

UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Construyendo territorios: una mirada feminista sobre las experiencias de habitar las estaciones del TransMilenio en Bogotá

Amelia Rose Hind

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Estudios de Género
Bogotá, Colombia

2024

Construyendo territorios: una mirada feminista sobre las experiencias de habitar las estaciones del TransMilenio en Bogotá

Amelia Rose Hind

Tesis presentada como requisito parcial para optar al título de:
Magister en Estudios de Género

Directora:

Lina Tatiana Lozano Ruiz

Codirectora:

Mara Viveros Vigoya

Línea de Investigación:

Globalización, desigualdades sociales y políticas públicas

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Estudios de Género

Bogotá, Colombia

2024

A Alma, a quien quiero mostrar un pedazo de mi mundo, y a Bogotá, mi ciudad adoptiva y querida.

Agradecimientos

Quiero agradecer a mi madre, Cathy McCormack y hermana, Matilda Hind, por su apoyo emocional e incondicional. A mi padre, Tim Hind; ya no nos acompaña en este mundo, pero su legado me ha permitido dedicar mi tiempo en los últimos dos años a los estudios sin preocuparme tanto por temas logísticos y económicos. Su memoria me motiva y me abraza.

A todxs mis queridxs amigxs aquí en Bogotá, entre ellxs destaco a Leidy Meza Sarmiento, Daniela Vargas Gómez y Paula Durán Jaramillo, por las sesiones de desahogo y distracción, y a Maira Trujillo Vanegas por apoyarme con la revisión del trabajo.

Mis agradecimientos al equipo de la Escuela de Estudios de Género, en particular a Tania Pérez-Bustos, Mara Viveros Vigoya y Franklin Gil Hernández, tres de mis profesorxs, quienes me abrieron la mente durante las clases de la especialización, y además me dieron posibilidades de empleo en la escuela, lo que me permitió acceder a nuevos conocimientos y condiciones más estables de vida durante la maestría. Aprovecho también la oportunidad de agradecer a Nancy Rincón Giraldo, apoyo académico de la EEG. Ha sido un apoyo grande durante estos años. Gracias, en adición, a la profesora María Elvia Domínguez Blanco del departamento de psicología, porque en su electiva aprendí a usar lo que había aprendido en casos del mundo real, defenderme en conversaciones y debates complejas, y sentir menos impostora frente los temas del género y el sistema patriarcal.

Agradezco a lxs vecinxs del barrio La Soledad, Teusaquillo quienes, aunque sin saber, me acompañaron en la escritura con sonrisas y saludos, y especialmente lxs que trabajan en las varias cafeterías donde me instalaba durante jornadas largas. En adición agradezco a las personas de los vagones del TransMilenio quienes eran la inspiración, y material, de mi trabajo.

Para cerrar, es imposible faltar a Lina Tatiana Lozano Ruiz, mi directora. Gracias por mantenerme enfocada, por sus sugerencias e ideas, su tiempo y su afecto. Gracias por todo.

Resumen

Construyendo territorios: Una mirada feminista sobre las experiencias de habitar las estaciones del TransMilenio en Bogotá

Este trabajo tiene como propósito analizar los territorios construidos en algunas estaciones del TransMilenio, parte del sistema integrado de transporte público de Bogotá. Desde un enfoque feminista, usando la observación participativa, la etnografía sensorial, la deriva y algunas entrevistas, como métodos de comprensión de la ciudad de Bogotá como una construcción masculina, que hace difícil las vidas de las personas otras, como las mujeres y las personas racializadas. Mientras que los espacios públicos de la ciudad pasan por procesos de privatización e incorporación en la lógica capitalista, grupos de personas vendedoras ambulantes construyen territorios a través de su presencia y uso de las estaciones del TransMilenio. Las redes que fomentan en sus territorios y las prácticas sociales que pasan allí constituyen una domesticación del espacio público, por tanto, una resistencia a la lógica individualista de la ciudad como construcción capitalista.

Palabras clave: Territorio, capitalismo, domesticación del espacio público, otredad, ciudad.

Abstract

Constructing territories: A feminist look at the experiences of inhabiting the stations of the TransMilenio in Bogotá

The aim of this dissertation is to use a feminist approach to analyse the territories constructed in some stations across part of the public transport system in Bogotá, the TransMilenio. Using participatory observation, sensorial ethnography and ‘wandering’, as well as some interviews, it presents Bogotá as a masculine construction that makes the lives of ‘others’, such as women and racialised people, difficult. While the city’s public spaces are privatised and capitalised, groups of street vendors construct territories through their presence in, and use of, the TransMilenio stations. The networks they develop within their territories and the social practices that occur there constitute a domestication of public space. It therefore represents a resistance to the individualistic logic of the city as a capitalist construct.

Keywords: Territory, capitalism, domestication of public space, otherness, city.

Contenido

	PÁG.
RESUMEN	V
1 INTRODUCCIÓN	1
2 UNA METODOLOGÍA A PIE: INVESTIGACIÓN FEMINISTA, ITINERANTE, LIBERADORA.	4
2.1 Metodología como marco	12
2.2 Métodos de investigación	18
2.3 Marco teórico	24
3 SER OTRX EN LA CIUDAD MASCULINA	31
3.1 Mapa descriptivo	32
3.2 La ciudad masculina	37
3.3 La (in)seguridad y la violencia	47
4 COMO HABITAR UN NO LUGAR	57
4.1 ¿Qué es un no lugar?	57
4.2 La institucionalidad del no lugar	59
4.3 La presencia precarizada	63
4.4 Territorios que resisten	68
4.5 El anonimato	78
4.6 El movimiento	81
5 REDES DE EXTRAÑOS FAMILIARES	85
5.1 Redes de comida	86
5.2 Profundizar en el cuidado	90
5.3 Domesticando el espacio público	95
5.4 Retando al individualismo	99
6 CONCLUSIONES	104
6.1 Puntos para destacar	104
6.2 Aquí (nos) paramos	107

1 INTRODUCCIÓN

Bogotá se ha descrito como peligrosa, insegura, una ciudad donde “se cohabita con el miedo” (Niño Murcia 2002, 190–91). Por otro lado, como centro de lucha y memoria para la gente colombiana (Martínez Ruiz, Barón Leal, y López Correal 2019, 6 y 13). Estas descripciones cubren un ‘espacio’ diverso y heterogéneo, habitado de diferentes formas según las personas. Puede que la ciudad y sus espacios públicos sean simultáneamente un conjunto de todos los imaginarios y representaciones existentes (Czytajlo 2005, 197–98), pero en este trabajo me enfoco en un pedacito de este, y pienso en cómo las diferentes experiencias de las personas que ocupan la ciudad dotan al espacio urbano de forma y sentido. La ciudad es construida por las personas que la ocupan con sus acciones, experiencias, recorridos y sentimientos, y estos espacios urbanos también influyen en los cuerpos de sus habitantes, como veremos en este trabajo.

Como escriben Arias- Romero et al, mientras en los espacios públicos “se pretenden diluir las diferencias sociales, con “una atmósfera de equidad que, en teoría, es accesible para todas las personas de la misma manera”, en realidad “es el escenario donde se materializa la relación entre el poder, los habitantes y la ciudadanía, y donde se manifiestan las crisis y también las respuestas” (2016, 13). Entonces, los espacios públicos están marcados por diferencias y desigualdades. El libre uso y disfrute de la ciudad han sido limitados para algunos grupos, y es interesante pensar en porqué estas personas han sido excluidas. McDowell afirma que la exclusión es justificada “bien por su actitud transgresora o su negativa a reconocer los derechos de los demás, bien porque se supone que necesitan protegerse del trasiego de la vida pública” (2000, 222). Esta idea refiere a la exclusión de las mujeres del espacio público, pero también y simultáneamente, a una exclusión racista y clasista. Es muy importante para este trabajo notar cómo los espacios públicos están “enmarcados en lógicas masculinas” (Toro Jiménez y Ochoa Sierra 2017, 82) de organización, diseño y uso, pero también a recordar que el espacio se construye bajo las desigualdades raciales y de clase (Villamizar Santamaría 2015, 73).

Hablar sobre Bogotá me permite contextualizar mi trabajo, que tiene como objetivo analizar los territorios construidos en algunas estaciones del TransMilenio, parte del sistema de transporte de la capital, para pensar las resistencias al individualismo capitalista, y cuestionar el orden esperado del espacio público, que allí se configura. Uso el enfoque de género y metodologías feministas para interrogar las estructuras de poder que actúan en estos lugares.

Ahora quiero plantear la estructura de este trabajo, presentando brevemente los capítulos que siguen. El primero, ‘Una metodología a pie: investigación feminista, itinerante, liberadora’ empieza con el contexto social que enmarca mi problemática y contexto personal como investigadora. Expone la posición desde la cual investigo, y las herramientas teóricas, epistemológicas y de trabajo de campo que empleo para llevar a cabo mi investigación. Después, en ‘Ser otrx en la ciudad masculina’, uso los aportes de las geografías feministas para analizar los espacios públicos, especialmente las ciudades, como espacios diseñados por hombres para los usos y necesidades de ellos mismos. Esto implica que las mujeres no caben en estos escenarios, y su construcción como otredad está exagerada en las ciudades. Además, indaga en las ideas de la seguridad y miedo como tácticas de control en las ciudades, y como implican una continuidad de la lógica colonial de orden masculino.

En el próximo capítulo, llamado ‘Cómo habitar un no lugar’, reflexiono sobre los espacios públicos que constituyen no lugares y qué significa ocupar estos espacios de maneras no esperadas, a pesar de la institucionalidad que va creciendo en ellos, instaurando un orden y una expectativa sobre el uso del espacio. Esto conlleva pensar en el anonimato en los espacios públicos como una elección o como una opresión, y en qué implica salir del anonimato. Este capítulo también se trata de la precarización como una consecuencia impuesta sobre ciertos sujetos por el capitalismo neoliberal, y cómo impacta más a ciertas personas según las lógicas de poder que existen en la sociedad y en la división de los espacios públicos. Es en este capítulo también presento los territorios construidos por las personas trabajadoras informales que ayudan a ejemplificar mis argumentos.

Finalmente, el último capítulo se llama ‘Redes de extraños familiares’ y se enfoca en los lazos débiles (Felder 2020) y las conexiones dentro de la espacialidad de los vagones de las estaciones del

TransMilenio. Indaga por los territorios creados y sostenidos por los grupos de vendedores ambulantes y cómo aportan a sus experiencias de trabajar y socializar. El capítulo plantea que las redes de estos territorios ponen en práctica la domesticación del espacio público, cuestionando las ideas individualistas del capitalismo y ofreciendo alternativas a este. Para cerrar, el capítulo plantea que estas redes son una forma de sostener los territorios en espacios precarizados, que constituyen resistencias frente un orden social impuesto para personas ‘otras’, que cuestiona estas relaciones de poder, brindando líneas de escape para las y los sujetos precarizados.

