espacio urbano.

Los esfuerzos realizados por difundir y aplicar la normatividad expedida por el Código de Tránsito colombiano son vistos en el primer capítulo como parte del proceso de racionalización de la sociedad, donde se espera que el individuo se comporte de acuerdo con la razón común a todos los individuos. Se pudo observar que si bien los y las participantes reconocen buena parte de las normas de tránsito y que su cumplimiento busca garantizar el bien colectivo (el tránsito eficiente, la sana convivencia, etc.) También admiten sentirse contrariados en distintas situaciones, como en las que por el mismo ritmo frenético de la urbe o por motivos de inseguridad pueden incurrir en infracciones a la norma.

Esta contradicción es propia de la dicotomía individuo-sociedad, en la cual el individuo a partir del cumplimiento de la norma es el responsable de asumir la responsabilidad del éxito del sistema de transporte urbano. Puede decirse que la norma se basa en la creencia de que asuntos como la seguridad o la congestión viales dependen de exclusivamente de las acciones individuales. Sin embargo, el individuo con frecuencia debe enfrentarse a las propias contradicciones sistémicas, como una infraestructura deficiente, la corrupción alrededor de los espacios formativos de conductores, la delincuencia urbana o el mismo ritmo de la ciudad, pueden motivar omisiones a la norma o ser un obstáculo para el desarrollo de un comportamiento vial racionalizado.

Comprender esto puede servir de insumo para el desarrollo de nuevas políticas que intervengan en la movilidad urbana, entendiendo que además del comportamiento individual, es fundamental atender los problemas estructurales: Tomemos como ejemplo la congestión vehicular, además de que se fomente en el individuo evitar malas prácticas de parqueo o evitar el uso del vehículo particular motorizado para trayectos cortos, es urgente que las autoridades competentes asuman también la responsabilidad de realizar transformaciones estructurales como dignificar el transporte público, hacer de la ciudad un espacio caminable, proveer infraestructura para otras alternativas como la bicicleta, o los distintos medios de transporte particular alternativos. Asimismo, en lo relacionado con el comportamiento de automovilistas y motociclistas, además de lo individual, ¿por qué no considerar incluir estrategias que se planteen como un tipo de responsabilidad colectiva? como lo podría ser fomentar la cooperación y una noción del cuidado colectivo entre conductores.

Esto último, cobra relevancia al observar las distintas características que componen la interacción que sostienen automovilistas y motociclistas con la Otredad señaladas en el segundo capítulo. Para empezar, este trabajo asume como interacción social incluso los gestos más efímeros sostenidos con los distintos actores que forman parte de la movilidad. Detrás de una mirada, una señal realizada a otro conductor y hasta pequeñas conversaciones se encuentran distintos códigos sociales en los que se reproduce un tipo de vida urbana. Algunas de estas interacciones se encuentran mediadas por la normatividad, como en el caso de las direccionales y el uso del pito para situaciones de emergencia, pero, distinto es el caso del uso del pito bien para apurar, agradecer o ceder el paso a otros actores viales, estos usos responden más a un tipo de comunicación que se ha desarrollado entre conductores y se encuentra más asociado a los valores sociales, como la cordialidad. De esta manera, vale mencionar que el vehículo particular adquiere también un sentido comunicativo.

Se pudo observar que, aunque este tipo de interacciones durante los desplazamientos cotidianos son muy efímeras, se suceden una tras otra, con mucha frecuencia, esta dinámica según Simmel (1986) provoca en el individuo un alto uso de su conciencia, motivo por el cual el individuo en su forma de vincularse con la Otredad se ve obligado a priorizar la razón sobre la vida afectiva. Este comportamiento se pudo evidenciar en el hecho de que la mayor parte de interacciones sociales con la Otredad se encuentran mediadas por un interés muy pragmático, toda vez que estas buscan resolver situaciones prácticas de la movilidad, donde no es necesario involucrarse

emocionalmente con el otro. De todas formas, es apenas normal que ese sea el tipo de interacción predominante entre los actores viales, siguiendo a Simmel (1986):

> Si a los contactos incesantes con individuos innumerables debiera responder una cantidad igual de reacciones interiores, como sucede en las pequeñas ciudades donde uno conoce a casi todos los que encuentra y mantiene con ellos relaciones positivas, uno acabaría por atomizarse completamente y por llegar a un estado psicológico inimaginable. (p.4)

Este principio, puede contribuir a la comprensión de conflictos entre conductores producto de situaciones de tránsito, en la medida que Simmel (1986) sugiere que detrás de esta actitud racional o de reserva que adopta el individuo frente a la Otredad se encuentra cierta repulsión que eventualmente podría transformarse en cierta hostilidad u odio. En esta dirección, algunos participantes señalan que han lidiado con actitudes hostiles por parte de otros conductores. Si bien ninguno de ellos se ha visto involucrado en alguna pelea con otro actor vial, con frecuencia se observa en la prensa o las redes sociales eventos en los que producto de situaciones de tránsito escalan hasta la violencia física.