2 UNA METODOLOGÍA A PIE: INVESTIGACIÓN FEMINISTA, ITINERANTE, LIBERADORA.

“[La metodología es] una tela epistémica o un marco epistémico mediante el cual se ajustan los métodos para recoger y analizar datos [...] la teoría es inherentemente parte de la metodología, así como la metodología es una parte inextricable de la teoría. La provisionalidad disciplinaria, social y cultural de la investigadora influye en como encuentra sentido en el mundo (teoría) que después influye sus formas de saber (metodología)” (Moyo 2020, 196).¹

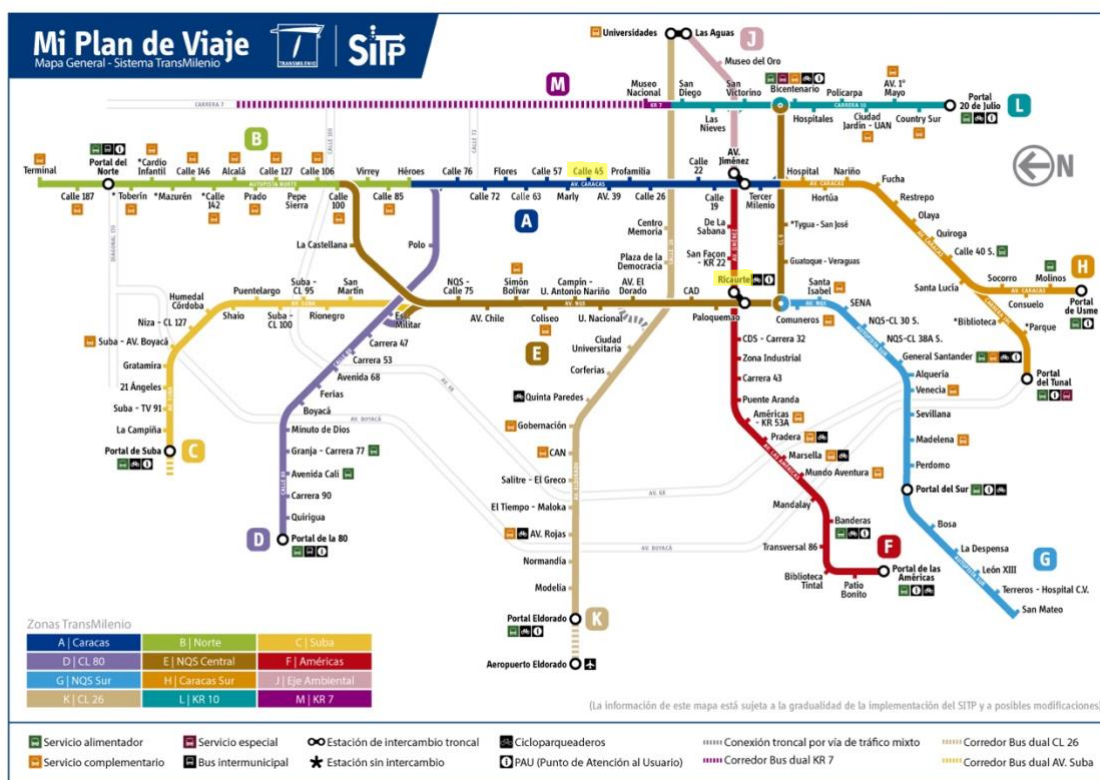
Diseñar una metodología no se trata solo de pensar en los métodos para recoger material empírico. Involucra todo el pensamiento y posicionamiento detrás de las preguntas de investigación, porque este impacta en el conocimiento que sale del trabajo una vez está hecho. Por esto he organizado este capítulo de la siguiente manera:

Este capítulo comienza con una revisión del contexto social, dentro del cual se ubica mi investigación. Para seguir, destaco los objetivos de este trabajo con más detalle, que espero confrontar y trabajar en los capítulos que siguen. Después, pienso en la metodología como marco investigativo, la forma de ‘mirar’, o más bien sentir y pensar la investigación mediante todos los sentidos (este enfoque será elaborado más adelante). En esta sección, hablo de cómo la reflexibilidad y un compromiso ético han estructurado mi trabajo, cómo las epistemologías feministas me han aportado una base sobre la cual trabajar, y detallo el proceso personal que ha sido el desarrollo de esta investigación. También veo necesario en esta sección indagar en mi

¹ Traducción propia.

interés en el tema, para dar una imagen más completa de los orígenes de la investigación, y posicionarme como investigadora.

La próxima sección explica los métodos investigativos que he usado durante este proceso, reconociendo las ventajas y limitaciones del trabajo de campo, siempre volviendo a la importancia de la reflexividad y la autocrítica. La sección que sigue es el marco teórico, todo el ‘bagaje teórico’ que me ha acompañado, aconsejado y guiado en el análisis de la problemática. Mediante los conceptos teóricos, encuentro sentido en el mundo que observo.



Mapa del sistema TransMilenio – las estaciones centrales a este trabajo están resaltadas en amarillo.

Fuente: <https://www.sitp.gov.co/publicaciones/40236/mapas-transmilenio/>

Un promedio de 12,738 personas entró a la estación Ricaurte (NQS) del TransMilenio cada día en junio 2021 (TransMilenio S.A. 2021), y en agosto 2022, un promedio de 23,764 personas

entró a la estación Calle 45 (TransMilenio S.A. 2022).² La estación de Ricaurte conecta dos líneas del sistema, por eso es un nodo de tránsito y económico. Son estaciones que reciben un gran flujo de pasajeros y pasajeras cada día, pero no es por la cantidad de gente que elegí enfocar mi investigación aquí. Es la presencia de las personas que ejercen actividades económicas informales en estas estaciones lo que llamó mi atención. Durante el día hay bastantes personas, la mayoría jóvenes, que frecuentan estas estaciones y otras para vender bolsas para basura, accesorios de pelo, tapabocas, etc., o para hacer alguna presentación musical para ganar dinero.

Paget-Seekins y Tironi han escrito sobre el uso del espacio en el transporte público que “implica algún nivel de espacio compartido [...] este espacio está abierto a cualquier persona que paga el pasaje” (2016, 177). Es interesante pensar en esta definición en el acceso, porque la presencia del trabajo informal parece cuestionar este límite, dado que estas personas no son estrictamente usuarias del servicio sino que, como mostraré más adelante, habitan y construyen territorio. Siguen: “La carencia de transporte público adecuado puede crear un estado de ‘injusticia espacial’” (Paget-Seekins y Tironi 2016, 178),³ porque el acceso a este transporte permite acceso a otros espacios en la ciudad. En una investigación acerca de la implementación del TransMilenio, Ardila Pinto y Gómez Serrudo reconocen la estigmatización como una estrategia central en la gestión de inaugurar el sistema, un discurso que fomenta estas diferencias de acceso y también de percepción (2022, 36–37).

Había 83.000 vendedores informales en Bogotá en 2018, lo que se reconoce como una situación de “precariedad laboral, la cual es determinada por factores como los trabajos mal remunerados, la inexistencia de contratos laborales, la no afiliación al sistema de seguridad social en salud, inestabilidad laboral, entre otros” (Instituto para la Economía Social - IPES 2019, 50–51). El director del Instituto para la Economía Social (IPES) de la Alcaldía de Bogotá dijo en 2022 que, “en TransMilenio hay más de 2.000 vendedores informales entre artistas y vendedores” (Semana 2022).

² TransMilenio publica un informe bimestral de estadísticas de oferta y demanda en el sistema e incluye las cifras de entradas para las 10 estaciones con más demanda en este periodo. Las cifras citadas en el texto vienen de los últimos informes en los cuales aparecieron las estaciones centrales a mis observaciones.

³ Traducciones propias.

En octubre 2023, casi 56% de la población colombiana en condición de ocupación laboral trabajaba de forma informal, incluyendo a 53% de las mujeres, aunque en Bogotá el porcentaje era más bajo, a 32% (DANE 2023, 4–6). Es importante reconocer que el trabajo informal significa en muchos casos condiciones precarizadas, obligaciones adicionales de tiempo, salarios no pagados, falta de acceso a servicios de salud, y otras condiciones inestables e inseguras (Calderón Díaz 2018, 59); de ahí que sea una población que merece medidas y acciones de política pública específicas, así como mayor estudio.

A pesar de tener cifras sobre los trabajos informales, Porras afirma que el mismo concepto de la informalidad “no es útil: el trabajo informal se debe pensar con base en categorías básicas que distingan las labores que, aun siendo informales, son alternativas laborales menos indignas que las alternativas formales reales a las que tiene acceso la población más pobre” (Porras Santanilla 2016, 71). Además, en Colombia “el DANE mide la informalidad con base en el tamaño de la empresa”, significando que hasta las definiciones que tenemos no se usan para realmente tener una idea de la situación laboral de las personas (Porras Santanilla 2016, 71).

Antes de seguir, aprovecho para indagar en el concepto de la informalidad, que surge en el contexto colonial para referir a las actividades económicas en países no occidentales que no cabían en los marcos legales y regulatorios establecidos (Acero Vargas 2021, 213–14). Una alternativa al concepto, que realza las prácticas reproductivas involucradas en estas economías al mismo tiempo que cuestiona la asociación de la informalidad con el sufrimiento y la carencia, es economía popular (Tovar 2022, 376–77). Giraldo resume los dos conceptos en una manera concisa que me ha ayudado mucho a entender:

“la visión dominante sobre la informalidad señala que se trata de una economía realizada por personas pobres que desarrollan actividades desorganizadas por fuera de los marcos legales. La visión alternativa, la de la economía popular, reivindica que se trata de trabajadores urbanos que buscan la reproducción ampliada de la vida, en vez de la acumulación capitalista, quienes a su vez pueden construir formas de trabajo solidarias. Se trata de afirmaciones que no son del todo ciertas. Lo cierto es que la economía popular es necesaria para la reproducción social y biológica de las ciudades latinoamericanas, pero el producto de su trabajo no es valorado, y sus actores no son tenidos en cuenta en

la construcción de las políticas públicas [...] Ambos conceptos hacen referencia a la misma población pero desde dos visiones distintas” (Giraldo 2017, 47)

Siempre que adoptamos un concepto tenemos que contemplar sus matices. Me interesa seguir la exploración de las economías populares, no obstante para el propósito de este trabajo voy a seguir con el concepto de la informalidad. Este último, brinda la oportunidad de buscar un contraste con la formalización mediante la institucionalización y de expandir mi conceptualización de cómo las prácticas informales, en el contexto de mi investigación, contribuyen a una resistencia contra estos procesos.⁴

Inicialmente, este trabajo nació como una investigación enfocada en las experiencias de las mujeres migrantes venezolanas. Como voy a detallar más adelante, mi propia experiencia migratoria inspiró el proyecto inicial de este trabajo. Sin embargo, al querer entender mejor las diversas experiencias de habitar los espacios públicos de las estaciones del TransMilenio mi mirada se fue ampliando para acoger a otras sujetas. Sin embargo, esta población aún constituye una parte significativa de los grupos que he observado y analizado para este trabajo. Mientras es verdad que hay también hombres migrantes, y personas colombianas, la presencia de las mujeres migrantes es algo que caracteriza los territorios en las estaciones. Son parte del contexto, y sin ellas no puedo ubicar ni avanzar en este trabajo. Me parece relevante destacar este enfoque original, porque contextualiza el proceso investigativo y el marco dentro del cual empecé el análisis del material empírico que constituye esta investigación etnográfica. A pesar del ir y venir de este trabajo y las varias veces que he sentido que las mujeres migrantes ya no están al centro, este grupo ha sido un punto de partida y de referencia.

En 2015 las relaciones diplomáticas entre Colombia y Venezuela tuvieron su mayor quiebre, y el gobierno venezolano cerró la frontera, causando no solo el retorno forzado de miles de personas colombianas y colombo-venezolanas, sino además un aumento significativo en el número de migrantes de Venezuela que entraron a Colombia (Tapia Bravo 2020, 142). La frontera quedó cerrada hasta julio de 2016, es decir durante 11 meses (Palma-Gutiérrez 2021,

⁴ Aprovecho esta oportunidad para agradecer a Yenny Carolina Ramírez y Valentina Montoya Robledo, juradas para la sustentación de esta tesis, por la invitación a profundizar en las implicaciones del concepto de la informalidad.

36). Hubo un aumento en el número de personas que intentaban cruzar desde Venezuela a Colombia durante este tiempo, en parte porque la situación económica y de salud en Venezuela estaba empeorando, y el gobierno colombiano empezó a desarrollar acciones de política migratoria para abordar las circunstancias diferentes. Hay más de 1.2 millones de mujeres migrantes de Venezuela en Colombia, 52% de la población venezolana en el país (Subdirección de Análisis Monitoreo y Prospectiva Laboral y FILCO 2023, 2).

En 2022, 19.232 migrantes de Venezuela estaban registrados en el Registro Único de Trabajadores Extranjeros, significando menos de 1% de la población total (Departamento Nacional de Planeación 2022). Aunque esta estadística no tiene en cuenta el porcentaje de la población que tiene la capacidad de ser activo en el mercado laboral, me parece que demuestra que la mayoría de las personas con la capacidad trabajan de una manera informal. 91.9% de las mujeres migrantes venezolanas en Colombia en 2021 con capacidad de ser activas en el mercado laboral trabajaban de manera informal (Cuso International 2022, 1). También 82% de las mujeres activas laboralmente en Colombia han tenido dificultades en obtener un trabajo remunerado (Amnistía Internacional 2022). Sin acceso a los apoyos y garantías disponibles para las personas en condición de trabajo formal, las mujeres migrantes son más vulnerables a la explotación y la precariedad (Kersh 2020, 6).

Las cifras que destaco en este apartado sirven para aterrizar la informalidad y la precarización del trabajo que son características centrales de las experiencias de las estaciones del TransMilenio. Dentro de un sistema capitalista, la precarización sirve para explotar a las personas otras, y para mantener una jerarquía de seres (Cuevas Valenzuela 2015, 5–7), una jerarquía y otredad que veremos en más detalle durante este trabajo. Sin embargo, por ahora me parece importante pensar primero en las concepciones del capitalismo y cómo funciona en conjunto con el patriarcado, para apoyar el análisis de las experiencias de la ciudad y los espacios públicos.

Varios trabajos han teorizado e historizado las maneras en las cuales el capitalismo y el patriarcado se interpelan, constituyendo un sistema de control y poder hecho de dos. El capitalismo prioriza en la acumulación de capital que se facilita por la opresión de las mujeres, mediante la división de las tareas de producción y reproducción y la asignación de valor diferenciado a estas labores (McDowell 2000, 37). Es un sistema, además, que viene de “el proceso colonizador inicialmente metropolitano y posteriormente republicano [que] expropió las

relaciones sociales y las transformó en el binarismo que posibilita acentuar el capital.”(Vargas 2023, 12). El patriarcado, mientras tanto, usa las divisiones de género para mantener una jerarquía donde priman los hombres; puede existir en diferentes contextos, bajo diferentes sistemas económicos, y es importante reconocer que funciona diferente en distintos contextos históricos y sociales (Mies 2019, 94–95). En el capitalismo, el patriarcado encuentra “una solidaridad sistémica” (Vargas 2023, 15), porque “las relaciones patriarcales de dominación son constitutivas de las estructuras e instituciones sociales capitalistas, conformando así un sistema unificado de explotación y dominación” (Frega 2019, 24–25).

Bien sabemos que el género no es el único eje de opresión usado por estos sistemas, ni el patriarcado ni el capitalismo ejerce la opresión de género de la misma manera a todas las mujeres. Volviendo a la precarización, y al contexto de este trabajo:

“Si bien en el sistema capitalista todas las mujeres comparten la situación de ser explotadas por el patriarcado, aquellas de sectores sociales bajos o medios son triplemente explotadas: a la doble jornada que desarrollan en el plano laboral y doméstico, se le suma la precarización en el marco de trayectorias laborales inestables que, en la mayoría de los casos, fluctúan en los márgenes de la informalidad laboral. Situación agudizada en gobiernos conservadores neoliberales en los que los derechos laborales son vulnerados con políticas de ajuste y flexibilización laboral, que obligan a las mujeres al pluriempleo para su subsistencia diaria” (Vargas 2023, 20).

La raza y la clase social son otras categorías usadas para la explotación necesaria para la continuada producción de capital, y la precarización es una herramienta de esta explotación, haciendo inseguras las oportunidades de las personas que no disfrutaban de poder.

Para el análisis que quiero hacer en este trabajo, pienso en el capitalismo y el patriarcado en conjunto, dado que las maneras que impactan a la sociedad y las personas son difíciles, sino imposibles, de separar (Frega 2019, 25). Sin embargo, no puedo dejar de lado que otros sistemas de opresión también se ejercen contra las personas. Fraser escribe que el capitalismo es inherentemente patriarcal dentro de nuestro contexto histórico y social (Fraser 2013, 215) y creo que es imprescindible además enfatizar que el racismo, capacitismo y clasismo son elementos

igual de inherentes al capitalismo y su reproducción, significando una formación específica del sistema capitalista.

El concepto de bell hooks de ‘patriarcado capitalista supremacista blanco’ (hooks 2017) es poderoso y me inspira a pensar como los ejes de opresión trabajan juntos y se interrelacionan en los sistemas para significar experiencias diferenciadas. Pienso también en el concepto de interseccionalidad de Kimberlé Williams Crenshaw (1991), pero sobre todo en la matriz de la dominación de Patricia Hill Collins, que refiere a la organización de los sistemas de opresión en un contexto social e histórico específico:

“Los paradigmas interseccionales nos recuerdan que la opresión no se puede reducir a un tipo fundamental, y que las opresiones trabajan en conjunto para producir la injusticia. En contraste, la matriz de dominación refiere a como estas opresiones interseccionales son organizadas independientemente de las intersecciones específicas involucradas, dominios estructurales, disciplinarios, hegemónicos e interpersonales de poder reaparecen a través de diferentes formas de opresión” (Hill Collins 2000, 18)⁵

En la escritura de este trabajo voy a usar el concepto de ‘capitalismo patriarcal’, pero por solo mencionar explícitamente a dos sistemas no busco limitar el significado de este concepto a solo la consideración de dos formas de ejercer el poder. Uso ‘capitalismo patriarcal’ reconociendo que dentro de este funcionan el racismo, capacitismo, sexismo, clasismo y varias otras manifestaciones de la otredad usadas para oprimir a las personas otras (Fraser 2013, 215).

Objetivos

Mi trabajo tiene el propósito de analizar los territorios construidos en las estaciones del TransMilenio como una resistencia al individualismo capitalista patriarcal, que cuestiona el orden esperado del espacio público mediante el uso de ella, desde un enfoque de género y con

⁵ Traducción propia.

una metodología feminista. Destaco en seguida los objetivos específicos, que en los capítulos que siguen espero concretar.

Objetivos específicos

- Describir territorios construidos dentro de algunas partes del sistema de TransMilenio por las personas que lo usan y comparten estos espacios, mediante la observación participante multisensorial (Sabido Ramos 2021; Muñoz Santos 2021).
- Generar reflexiones sobre las redes que facilitan la configuración y el sostenimiento de estos territorios por parte de estas mismas personas.
- Identificar algunas de las violencias estructurales del capitalismo patriarcal (Vargas 2023; Frega 2019) en la ciudad de Bogotá que impactan en el desarrollo de estas redes y en las experiencias de ocupar los espacios públicos y apropiarlos como territorios.

2.1 Metodología como marco

Esta investigación se basa en una etnografía feminista multisensorial desarrollada en algunas estaciones de TransMilenio, principalmente las de Ricaurte (Calle 13), Ricaurte (NQS) y Calle 45. Realicé recorridos y observaciones en las estaciones y en algunos buses que llegaban allí para acercarme a las experiencias vividas en estos espacios. Además, hice entrevistas con 2 personas que realizan sus actividades económicas dentro de estas espacialidades, mujeres muy centrales al territorio que analizo de la Calle 45. El proceso de estas últimas y la decisión de enfocarme en estas dos vendedoras la voy a desarrollar en el siguiente apartado. En el proceso, noté que las personas que realizaban sus labores informales en las estaciones construyeron territorios mediante su presencia, haceres, y relaciones. El análisis de estos territorios y las personas que los creaban y usaban se volvió el enfoque de mi trabajo.

Durante el proceso de planear y hacer este proyecto de investigación, prestaba mucha atención a los métodos, a los tiempos que iban a tomar cada uno, y me preguntaba constantemente cómo serían los resultados del proceso. Pero, como con cualquier proyecto, no todo dependía de mí y de mis ideas. Con esta investigación específicamente, un factor inevitable que impactaba en todo el proceso es que las personas sujetas en el centro de la investigación como originalmente yo la planteaba son una comunidad en movimiento, en camino, de llegada, de salida, en condiciones

precarias que inestabilizan sus cotidianidades. Si yo quería investigar sus experiencias, primero tenía que ser flexible, estar dispuesta a buscarlas, a fluir con ellas, replicar de alguna manera sus procesos de movilidad.

Tarrius dice que la movilidad “deja huella en el espacio y en el tiempo; huella de los recorridos, de las mudanzas, de la apropiación territorial, de las instalaciones y desinstalaciones, de las frecuentaciones nuevas o repetidas” (2000, 45). Creo que es importante destacar aquí su relevancia en la metodología. Moverse es un hacer cotidiano de las personas que habitan la ciudad, de hecho, es un hacer que constituye esta espacialidad, como afirma Márquez: “La densidad de interacción, el intercambio y el movimiento son rasgos inherentes a ella, al igual que la presencia de fronteras geográficas y simbólicas” (2014, 51). Cuando nos movemos estamos marcando el espacio, creando el espacio, por eso, mi presencia y movimiento dentro de los escenarios que observo está formando parte de lo que observo también. Mi movilidad también deja huellas en mis afirmaciones y preguntas acerca de estos lugares. No puedo investigar sin moverme, no puedo preguntar, ni aprender... Esta acción es fundamental en la metodología que estoy describiendo y aclarando. Deambular con mis sentidos despiertos y en disposición de sorprenderme y conocer, se convierte así en parte de mi método.

Hay un cierto impacto liberador en observar a pie, de andar por un sistema grande sin saber qué voy a encontrar, como pasó cuando hice las observaciones en los vagones de las estaciones del TransMilenio. Tengo que seguir el flujo del momento, estar atenta a cambios en la dinámica, tengo la opción de partir en el momento que quiera, nadie me espera el siguiente día si surgen compromisos de otros tipos, soy libre en mi observar y sentir. bell hooks escribe sobre la teoría como práctica liberadora (hooks 2019), y durante esta investigación, me he dado cuenta de que este efecto liberador se materializa mientras se pone en práctica, es decir es metodología también. Hasta un punto empodera, vamos en la búsqueda de lo que nos interesa, lo que queremos saber, lo que pensamos que se debe conocer mejor. Sin embargo, la incertidumbre del proceso también trae ansiedad. No saber qué voy a encontrar implica tener que improvisar siempre, cambiar de trayecto o ubicación de un momento a otro, y a veces de confrontar el riesgo de peligro, al menos un riesgo percibido. El miedo como emoción es algo que confrontaré más adelante, pero por ahora anoto que hay algo que aprender en cómo confrontamos estos obstáculos, y cómo este proceso de confrontación nos puede liberar de otra forma.