Analizar las interacciones sociales que tienen lugar durante los desplazamientos cotidianos puede aportar a comprender la configuración de la ciudad, toda vez que estas permiten identificar las motivaciones que producen los vínculos con la Otredad en la vida urbana. Cada interacción, por pequeña y efímera que parezca, puede reflejar distintos tipos de estructuras de nuestra sociedad, como lo puede ser la racionalización o el patriarcado. Esta mirada, sitúa tanto la ciudad como el modelo de transporte, en la cotidianidad del individuo, permitiendo proporcionar un punto de vista más humano sobre el impacto de estos en la vida cotidiana del individuo. De manera que esta monografía podría aportar discusiones relevantes para la planeación de la ciudad y su modelo de transporte, entendiendo que allí se pone en juego también la convivencia entre los ciudadanos, la cual es determinante en la producción de la vida urbana.

A propósito de la producción socioespacial de la ciudad, el trabajo precisamente finaliza abordando la relación del individuo con el vehículo particular y el espacio urbano. El automóvil y la motocicleta son concebidos como objetos que le permiten al individuo diferenciarse y le ofrecen una experiencia más personalizada. Estos pueden adquirir el sentido de corporeidad ampliada (Lindón, 2009), le permiten desplazarse al individuo por el espacio urbano a una mayor velocidad

o transportar cómodamente sus artículos personales. El automóvil particularmente permite incidir sobre las condiciones del espacio, como las condiciones climáticas, el ruido de la ciudad, entre otros; mientras que la motocicleta sostiene una conexión más estrecha con el espacio. Esta diferencia permite que el automóvil adquiera el sentido de espacio doméstico (Lindón, 2009), toda vez que, por ser un espacio cerrado, puede ser un lugar para la intimidad, por ejemplo, para comer, dormir, o en la posibilidad de tener un espacio privado para movilizar un bebé hacia una cita médica, como mencionó un participante. Estas condiciones, resultan en el desarrollo de una experiencia más personalizada y en un individuo con mayor capacidad de agencia, toda vez que automovilistas y motociclistas tienen más posibilidades de incidir sobre la ruta, para decidir en qué momento desplazarse, entre otras. Incluso, el desarrollo de tecnologías, como el GPS, le permiten al individuo movilizarse por lugares desconocidos y tener cierto control sobre condiciones del viaje, como el tráfico, la presencia de autoridades de tránsito, las condiciones climáticas entre otras.

Por otra parte, al pensar en la relación con el espacio urbano, aparecen como aspectos relevantes los ritmos y el paisaje urbano. Automovilistas y motociclistas suelen percibir que su conducción es más placentera durante los momentos del día en que el espacio se encuentra más fluido, por el contrario, la lentitud, el tráfico pesado se encuentran asociados a la impaciencia o el estrés. De hecho, alrededor del ritmo de la ciudad se producen pequeñas disputas entre conductores, los participantes relatan que con frecuencia otros conductores usan el pito o las luces altas para exigirle a otros conductores que se apuren. Esta dinámica, en ocasiones puede impactar la relación que sostienen automovilistas y motociclistas con el espacio urbano, toda vez que puede inducir a adoptar cierta indiferencia respecto a este, algunos participantes mencionan que el observar el paisaje urbano, o lo que sucede alrededor, no es relevante durante sus desplazamientos cotidianos, de manera que parecería que consideran el espacio urbano simplemente como un lugar destinado al tránsito. Sin embargo, los testimonios son contradictorios, en otros casos los mismos participantes expresan conmoverse al observar las desigualdades presentes en el espacio urbano, emocionarse por el florecimiento de un árbol en su ruta cotidiana, o en el caso de los motociclistas asociar la sensación que se produce al contacto del cuerpo con el viento a la tranquilidad o la libertad. De manera que es posible experimentar y producir distintos significados alrededor del espacio urbano, sobre esto, es relevante que la naturaleza se presenta como el elemento más destacado del paisaje urbano. De hecho, los participantes mencionan que afuera de la ciudad es

más placentera la conducción, justamente porque el espacio es menos transitado y hay más presencia de la naturaleza.

Comprender la relación del individuo con el vehículo particular y el espacio urbano, podría aportar insumos para problematizar el modelo de transporte del Valle de Aburrá. Es fundamental comprender las distintas motivaciones que conducen al individuo a optar por el transporte particular, el tipo de interacción que este posibilita con el espacio urbano y el impacto en su vida cotidiana, para el diseño de estrategias que posibiliten dignificar los desplazamientos cotidianos en las distintas modalidades de transporte.

En conclusión, la movilidad cotidiana urbana, más que simple el desplazamiento es un proceso social complejo: supone el desarrollo de una estructura normativa, hay lugar para pequeñas interacciones cotidianas con la Otredad, el vehículo particular y el espacio urbano. La responsabilización individual, el hastío presente en el individuo y el desarrollo de una experiencia más personalizada, son procesos sociales asociados a los desplazamientos cotidianos de los individuos que acentúan su individualidad, toda vez que se configuran como una forma de relacionarse, que por momentos es indolente, con los otros y con la ciudad que habitamos cotidianamente. Si bien estas características, más que ser exclusivas del transporte particular, son parte de la vida urbana en general, puede decirse que se ven acentuadas por el uso de automóviles y motocicletas, en la medida que, por su carácter particular, restringen el contacto con el otro, promueve relaciones racionales, y le ofrece cierta independencia y libertad al individuo. La atomización del individuo, como forma general de vincularse en la vida urbana, debilita progresivamente la idea de comunidad.

Referencias

Baleriola, E. (2013). Situaciones y usos en autobús. *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 3*(1), 133–143. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5663525

Bauman, Z. (2002). *Modernidad líquida*. Fondo de Cultura Económica de Argentina.

Blanco, N. (2021). *El impacto de la velocidad en la ciudad.* [Tesis de pregrado] Universidad Politécnica de Madrid. https://oa.upm.es/66970/

Caprón, G. & Pérez, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Alteridades, 26*(52), 11–21. https://www.scielo.org.mx/pdf/alte/v26n52/0188-7017-alte-26-52-00011.pdf

Colombia. Congreso de la República. (2002). *Ley 769 de 2002 (Agosto 6): por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial No. 44.897.

Giddens, A. (1994). *Consecuencias de la modernidad*. Alianza Universidad.

Habermas, J. (1990). *Conocimiento e interés*. Taurus Ediciones, S. A.

Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes*. Amorrortu Editores.

Imilan, W. (2018). Performance. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp.200–209). Editorial Biblos.

Jirón, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. Universidad de Chile. https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/118192

Jirón, P. (2018). Lugarización en movimiento. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 119–128). Editorial Biblos.

Jirón, P., Lange, V., & Bertrand, S. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI, 25*(68), 15–57.

Lindón, A. (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: El sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Cuerpos, Emociones y Sociedad, 1*(1), 6–20.

Lozano, V., & Zunino, D. (2023). Espera. En D. Zunino Singh, P. Jirón, & G. Giucci (Eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (1a ed., pp. 99–111). Editorial Teseo.

Martuccelli, D. (2012). *Las sociologías del individuo*. LOM Ediciones.

Mejía, Á. (2007). *Relación entre movilidad y espacio público: Exploraciones en el sector de El Poblado en Medellín* [Tesis de maestría] Universidad Nacional de Colombia]. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/47127

Muñoz, O. (Comp.), Vélez, C. (Comp.), Quiñónes, E., Agudelo, J., Vargas, K., Gómez, M., Muñoz, D., Jaramillo, M. y Ramírez, M. (2019). *Experiencias de ciudad en las industrias creativas y culturales: Diversos enfoques investigativos*. Fundación Universitaria Católica del Norte. http://hdl.handle.net/20.500.11912/8235

Olivares, S. (8 de julio de 2024). ¡Intolerancia! Riñas en vías de Medellín dejaron un escándalo en el centro y un estadounidense herido. En *El Colombiano*. https://www.elcolombiano.com/medellin/escandalos-y-un-herido-por-intolerancia-en-medellin-BL24945051

Palacios, C., & Ortiz, M. (2023). Estética y ética del automóvil como motores de la no ciudad. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, 7*(1), 2089–2107. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i1.4570

Piazzini, G. (2023). *Experiencias de viaje en transporte público colectivo desde San Antonio de Prado, Medellín: Buses, gestos y espacialidades* [Tesis de maestría] Universidad de Antioquia. https://bibliotecadigital.udea.edu.co/handle/10495/35786

Sheller, M., & Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades (J. Serrano, Trad). *Revista Latinoamericana de Estudios de la Ciudad,* (10), 333-355. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6702392

Simmel, G. (1986). Las grandes ciudades y la vida del espíritu (H. Manjarrez, Trad.). *Cuadernos Políticos, 45,* 5–10. Ediciones Era. (Obra original publicada en 1903).

Simmel, G. (2016). *Estudios sobre las formas de socialización* (J. Pérez Bances, Trad.; G. Zabludovsky & O. Sabido, Intros.). Edición digital, epublibre. (Obra original publicada en 1908).

Tapia, S. (2023). Procesos de individualización de las mujeres en la movilidad ciclista en Puebla. *Iberoforum: Revista de Ciencias Sociales, 3*(2), 1–37. https://doi.org/10.48102/if.2023.v3.n2.282

Vallejo, F., & López, Z. (2019). Las representaciones sociales a bordo del automóvil en Medellín, Colombia. *Anagramas: Rumbos y Sentidos de la Comunicación, 17*(34), 225–237. http://www.scielo.org.co/pdf/angr/v17n34/1692-2522-angr-17-34-225.pdf

Zunino, D. (2018). Ritmo / Ritmoanálisis. En D. Zunino Singh, G. Giucci, & P. Jirón (Eds.), Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina (pp. 220–231). Editorial Biblos.

Zunino, D. (2021). El transporte a través de la cultura: Notas para un epílogo. *deSignis, (34),* 221–228. https://doi.org/10.35659/designis.i34

Zunino, D., Jirón, P., & Giucci, G. (Eds.). (2023). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Editorial Teseo.