En adición a mi propio sentir de libertad, andando por la ciudad y teniendo la posibilidad de enfocarme en mi propio trabajo, la investigación es liberadora porque nos da la posibilidad de salir de las formas de pensar y actuar que siempre nos limitan; a través de la investigación, cuestionamos las estructuras sociales que nos restringen y pensamos alternativas. Como dice Moyo, “[...] una búsqueda de una metodología anti-opresiva y liberadora tiene que pasar en dos planos: primero, al nivel de las epistemologías de metodología, y segundo, las prácticas de los métodos en el campo” (2020, 195; traducción propia). La investigación social puede cuestionar la mirada eurocéntrica y homogénea que silencia los saberes y procesos de conocimiento de otros grupos oprimidos y subestimados. En el caso de este trabajo, quisiera que la investigación sirviera para reconocer cómo algunos elementos del sistema capitalista patriarcal tienen un impacto visible y sensible en cada elemento de nuestras vidas, desde los espacios que habitamos, hasta las relaciones que formamos con otros grupos.

Una preocupación por los efectos de mi investigación en las sujetas investigadas se ve reflejada en las palabras de Abad Miguélez; “por acción o por omisión, producimos efectos, no siempre beneficiosos en las personas que nos ceden sus historias, relatos y experiencias” (2016, 105). Refiero a la ética situada de la misma autora como una práctica que considero clave a mi investigación, porque “obliga a la persona investigadora a la reflexión constante sobre la responsabilidad ética de su trabajo, así como a la toma de decisiones ajustadas a cada caso de investigación específico” (Abad Miguélez 2016, 104).

Ha sido muy importante para mí desarrollar una metodología feminista. En la práctica, no hay una receta fija para seguir, sino una colección de elementos y consideraciones importantes para asegurar que una investigación se pueda nombrar feminista. Como anota Donna Haraway, todo conocimiento es situado en un contexto social, histórico y político (1988, 583–84). Para poder hacer una investigación social, considerar el posicionamiento es imprescindible. Sin embargo, como dice Barbara Biglia “muchas investigaciones [...] que afirman basarse en la epistemología del conocimiento situado se limitan a “nombrar” los propios posicionamientos, en lugar de analizar cómo estos influyen en las producciones de saberes” (2014, 31). Mi trabajo requiere el esfuerzo de analizar mis posibles sesgos y otros impactos de mi posicionamiento durante todo el proceso de investigación.

Escribiendo sobre la etnografía feminista como método de la antropología feminista, Gregorio Gil destaca “la interrogación constante sobre las jerarquías y las relaciones de poder en el encuentro con la otredad” (2019, 4). Esta interrogación constante significa volver siempre al contexto social más grande de lo que investigo. En mi caso se trata de identificar el lugar de diferentes ejes de poder que sostienen el sistema capitalista patriarcal que actúa como fondo a nuestras vidas. En las estaciones del TransMilenio las jerarquías sociales están igual de presentes que en cualquier otro espacio público.

La reflexividad es una parte crucial de mi proyecto, porque se trata de cuestionar y analizar nuestros posicionamientos como investigadoras y de pensar en “cómo nuestras posiciones, o subjetividades, conforman lo que vemos, cómo lo comprendemos, y qué hacemos en relación a eso” (Alcázar-Campos 2014, 32). La auto-crítica constante y profunda permitirá que mi trabajo mantenga un enfoque feminista. Entonces, ¿cuál es mi posición como investigadora? ¿por qué la estoy haciendo? ¿Cómo puede impactar en mi trabajo mis experiencias de vida y los sesgos que me han dado? ¿Cómo puede impactar a las personas con las que me cruzo en este proceso y sobre quienes trata esta tesis?

Soy migrante en Colombia. Llegué en 2018 y desde luego he trabajado y estudiado desde Bogotá, una ciudad que considero como un hogar. Mi país materno es el Reino Unido, un antiguo imperio mundial con una historia atravesada por colonizar, invadir y ‘dominar’ el continente donde ahora vivo. No quiero decir que no hay cosas que aprecio sobre mi país, cosas que extraño, pero menciono la historia de la colonia (que tiene un impacto marcado en la sociedad y formas de pensar hoy en día) para aclarar que mi contexto, y se podría decir que mi posición social, define el ‘tipo’ de migrante que soy hoy en día. Llegué con una visa, un trabajo, un salario más que decente y apoyo para lidiar con mi nuevo entorno. Soy blanca con cabello ‘rubio’ (según la gente colombiana, en mi país diría que tengo cabello castaño) y ojos verdes, una apariencia que me destaca como europea. El español es mi segundo idioma, la gente me felicitaba por hablar fluido. Me dieron la bienvenida, les emocionaba saber mis razones por llegar a Bogotá, me miraban en la calle pero con interés en vez de desprecio (o así lo sentí), cosas que aún pasan 5 años después. Tenía ahorros para poder viajar, salir con mis amigas, incluso para volver a mi país de visita una vez al año.

La gente de mi país tal vez no me nombraría como migrante, sino como ‘expat’, un término que separa a las personas que migran desde el sur global hacia el norte, o a otros países del sur, de las que nacieron en el norte global. ¿Por qué marcar la diferencia? Porque permite mantener a las personas (principalmente blancas) del norte global en una posición de superioridad frente los demás. Sandoz y Santi citan a Mawuna Remarque Koutonin que preguntó “¿por qué la gente blanca es expatriada mientras las demás personas somos inmigrantes?” (2019, 57; traducción propia). Los migrantes norte – sur son identificados en algunos contextos como migrantes de estilo de vida; personas con recursos que salen de sus países nativos para buscar un cierto estilo de vida, concebida como mejor para ellas, pero no motivada por necesidad (Cohen, Duncan, y Thulemark 2015, 160). Significa que los imaginarios sobre los migrantes del norte global suelen ser representados de una manera positiva (Sandoz y Santi 2019, 59–60). Creo que es importante recordar esto, no para auto menospreciar o hacerme sentir culpable, sino para comprender mejor cómo mis privilegios se ven reflejados en mis experiencias.

Esta percepción diferenciada de las personas migrantes del norte global versus el sur es un ejemplo de la lógica de la modernidad/colonialidad, “según la cual la población del mundo se diferencia en inferiores y superiores, irracionales y racionales, primitivos y civilizados, tradicionales y modernos” (Quijano y Clímaco 2020, 327). Una lógica, que mediante el concepto naturalizado de ‘raza’, impone una jerarquía de identidades que se encuentran en una escala de “los grados de humanidad atribuidos a las identidades en cuestión. En términos generales, entre más clara sea la piel de uno, más cerca se estará de representar el ideal de una humanidad completa” (Maldonado-Torres 2007, 132). Mediante un proceso de racialización es que designamos un ‘otros’ y un ‘nosotros’.

En el contexto colombiano, la racialización es una parte del regionalismo que existe entre las diferentes partes del país. El proceso de la colonización y por eso de mestizaje que ocurrió en Colombia significaba que en ciertas regiones, la población era más ‘blanca’ que en otras. (Wade 2020, 32). Además, las regiones más conectadas territorialmente, que también son las vistas como más ‘blancas’ suelen ser vistas como las más desarrolladas, una conexión que tiene sus orígenes otra vez en la colonización del país (Wade 2020, 35–38). Es importante reconocer este contexto por el impacto que tiene en las estructuras sociales que existen y funcionan en Bogotá, donde la población negra experimenta condiciones socioeconómicas desiguales (Villamizar Santamaría 2015, 71).

Veo necesario también problematizar cómo el discurso colonial del Reino Unido como una fuerza, un poder, un ejemplo de la modernidad y el progreso para seguir, ha enmarcado mucho de mi formación como persona y por eso como investigadora. Aprendemos en los colegios que colonizar era ‘descubrir’ y ‘civilizar’, y realmente no era algo que cuestionaba hasta llegar a la universidad. La monarquía era un sistema anticuado e innecesario, pero no pensaba en cómo representaba este legado colonial y violento. Este imaginario de los británicos como salvadores blancos de los países ‘de tercer mundo’ o ‘subdesarrollados’ es algo contra lo cual siento la necesidad y la presión de luchar en mi trabajo y estudios. Por eso es necesaria la reflexión crítica y constante en esta investigación, porque no quiero que este trabajo (re)produzca estos discursos dañinos y falsos.

Ahora, quiero profundizar en mi interés por el tema de esta investigación. Para mí los medios de transporte público son un lugar de interés y fuente de muchas de mis reflexiones. Para explicar por qué, quiero empezar hablando de ‘The London Underground’ o ‘The Tube’, el metro de Londres. Es el metro más viejo del mundo, cuya primera línea abrió en 1863 (Merrill 2012, 243). Desde muy pequeña iba a Londres desde mi ciudad en las periferias de la capital para visitar atracciones, pasear con mi familia, asistir eventos, y, eventualmente, a trabajar y vivir. Mi madre y otros miembros de la familia expresaban su disgusto de viajar en The Tube, pero siempre me gustaba andar con el pasaje en mano, pasar por las barreras en las entradas de cada estación, y bajar en la escalera mecánica, para subir a los trenes subterráneos y observar a la gente en los carriles. Me emocionaba, me hacía sentir como parte de la ciudad y su población.

Es cierto que cuando me mudé a Londres para trabajar en una oficina en el centro de la ciudad, mi relación con el sistema de transporte cambió; ya no tenía la opción de elegir los horarios en que usaba el metro, y me tocaba subir a trenes completamente llenos de personas sudadas, bravas, e incómodas en las horas pico. A pesar de la incomodidad que a veces tenía que aguantar, mi opinión de The Tube seguía siendo en general positiva, y lo usaba con gusto los fines de semana, para llegar a destinos fijos y para explorar los distintos barrios de la ciudad, lo que sin este sistema de transporte habría tomado más esfuerzo y tiempo de mi parte.

Quiero contar una corta historia de una experiencia en un tren en Londres para resaltar mi interés en las personas que usan las espacialidades del TransMilenio para el desarrollo de sus trabajos informales. En el año 2017, fui en tren desde la casa de mis tíos donde yo vivía hasta una estación

principal de la ciudad, para llegar a una reunión de trabajo. Esta ruta no forma parte del metro, sino una línea auxiliar de trenes que opera entre las localidades en las afueras en el sur de la ciudad hasta Waterloo, una estación grande que sirve como un terminal. Durante el viaje, un hombre subió al carril, y empezó a hablar a alta voz sobre su situación económica y su falta de recursos para comprar alimentos en este día en particular. Destaco este momento, porque no es nada común encontrar a personas pidiendo limosna en los sistemas de transporte público en el Reino Unido, y me sorprendió cuando el hombre nos habló. Algo muy clave de la interacción es que nadie respondió al hombre cuando nos saludó. Me incluyo en eso, aunque me da vergüenza; no dije nada al hombre al inicio de la interacción, aunque le di unas monedas cuando pasó al lado de mi asiento.

Durante el resto del viaje, me regañé por mi falta de compasión, porque pensaba en lo duro que debía ser presentarse frente un grupo de personas desconocidas a pedir su apoyo. Durante mis primeras semanas en Bogotá, tuve muchas experiencias en el TransMilenio de personas pidiendo limosna y vendiendo productos, y me sorprendió que era algo tan común. No obstante, lo que más me afectó era como todas y todos los pasajeros saludaron a las personas que les hablaban. Creo que mi interés en la dinámica entre las personas en el TransMilenio, y en particular en la experiencia de las mujeres migrantes en este escenario, nació en estos momentos.

2.2 Métodos de investigación

No es posible hacer una investigación desde afuera, porque yo formo parte del entorno que observo; “ni el investigador puede ser “uno más” entre los nativos, ni su presencia puede ser tan externa como para no afectar en modo alguno al escenario y sus protagonistas” (Guber 2001, 58). Con la observación participante “se observa in situ y se busca compartir experiencias en el ambiente que se estudia” (Pellicer, Vivas-Elias, y Rojas 2013, 128). Tengo que recordar que mi posicionamiento no está separado de los escenarios que veo, los habito. Gregorio Gil hace referencia a la “etnografía ‘moralmente responsable’” de Scheper-Hughes “en la que nuestras habilidades de observación y escucha se lleven a cabo de manera cuidadosa, empática y sensible” (2019, 5). Ha sido clave para mi asegurar que esta responsabilidad moral quede presente en mi trabajo. Observar no es posible desde la neutralidad, por eso la consideración de Gregorio Gil es tan relevante.

Sin darme cuenta en el momento de ponerlo en práctica, en mi búsqueda de grupos de personas por observar, practicaba un método de investigación nombrado “la deriva” (ver (Pellicer, Vivas-Elias, y Rojas 2013) – tienen ejemplo de metro de Barcelona). La palabra refiere a un ir con el flujo y dejarse mover con la corriente de fuerzas naturales fuera de nuestro control, algo que como he mencionado me es difícil. En el contexto de la investigación, empecé con un plan de observaciones centradas en la estación de Ricaurte (Calle 13), con un grupo de sujetas que siempre se encontraban allí. Todas mujeres migrantes, que parecían encontrarse en el vagón 4 para comer el almuerzo y hablar entre sus ‘turnos’ de trabajo en los buses. Sin embargo, después de unos meses sin hacer observaciones, volví y ya no estaban. De hecho, no había ninguna persona vendedora ambulante. Me sentí preocupada, algo perdida realmente sobre en qué haría para seguir con el trabajo de campo. Entonces, me puse a buscar nuevas sujetas para observar.

Una mañana me monté al TransMilenio en Universidad Nacional para empezar la búsqueda. Mi energía era algo frenética por la preocupación que tenía, pero me convencí de que iba a encontrar otro grupo usando los vagones de forma similar. Durante 5 horas me moví entre buses y estaciones a lo largo del sistema. En Héroes, donde había escuchado que una mujer venezolana vendía arepas en la estación, me senté a comer y observar a los clientes de la señora. En Avenida Jiménez me retorcí entre las cientos de personas esperando sus buses. Cambié de sentido según los buses más llenos, me bajé cuando vi personas interesantes por la ventana en el vagón. Me recosté contra las rejas de los vagones a pensar y volví a los buses.

Como describiré en otro capítulo, encontré lo que necesitaba casi por accidente, en una estación muy cerca de mi propia casa y de mi punto de partida en la Calle 45. Por ahora, sin embargo, me enfoco en como esta búsqueda no solo me sacó de mi zona de confort, sino que me introdujo al método de la deriva, aunque en tal momento no me di cuenta. La deriva se trata de “renunciar[se] durante un tiempo más o menos largo a desplazarse o actuar por los motivos habituales vinculados a los quehaceres diarios o de ocio, con el objetivo de dejarse llevar por las sollicitaciones de los espacios y los encuentros que a ellos corresponden” (Pellicer, Vivas-Elias, y Rojas 2013, 130). Mediante este proceso, la persona que investiga observa los espacios urbanos y los movimientos dentro de estos de una manera distinta, y puede hacer análisis sobre su uso y las formas de ocuparlos. Entonces, deambular y trasladarme por el sistema no solo servía para ubicarme en un nuevo entorno de observación, sino también como una experiencia de aprendizaje y acercamiento al campo que me interesa.

La práctica de la deriva era central en la elección de las estaciones donde realicé la mayoría del trabajo de campo. Me dejé llevar por las personas que vi, las actividades que ejercían y sus movimientos por la ciudad. Tenía en mente el enfoque de mi investigación, y por eso las personas que me interesaban, pero en deambular por el sistema del TransMilenio pude dejar que el mismo campo me guiara en mi investigación. Así, evitaba cerrarme a las posibilidades de la ciudad, moldeando mi trabajo a las personas que la experimentan, en vez de hacer moldear mis hallazgos a la teoría o a mis suposiciones.

La deriva que hacía durante el trabajo de campo no es la única que aporta a este trabajo. La misma escritura, a la que he dedicado mucho afecto y tiempo, ha sido una deriva por ideas, lecturas, enfoques y conexiones. Volviendo a escribir los diferentes apartados, veo como mi escrito va y vuelve sobre ciertos temas cogiendo hilos que van en diferentes direcciones. Se deja llevar y me dejo llevar por el flujo de lo experimentado y lo observado. Creo que esta forma de escribir ha sido muy significativa para el desarrollo de la tesis y de mi como investigadora, porque me ha permitido la reflexión constante y el crecimiento de mis argumentos mediante mis sentires. Espero que la lectura de lo que aquí consigno sea fluida, placentera y no frustrante para las personas que me lean.

Para mí, la parte más difícil del trabajo de campo sin duda ha sido la puesta en práctica de las entrevistas. Tenía muy claro que, para reflejar y representar los territorios en cuestión, era necesario incluir las mismas voces y pensamientos de las personas que habitan estos espacios, que estructuran los territorios y forman parte de las redes que los sostienen. Sin embargo, confieso que sentí miedo de molestar, de ser rechazada o criticada. Volviendo a las reflexiones del inicio de este apartado, he tenido muy presente durante el trabajo que no es posible investigar sin tener un impacto en lo que observo. Soy externa, pero no tanto como para pasar imperceptible, para no impedir el pasar de la gente cuando mi cuerpo está puesto en la escena. Soy presente, activa, visible y perceptible. Mis palabras pueden impactar, mis movimientos atraer atención y mis haceres interrumpir. Entonces, en el momento de buscar a personas con quienes conversar tomaba mi tiempo. Tenía mucho cuidado y estaba muy prevenida. Aunque me parece importante eso, creo que me limitaba porque me quedé en mis dudas y mis precauciones. Muchas veces me acerqué físicamente a la gente trabajadora informal solo para abandonar mi propósito y volver a los buses.

Una vez, mientras observé desde la estación de Avenida Jiménez, vi dos mujeres jóvenes, una cargando un bebé, la otra con morral y una bolsa de dulces que parecía tener para ofrecer a las personas pasajeras de los buses a cambio de monedas. Cuando subieron un bus yo también subí con la intención de bajar con ellas en la próxima estación. Eso hice, pero cuando me acerqué, la recepción era fría, hostil.

“Fui hacia ellas y saludé a la chica que tiene el bebé y dije, como, ‘que pena interrumpir, estoy haciendo un trabajo para la universidad por si tienen un par de minutos para contarme algo de sus experiencias’, y ella dijo como bueno, sí, y gestionó hacía su hermana [...] [y ella] me dijo ‘no, no tenemos nada de nada, mejor lárgate de aquí, ya me hicieron eso una vez antes y no me gusta’. Entonces dije bueno, igual muchas gracias, y caminé hasta otra parte del vagón [...] siento que todavía me están observando [...] Eso fue exactamente lo que quería evitar, no quería hacer sentir mal a la gente. Entonces hay que pensar [...]” (Diario de campo, 16 septiembre 2022)

Entendí su reticencia, me pareció válida dadas las circunstancias. Las vendedoras ambulantes enfrentan sospecha y estigma, e imagino que la experiencia de ser entrevistadas podría vulnerarlas también al juicio de otras personas. Por eso sentí ansiedad por preguntar, y al ver este miedo sustanciado, me enfoqué por mucho tiempo en mis observaciones, nerviosa de intentar otra vez hacer una entrevista.

Creo que en parte la renuencia que tenía acerca de las entrevistas se relaciona con lo que he escrito sobre mi contexto como migrante norte- sur. Es difícil para mí pensar que en el proceso de investigación estoy impartiendo algún tipo de ‘dominación’ sobre otras personas, personas que han sido oprimidas bajo el colonialismo, en una réplica de la idea del salvador blanco o de la racionalidad que toma prioridad, o más validez encima de otros conocimientos. No es mi intención, pero debido a los sesgos interiorizados contra los cuales intento luchar, en varios momentos en este proceso investigativo me ha parecido inevitable que termine replicando patrones de dominación colonial. Pienso, por ejemplo, en la misma manera en cual veía el trabajo informal. Solía sentir pena para las personas trabajadoras informales, sin considerar bien sus contextos y las diferencias en sus razones y motivaciones, así dejando de lado la agencia de estas personas. Esta mirada replica el contexto colonial en el cual el concepto de la informalidad emerge (Acero Vargas 2021).

Este sentir me implicó mucha tensión en el trabajo de campo, pero me alivia decir que, después de un buen tiempo, pude combatir mis dudas con el apoyo de mi supervisora y logré iniciar algunas entrevistas, el contenido de estas, como podremos ver en los siguientes capítulos, me ayudó mucho en el proceso de responder mis objetivos de investigación.

Las entrevistas que hice se llevaron a cabo en la estación Calle 45, donde había pasado mucho tiempo en observaciones e identificado algunas personas centrales en las redes que operan allí. Decidí primero empezar una conversación con E, una mujer venezolana que llega todos los días a la estación para vender arepas rellenas que ella misma prepara, y después de varias conversaciones mientras yo comía lo que vendía, le pedí permiso para hacer preguntas y grabar sus respuestas. Mediante E, conocí a su amiga, M, otra vendedora venezolana, que ofrece accesorios de pelo, tapabocas y otras cosas pequeñas. Siento que las voces de ellas dos, quienes han pasado periodos largos de trabajo en la estación y han desarrollado bases de clientes y compañerxs de trabajo son una contribución importante a este trabajo. Sus experiencias, actitudes e historias me ayudan a entender otra dimensión de los territorios que no pude percibir solo con observaciones.

Las percepciones sensoriales pueden dotar de sentido a las experiencias, por ejemplo, los olores pueden evocar sentires de miedo o gusto según los entornos y las experiencias a las cuales los conectamos (Guerrero Nieto y Rodríguez 2019, 194). La visión está privilegiada sobre los otros sentidos, y por eso lo que el olfato, el gusto, el oído nos enseñan es tratado como conocimiento menos válido y demasiado subjetivo (Sabido Ramos 2017). De hecho, las metodologías occidentales colonizan nuestra forma de sentir el mundo “como una experiencia multi-sensorial” y la conviertan en “una actividad mono-sensorial basada en la dictadura del ojo” (Moyo 2020, 201; traducción propia). La etnografía sensorial como parte de la metodología permite usar el mismo cuerpo para percibir y experimentar lo que investigamos, no solo lo visto sino lo sentido (Sabido Ramos 2021, 257). Se trata de considerar los sentidos de la persona que investiga, pero también de las personas sujetas de la investigación, por eso “recupera las experiencias multisensoriales experimentadas en trabajo de campo” (Muñoz Santos 2021, 282).

Los modelos sensoriales que usamos para entender el mundo son reglamentados por el género, la raza y otras matrices de opresión, que además “se asocian a jerarquías sensoriales en las que la vista y el oído son más valorados a diferencia del tacto y el olfato” (Sabido Ramos 2021, 248–49). Entonces, no solo es necesario analizar cómo sentimos el mundo, sino también porqué lo sentimos así. Por eso, la etnografía sensorial “busca replantear el papel de lo teórico al otorgar un rol central a la reflexividad. [La persona que investiga] al estar en campo debe ser sensible y crítico al emplear su cuerpo como vehículo de obtención e interpretación de la información” (Muñoz Santos 2021, 282), mostrando la relevancia del método y proceso para mantener una metodología feminista en mi trabajo.

Todas las percepciones sensoriales que obtenemos/hacemos a través de nuestros cuerpos forman un “paisaje sensorial” que puede representar un espacio de una manera diferente (Guerrero Nieto y Rodríguez 2019, 194). Además, la representación depende de la persona que la hace, de su propia forma de percibir el mundo, ya que como dice Sabido Ramos, “la percepción a través de los sentidos corporales está mediada social y culturalmente” (2016, 67). Una descripción y análisis de mis propias experiencias sensoriales dentro de los territorios es una forma interesante de entender los espacios y cómo se entretajan con los cuerpos que los ocupan.

Me encanta la idea de poder evocar en las personas que leen este trabajo un mundo mental donde puedan sentir lo que yo sentía durante el trabajo de campo, mediante mis palabras; “cobra relevancia metodológica señalar cómo a través de la narrativa es posible reconstruir un entorno sensorial, una práctica o una experiencia” (Sabido Ramos 2021, 255). Detallar la combinación de sonidos que hacen vivir los espacios convertidos en territorios, tonos, ritmos y volúmenes. Ejemplificar el frío de la reja contra mi espalda y la firmeza incómoda y rígida de esta pared de metal. Cómo los músculos de mi cuello se contraen y me queman por estar mirando hacia un lado durante un tiempo prolongado.

Una preocupación que me surge con el planteamiento de estas descripciones como método, es que no estoy escribiendo en mi lengua materna. Hay momentos en que me siento frustrada por no poder expresar lo que experimento con las palabras adecuadas, sin embargo, creo que eso también va en línea con reconocer que no solo ‘sentimos’ ni entendemos la vida de una sola manera. Tengo que confiar en la combinación de mi escritura, la visión de ustedes como

lectores/as y sus imaginaciones para reformular las escenas sensoriales detrás de los ojos y dentro del cuerpo.

2.3 Marco teórico

Para apoyar el análisis de la situación problemática que investigo, uso 4 categorías teóricas: ‘el territorio urbano’, ‘redes’, ‘el cuerpo’ y ‘seres otrxs’.

La primera categoría, ‘el territorio urbano’, lo entiendo como los territorios construidos en los espacios físicos de las ciudades por las mismas personas que los ocupan. Este proceso de construcción incluye las conexiones con los espacios públicos, los modos de transporte, las prácticas culturales que se desarrollan allí, y las cotidianidades que ponen en práctica en estos espacios. Para el desarrollo de la categoría hago uso de las conceptualizaciones de ‘territorio’ que me han ayudado, con particular atención a la construcción del territorio.

Parto de la concepción del territorio como “una construcción social que se desarrolla a partir de las significaciones y usos que los sujetos construyen cotidianamente, a partir de historias comunes, usos y sentidos” (Carballeda, citado por Herrera Montero 2014, 8). No estamos hablando de un espacio vacío, un lugar definido solo porque sí, sino un espacio marcado por los usos de las personas y por los sentidos con que lo dotan. Son las relaciones sociales en conjunto con el espacio físico y “las manifestaciones o expresiones de la relación inseparable y continuamente cambiante entre la especie humana y la tierra” las que constituyen un territorio (Guerrero Nieto y Rodríguez 2019, 192). Entonces, para entender e identificar un territorio hay que mirar principalmente a las personas dentro de una espacialidad y analizar cómo hacen uso del sitio que ocupan y viven.

Conecto las categorías de ‘el territorio urbano’ y ‘redes’ con la idea del territorio como un escenario construido “a partir de redes de conexión, redes físicas y tangibles, pero sobre todo a redes relacionales, tal como lo explica Joseph (2001): redes de sociabilidad, redes de comunicación y redes de transacciones” (Guerrero Nieto y Rodríguez 2019, 192). Apoya la visión de los territorios como construcciones sociales y destaca la importancia de las redes entre

las personas como una producción social. Además, siento que destaca la relevancia de los territorios construidos como evidencia de estas redes y relacionamientos. Para seguir, se puede decir que el territorio está compuesto “de redes que articulan distintos territorios a partir del movimiento y del tránsito de las personas y objetos” (Basualdo, Domenech, y Pérez 2019, 47); los territorios se combinan y se articulan para producir territorios nuevos, mientras las personas se mueven por el espacio y hacen uso de estos.

La generación de redes requiere “la construcción de vínculos recíprocos de intercambio, confianza y responsabilidad a través de la escucha múltiple y el fortalecimiento de un tejido relacional constituido por redes de parentesco, de amistad y vecindario”, un tejido que da forma a las experiencias, transformando los nuevos entornos en escenarios de apoyo y socialización (Silva Giraldo, Bautista, y García Vargas 2019, 48). Mientras esta teorización se hizo en el contexto de las migraciones, creo que es una idea útil para entender las redes entre otras personas también. Las redes, de hecho, “son primordiales tanto para vencer el sentimiento de soledad y compartir información y experiencias que se consideran valiosas para hacer frente a los desafíos cotidianos, como para intercambiar servicios y ayudarse mutuamente en sus tareas y proyectos” (Ayuste González y Payá Sánchez 2010, 44), lo que para mi trabajo, ayuda a pensar las redes como una resistencia a las estructuras violentas que operan en los espacios públicos.

Un concepto clave es el de la ciudad, que Elizabeth Grosz define como “una red compleja e interactiva que vincula, a menudo de manera desintegrada y de facto, una cantidad de actividades, procesos y relaciones sociales dispares con una cantidad de relaciones imaginarias y reales, proyectadas o realmente arquitectónicas, geográficas, cívicas y públicas... un ambiente o entorno construido semipermanente pero siempre cambiante” (1992, 244; traducción propia). La ciudad es construida y en un estado constante de cambio, específicamente porque involucra los procesos sociales. Guerrero Nieto y Rodríguez expanden cuando escriben que “la ciudad como territorio urbano implica una serie de relaciones tejidas a través de redes que permiten la vida colectiva y el funcionamiento de la misma en el marco del espacio físico” (2019, 192).

Hay una “conexión íntima entre desarrollo del capitalismo y la urbanización” (Pérez Sanz 2013, 93 citando a Harvey (2008)). La ciudad, producto de los procesos de urbanización, es también la producción del capitalismo. Para teorizar la ciudad, en mi opinión, tiene que reconocerse esta relación, porque nos permite también pensar en las jerarquías y patrones de poder que desarrollan

dentro de la ciudad. Entre las formas de controlar la población, el capitalismo depende de la subordinación y la otredad de las personas otras (Carmona Alvarado 2021, 11; Hidalgo 2004, 14), y la ciudad llega a ser la manifestación de estas divisiones, mediante la configuración del espacio según los roles de género (Valdivia 2018, 75–78). Para avanzar en mi trabajo, el carácter patriarcal y capitalista de la ciudad es central para la comprensión de las experiencias que analizo en el contexto urbano.

Para vincular las categorías de ‘el territorio urbano’ y ‘el cuerpo’ resalto que la ciudad se ve reflejada en los cuerpos que la habitan, porque impacta en la forma en que interactúan con los espacios, cómo se posicionan allí y cómo entienden el lugar (Grosz 1992, 249). Las sujetas materializan las ciudades y también “las construye socio-espacialmente al ir inscribiendo su biografía en los diversos lugares que conforman las ciudades, al ir dotando de sentidos” (Lindón 2017, 110). Aquí podemos entender que estas relaciones, acciones y haceres de las personas en las ciudades van construyendo y dando sentido a los mismos espacios donde ponen en práctica estos procesos. Para elaborar este argumento, McDowell reconoce que “las estructuras sociales, económicas y políticas resultan decisivas para la definición y el mantenimiento no sólo de una forma urbana concreta sino también de las versiones concretas de lo que es un cuerpo aceptable” (2000, 104). Esta idea conecta con su planteamiento de que “el espacio y el lugar [por eso la ciudad] son sexuados y tienen un carácter de género, y las relaciones de género y la sexualidad están «espacializadas»” (McDowell 2000, 101); organizan las actividades de las personas, definen los ámbitos públicos y privados, y acogen a los cuerpos según como usan los espacios.

Para seguir, quiero resaltar algunas definiciones de ‘habitar’ y como une las categorías de ‘el territorio urbano’ y ‘el cuerpo’. Spíndola Zago destaca la definición de Bourdieu cuando escribe “Habitar -afirma Bourdieu- es significar y apropiarnos del espacio” (2016, 29). El proceso de usar un espacio y dotarlo con sentido, tan central a la construcción de la ciudad como mencioné arriba, se puede nombrar el habitar. Pelli entiende el habitar el territorio urbano “como la capacidad que tienen los distintos actores de apropiarse del espacio y, por otro [lado], como la relación entre el espacio físico, las prácticas que se desarrollan en él y las significaciones que se generan sobre las prácticas y materialidades” (2019, 104). Me interesa considerar que habitar significa una relación con el espacio que acoge los haceres de las personas, que por eso sea una relación que continúa mediante sus prácticas.

La definición que más me ayuda con este trabajo viene de un estudio sobre las ventas callejeras en Suba, Bogotá. Bernal, Giraldo y Ramírez escriben que, “ampliar la comprensión del habitar también en el movimiento, en la construcción de los espacios que ocurre no solo en la vivienda, sino también en el deambular por la calle. El habitar permite hacerse un lugar en el mundo” (2023, 231–32). Esta idea me permite hablar de cómo se habita el espacio público porque reta las conceptualizaciones del habitar que se enfocan en la casa y los haceres feminizados domésticos (Tobío 1995, 2; Bernal, Giraldo, y Ramírez 2023, 231). Como veremos a lo largo de mi trabajo, para las personas sujetas de mi investigación, el habitar significa ocupar los territorios que han construido en movimiento (Reyes Tovar y Martínez Ruíz 2015, 124; Jirón y Imilán 2018, 32), y sostener sus territorios frente las dinámicas sistemáticas que lo dificultan (Bernal, Giraldo, y Ramírez 2023).

El carácter patriarcal y capitalista de la ciudad pone a sujetos y sujetas en condiciones de mayor vulnerabilidad, precarizando sus condiciones de vida. Aquí me parece importante ofrecer una explicación de los términos en inglés ‘precarity’ y ‘precariousness’: “‘precarity’ como contextualmente específica y estructuralmente contingente [...] ‘precariousness’ implica vidas que son definidas no en el absoluto de una condición, sino en relación con las personas que ejercen poder sobre ellas” (Parla 2019, 29; traducción propia). Ottosson también reconoce la diferencia entre las dos palabras y describe “‘precarity’ como una circunstancia distintiva y ‘precariousness’ como una condición persistente de procesos sociales y culturales” (2020, 403; traducción propia). Veo más relevantes las definiciones de ‘precariousness’, porque me interesan las estructuras que permiten que algunas personas en posiciones de poder puedan ejercer prácticas de dominación sobre otras personas que pertenecen a grupos reconocidos como en riesgo o en una condición de inseguridad e incertidumbre.

A pesar de algunas dificultades en la traducción de estos términos al español, refiero a una traducción de un trabajo de Judith Butler para ayudar a aclarar el concepto que elegí. ‘precarity’ está traducido como ‘precaridad’, y ‘precariousness’ como ‘precariedad’ (Butler 2017, 14–15). Sin embargo, debo reconocer la relevancia también de la precarización como “un proceso en que el sujeto es sometido a presiones y experiencias que lo conducen a vivir una existencia frágil, sometido a incertidumbres acerca del futuro”, que por lo tanto impacta en las posibilidades laborales y en otros elementos de la vida (Cuevas Valenzuela 2015, 2). Quiero asegurar que el concepto que uso reconoce que las personas no son intrínsecamente precarias, sino es una condición que las estructuras sociales de poder les causan y las llevan a experimentar. Es cierto que es más probable que algunas personas sean precarizadas, pero por estas mismas estructuras

no por naturaleza. Después de considerar esta discusión, decido usar el concepto de precariedad, combinando el significado de ‘precariousness’ en inglés con el reconocimiento del proceso de precarización. En adición, para apoyar esta elección, tomo la definición de Julián-Vejar de la precariedad: “se constituye en la subjetivación y el ejercicio colectivo de identificación de cierta condición-situación de negatividad, carencia e inseguridad, principalmente con relación al ejercicio del poder” (2021, 182).

Sumado a lo anterior, pensando específicamente en las categorías de ‘redes’ y ‘el cuerpo’, Abril Peña escribe que “la existencia misma es una condición precaria de todos los cuerpos desde el nacimiento, ya que somos dependientes en lo concerniente al cuidado y protección para salvaguardarnos de los peligros. Esta interdependencia hace que la vida se encuentre en una condición precaria compartida, un aspecto común pero también de separación, en tanto todos se ven permanentemente amenazados” (2021, 113). En este trabajo, para las mujeres migrantes venezolanas y las otras personas que ocupan los vagones de las estaciones del TransMilenio la precariedad depende de varios factores, entre ellos, su estatus migratorio y las relaciones que tienen (o no tienen) con las autoridades de la ciudad, quienes simbolizan y encarnan al Estado. Abril Peña sigue: “mi existencia no es solamente mía, sino que se puede encontrar fuera de mí, en esa serie de relaciones que preceden y exceden los límites de quién yo soy” (Butler 2010, 72). Esto nos expone no sólo frente a aquellos que conocemos, sino también a los que no conocemos, y por lo tanto no podemos controlar” (2021, 113). Que dependemos de las relaciones con no-conocidos significa que somos vulnerables, específicamente cuando estas personas se encuentran en una posición de poder. Como reitera Julián-Vejar, la precariedad no es algo que las personas confrontan en aislamiento, sino una ‘condición’ que afecta a grupos sociales enteros, porque la precariedad tiene origen en las estructuras y jerarquías sociales (2021, 185).

Para empezar a entender el rol de las estructuras sociales jerárquicas en el contexto de mi trabajo, uso la categoría de ‘seres otrxs’. Patricia Hill Collins escribe que “The status of being the ‘other’ implies being ‘other than’ or different from the assumed norm of white male behavior” (1986, 18).⁶ La diferencia destaca a una persona como otra, además cuando la diferencia es en comparación con los hombres blancos ‘superiores’ (Ribeiro 2020, 46), esa diferencia está

⁶ Dejé esta cita en inglés porque me dificulta traducirla y mantener el concepto del otro en el contexto; podría traducirla así: “El estado de ser ‘la otra’ implica ser ‘otra en comparación con’ o diferente de la norma asumida del comportamiento blanco masculino.”

entendida como inferioridad. Maldonado-Torres desarrolla el concepto de la colonialidad del ser, como producto de una “diferencia ontológica colonial: la diferencia entre el ser y lo que está más abajo del ser, o lo que está marcado como indispensable y no solamente utilizable” (2007, 146–47). Creo que esta afirmación ayuda a reconocer la formación de la otredad como concepto, dado que se trata de una dicotomía entre un grupo y otro subordinado.

Esta actitud es parte de la racialización de los cuerpos que “son leídos a través de procesos indisociables de sexualización y racialización, generando jerarquías epistémicas de acuerdo con la lectura que se tiene de esos cuerpos” (Nogueira Beltrão 2020, 234). Cuerpos que, según hemos visto, son leídos en comparación con el hombre blanco, y en su diferencia son racializados y sexualizados. Viveros Vigoya escribe que:

“El racismo y el sexismo comparten una misma propensión a naturalizar la diferencia y la desigualdad social de tres maneras, por lo menos. La primera, ambos acuden al argumento de la naturaleza para justificar y reproducir las relaciones de poder fundadas sobre las diferencias fenotípicas. La segunda, ambos asocian estrechamente la realidad “corporal” y la realidad social, anclando su significado en el cuerpo, locus privilegiado de inscripción del carácter simbólico y social de las culturas (Kilani 2000). La tercera, el sexismo, como el racismo representan a las mujeres y a los otros como grupos naturales, predispuestos a la sumisión. De la misma manera que a las mujeres se les atribuye un estatus de objetos sexuales, a los otros se los reifica como objetos raciales o étnicos (Rivera 2000)” (2009, 66).

La naturalización de la raza y el género fomenta la comprensión de la diferencia y la otredad como categorías naturales, por eso inevitables y no cambiables. Podemos empezar a entender la jerarquización de los cuerpos con un acercamiento a la racialización en conjunto con la sexualización. Maldonado-Torres hace referencia a una actitud de “sospecha permanente” que caracteriza el impacto de la raza en nuestra forma de pensar (2007, 133), una sospecha que nos hace dudar como humanidad de las personas racializadas, dado que no conforman con la idea colonial de un ser racional. La ‘falta’ de humanidad de las personas racializadas las ubica en una posición de otredad, siempre diferente (e inferior) en comparación con las personas blancas.

Algunos conceptos más apoyan las categorías de ‘seres otrxs’, ‘el cuerpo’ y ‘el territorio urbano’, pensando en cómo las personas no conocidas se relacionan en el espacio público. En las ciudades la gente ha desarrollado la capacidad de no ver ni oír lo que pasa alrededor de ella, o al menos fingir que sea así, un efecto que se ha llamado la desatención cortés⁷ (Janacua Benites y García Rodríguez 2013, 150–51). Contribuye al “anonimato universal” de los entornos urbanos, en que “la proximidad física ha sido despojada de su aspecto moral” (Bauman 1992, 8–9). Esta categoría me parece relevante para este trabajo, porque las personas vendedoras ambulantes y las personas que piden limosna en los espacios públicos rompen con la norma de la desatención cortés, ya que dirigen sus miradas y palabras directamente a las personas desconocidas requiriendo que ellas respondan de alguna forma.

Para aterrizar todas las categorías que ya ubiqué, el próximo capítulo inicia con el contexto de la problemática que he identificado en Bogotá como una ciudad masculina con un sistema capitalista. Dentro de esta ciudad, operan lógicas de poder sobre las personas otras que sirven para replicar y sostener estas mismas lógicas.

⁷ El concepto de ‘civil inattention’ es traducido en el trabajo de Janacua Benites y García Rodríguez como ‘la desatención cortés’ y en la obra traducida de Bauman como ‘distracción cortés’. Elegí incluir la primera traducción porque me parece más cercana a las palabras originales.

3 SER OTRX EN LA CIUDAD MASCULINA

“Los viajes en TransMilenio siempre están acompañados por el sonido rítmico del motor, que gruñe en el fondo de las conversaciones y los propios pensamientos de los pasajeros. Sería casi tranquilizador si no fuera tan cambiante según la velocidad del bus, cuando gira o para. Aun así, la vibración constante me atraviesa donde paro este miércoles por la mañana, y veo que varios pasajeros sentados se han acostumbrado a la sensación y sonido, al punto de haberse dormido [...] El sol está fuerte, y a mí también me está cogiendo el sueño. Casi no hay conversaciones pasando en el bus, porque cada persona está concentrada en su propio trayecto, o durmiendo, o viendo su celular. Tomo un asiento y un hombre sube al bus para cantar. La música que le acompaña es muy melódica, debe ser un piano con un violín, o un instrumento de ese estilo. Es como una canción de cuna... Me despierto de un sueño leve y hemos pasado dos estaciones [...] Otra vez despierta, noto que la canción melódica del hombre hace dos paradas se ha desaparecido, y en su lugar escucho unas voces bruscas y duras, de 3 hombres que han subido en la calle 100 y están vendiendo diversos productos en cada sección del bus.” (Reflexión escrita de una observación en deriva, 7 febrero 2022)

En este capítulo, planeo contextualizar mi trabajo en las espacialidades de las estaciones del TransMilenio, donde he hecho el trabajo de campo. El contexto es importante para entender los argumentos que propongo sobre el uso de estos espacios en este y otros capítulos, además ayuda a las personas que me leen a visualizar y percibir los espacios públicos que analizo. Después de este mapa descriptivo, voy a resaltar algunos elementos de Bogotá como ciudad, y de la red de transporte del TransMilenio que muestran un diseño masculino, pensado para la realización de ciertas tareas, ciertos viajes y ciertos cuerpos. Mediante esta revisión, mostraré como personas con cuerpos que no caben dentro del asumido cuerpo ‘neutral’ (masculino) pueden tener dificultades en el uso y acceso a estos espacios, y que para las personas vendedoras ambulantes puede significar una limitación en la posibilidad de trabajar. Esta sección nos ayuda a conectar la estructuración masculina de una ciudad al capitalismo neoliberal que maneja y organiza la ciudad moderna (Valdivia 2018; Pérez Sanz 2013).

En el próximo apartado del capítulo reflexiono sobre cómo el miedo sirve para fomentar la narrativa de la inseguridad en las ciudades y cómo la necesidad percibida de la seguridad es una forma de oprimir y controlar a la gente ciudadina. Sin embargo, el miedo significa algo distinto para ciertas personas, y esta emoción impacta en sus posibilidades de usar y aprovechar el espacio público; las instituciones que se supone aportan a la seguridad de la población parecen hacerlo solo para algunos grupos, mientras siguen vulnerando otros.

3.1 Mapa descriptivo

El vagón de una estación del TransMilenio es un espacio gris, despejado (en términos de adornos y estructura). Las paredes son rejas metálicas con ventanas anchas que van hasta el techo. Por los dos lados hay algunas puertas, también de vidrio, que normalmente se mantienen abiertas. En las puertas está escrito el nombre de la estación para que la gente que baja de los buses pueda identificar donde está, si no alcanza a escuchar el aviso que suena en el bus. Desde afuera, las estaciones se ven como los grandes contenedores de envío que viajan entre puertos internacionales, y están conectadas por pasillos abiertos al aire libre también grises, por los cuales las personas corren para subir a su bus o para escapar de la lluvia.

Las estaciones se encuentran entre los carriles de calles o carreras principales; hay semáforos que cruzan cada carril o puentes hechos de las mismas rejillas y cemento, sus rampas y/o escaleras suben de y bajan a la calle como los brazos de un gran robot que abraza a los carriles. Para entrar a las estaciones hay que pasar por unas barreras tarifarias, usando una tarjeta ‘Tullave’.⁸ En práctica, es muy común que la gente entra de a pares, saltan la barrera o la jalan detrás para abrirse un espacio y pasar sin pagar la tarifa. En muchas estaciones hay un punto de recarga, como una oficina muy pequeña en la entrada que en las horas pico tiene una fila para recargar la tarjeta, al lado de la fila

⁸ Esta tarjeta se recarga usando la aplicación del TransMilenio o en las estaciones. Es la única manera de pagar el pasaje; no hay opción para ingresar pagando en efectivo, aunque algunas tarjetas de banco también funcionan como si fuera una TuLlave. Al momento de escribir, la tarifa para un viaje era de \$2.950 pesos colombianos.

para pasar por las barreras. Cuando hace frío, que es algo común en Bogotá, el viento pasa por los vagones y la lluvia alcanza a mojar a las personas que esperan en las puertas. Cuando hace calor (menos común) al menos el techo sirve para brindar sombra.



Brazos robóticos de la estación Universidad Nacional y un pasillo lluvioso entre vagones de la estación Calle 45. Fotos propias.

Hay dos tipos de buses troncales del TransMilenio, pero la mayoría son del tipo biarticulado. Tienen 3 secciones divididas por dos articulaciones que se llaman fuelles que sirven para que los buses puedan moverse por la ciudad y girar más fácilmente. Los asientos dan la espalda a las dos paredes del bus, por eso los pasajeros se enfrentan cara a cara cuando se sientan, son de plástico rojo como el exterior del bus, y algunos se ubican en una plataforma, mientras otros están al nivel del piso. En adición, por todo el bus hay algunos asientos azules que están destinados a las personas con discapacidad y también hay unos espacios para sillas de ruedas o carritos de bebés. Cuando no quedan asientos libres, el pasillo entre los asientos sirve para estar de pie, y hay barras de metal pintadas en amarillo a los lados de los asientos y encima que ofrecen los pasajeros algo para agarrarse

durante el viaje. También hay espacio en los fuelles para estar de pie. Normalmente, la vista desde las ventanas durante el viaje consiste en calles, casas y gente.

En un punto del recorrido un miércoles por la mañana, entre las estaciones de Ricaurte y Comuneros, el bus sube un puente, y hay una rotonda desde cual los buses pueden salir en varias direcciones. Desde allí arriba, la vista es panorámica y se puede ver toda la montaña, el extenso del espacio urbano y el cielo que esta mañana es azul. Por un momento curioso, el bus gira lentamente para sortear una rotonda, antes de bajar al nivel de la calle, y parecemos suspendidos en el tiempo. Relaciono esta pausa más con los buses turísticos que recorren varias ciudades del mundo para mostrar sitios de interés a turistas, que con un medio de transporte público que lleva a personas en sus viajes de necesidad, no de placer, pero ahí está la panorámica de la ciudad para ser contemplada. Salgo de esta burbuja muy rápido cuando el bus baja otra vez a la calle, y la vista desde mi asiento cambia de montañas soleadas a pavimento barroso.

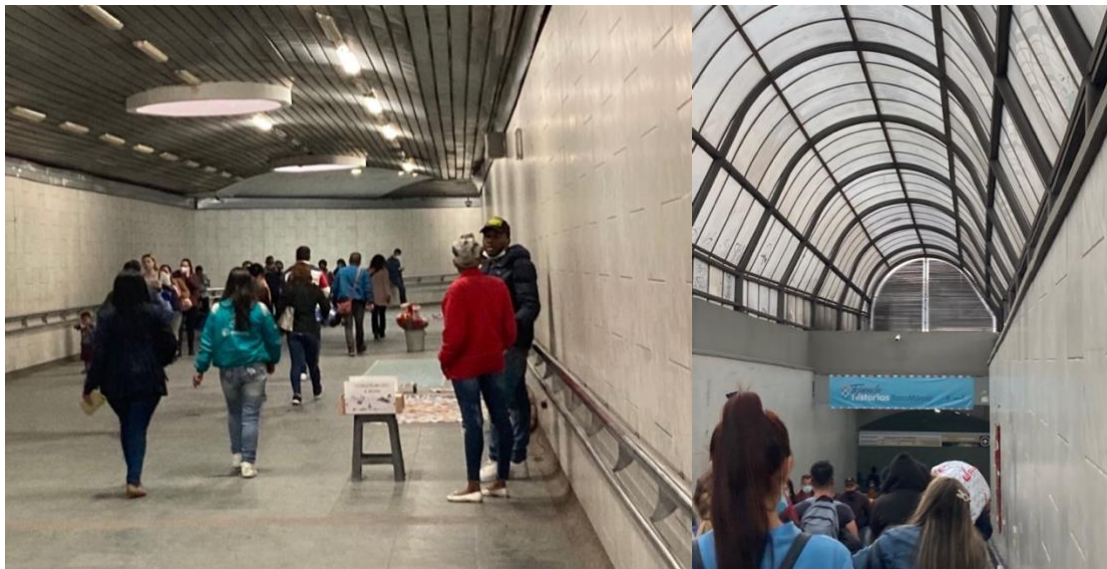
El túnel de la estación Ricaurte, un corredor encerrado que conecta los vagones del lado de la NQS y el vestíbulo central, me parece un no lugar (Augé 1992) por excelencia. Saliendo del vagón 3 hay una inclinación; el túnel se sitúa bajo el asfalto de la calle vehicular. En la bajada, entra luz natural por un techo opaco, pero después de entrar al subterráneo, la luz es artificial. Es normal ver una mujer que vende gelatina en la bajada, y un señor con sándwiches y patacones, aunque a veces hay personas distintas. Dentro del túnel, hay varias personas que han establecido puntos de venta; ponen una sábana o tapete en el piso y lo cubren con productos como bisutería, posters, juguetes, perfumes, etc.

“Hay un chico en el túnel vendiendo [fundas] para celulares [...] Hay una pequeña inundación por la lluvia y un letrero de piso mojado. Hay un hombre vendiendo velas, un hombre con una mujer cantando [...] Hay una mujer indígena vendiendo joyas de mostacillas [...] hay un hombre vendiendo globos de jirafas, y una mujer con accesorios de pelo [...] los adornos [en las paredes] que había dicho que los cambiaron, ahora son dibujos [hechos por] niños, como de colegio [...] son imágenes del TransMilenio hecho por niños.”
(Diario de campo, 2 septiembre 2022)

Suele haber mucho ruido en este túnel, dado que normalmente hay alguien cantando, y a veces las personas con sus puestos de ventas ponen parlantes con música. El piso es de baldosas grises y las paredes son blancas, a veces cubiertas por publicidad de proyectos de la Alcaldía, como en el ejemplo anterior.

Hay otra subida cuando el túnel se conecta con el vestíbulo y a la derecha hay muchas ventanas en la pared con vista a un área de pasto, el nivel de la calle afuera es más alta aún, y detrás del pasto hay una inclinación pronunciada. En frente de las ventanas normalmente hay algunas personas, típicamente mujeres con cajas de empanadas y salsas. Hay un puesto que se llama “Magic Hair Therapy” que es atendido por una mujer joven. Hay una biblioteca pequeña, aunque no siempre está abierta. Se encuentra bajo una escalera grande que conduce hacia una salida a la calle. Al otro lado de la escalera, antes de la subida hacia Ricaurte Calle 13 hay un local de buñuelos, un Paga Todo y dos cajeros. El puesto de Buñuelos Rellenos y el de “Magic Hair Therapy” son negocios formalizados a diferencia de la mayoría de ventas que pasan en este espacio. A veces hay una persona vendiendo algo al lado de los cajeros, pero como en el túnel, las presencias en este punto son cambiantes y no siempre están las mismas personas:

“El puesto de empanadas está pero no está la mujer que estuvo la última vez, y solo hay una persona, mientras que la última vez había como tres personas diferentes con sus cajas. El local de ‘Magic Hair Therapy’ está cerrado, está cubierto [...] Hay dos policías descansando, uno está sentado enfrente de la ventana comiendo un helado, al parecer, o podría ser un buñuelo, porque allí hay un puesto [...] Los buñuelos huelen bastante fuerte, no es un olor que me agrada tanto, pero bueno.” (Diario de campo, 6 septiembre 2022)



El túnel desde el Ricaurte (NQS) y el vestíbulo central. Fotos propias.

El vestíbulo es un espacio más amplio, entra la luz natural de afuera cuando el cielo no está tan nublado. A veces la Alcaldía usa el espacio detrás de la escalera, que también tiene ventanas grandes como un punto de vacunación y también he visto un punto de inscripción del ejército allí. Como mostraré en el siguiente capítulo, el vestíbulo ha visto grandes cambios en los últimos meses. Los cambios, voy a argumentar, sirven para ver otra vez la organización capitalista del espacio público que prioriza la producción de ganancias para ciertas personas y empresas sobre las otras.

Estas descripciones me parecen importantes para contextualizar mis observaciones dentro de las espacialidades, pero también para evidenciar las limitaciones del diseño de estos espacios. Las ciudades son diseñadas por y para los hombres, para la práctica de ciertos usos y haceres denominados masculinos (Toro Jiménez and Ochoa Sierra 2017, 80–81). El tiempo designado para que las personas crucen las calles, que está contabilizado según los pasos de un varón adulto, las barreras tarifarias que golpean a las personas menos altas en el estómago, dificultando que se empujen. La barra de metal entre las puertas de los vagones donde un hombre de estatura promedio puede sentarse con facilidad, pero otras personas tienen que estirar para alcanzar. Las sillas de los buses en las que cuando yo tomo asiento, mis pies quedan suspendidos en el aire incapaces de tocar el piso. El espacio entre la puerta del vagón y el bus que significa un peligro para ciertas personas y hay una marcada falta de acceso para personas con discapacidad y personas embarazadas. Quiero

profundizar en cómo el TransMilenio contribuye a la urbanización masculina y excluyente fomentada por los ideales capitalistas, usando estos ejemplos y otros.

3.2 La ciudad masculina

El capitalismo, una característica central de la sociedad moderna, depende de la ideología de género porque requiere del trabajo doméstico no remunerado de las mujeres para funcionar (Fraser 2016, 30–31; Rose 1993, 54). Mientras las mujeres cuidan de la casa y de sus esposos, tales hombres pueden salir a trabajar, nutridos, motivados y preparados por las mujeres a ganar un saldo y producir. Esta producción remunerada sucede gracias a los esfuerzos de las mujeres, es así como el sistema capitalista y los hombres individuales explotan a las mujeres (McDowell 2000, 123). Para profundizar en este punto, McDowell refiere al trabajo de Eisenstein que destaca 4 maneras en las cuales las mujeres sirven al patriarcado y al sistema capitalista:

“En primer lugar, estabilizan las estructuras patriarcales, especialmente la familia, desempeñando los papeles socialmente definidos de esposa y madre; en segundo lugar, reproducen nuevos trabajadores para la mano de obra, remunerada o no; en tercer lugar, estabilizan la economía con su papel de productoras; y en cuarto y último lugar, ellas mismas participan en el mercado de trabajo recibiendo sueldos inferiores” (2000, 125).

Volviendo a la división y configuración del espacio, McDowell dice que las ciudades han sido pensadas para que una persona (el hombre) de la unidad familiar salga a trabajar mientras otra (la mujer) se queda en el ámbito doméstico para cuidar a lxs niñxs (2000, 175–76). La urbanización, entonces, ha sido un proceso marcado por el género mediante la designación de espacios según la idea naturalizada de los roles de género (Hernández Reyes 2021, 58–59; Kern 2021, 2–3). Las ciudades se diseñaron para facilitar la rutina del trabajo de los hombres (proveedores), que después del día laboral, volvían a sus casas para descansar. Sin embargo, esta división invisibilizaba el trabajo de las mujeres, para quienes el espacio del trabajo y el espacio doméstico eran lo mismo (Tobío

1995, 2). Las mujeres obreras y pobres que sí trabajaban fuera de la casa aún tenían a cargo los quehaceres domésticos y de cuidado de otras personas (Vargas 2022, 60; Farnsworth-Alvear 2000, 19–21). En la ciudad sus trayectos se alargaban y se complejizaban como resultado de la zonificación de las ciudades, además por las opciones limitadas de recursos e infraestructura (Sánchez De Madariaga 2004, 108). Como escribe Pérez Sanz:

“Este compromiso con las tareas de reproducción ya sitúa a las mujeres en una posición diferente a la de los hombres con respecto a la ciudad y sus espacios, pues las obligaciones con el cuidado, el hogar y sus miembros, imprimen un ritmo a la experiencia y a la vida cotidiana, marcando unos recorridos y unos desplazamientos concretos dentro de la ciudad que no coinciden necesariamente con los que habían estado previstos en su planificación. Si además de realizar tareas reproductivas para generar bienes de cuidado y afecto, las mujeres lo compaginan con sus actividades en trabajos remunerados, el tiempo y los recursos disponibles para desplazarse, utilizar y ocupar la ciudad disminuyen” (2013, 102).

Es importante reconocer que los trabajos que hablan de cuando las mujeres empezaron a salir a trabajar suelen enfocarse en contextos europeos en los cuales eran las mujeres blancas de cierta clase social que empezaban a trabajar fuera de la casa; las mujeres racializadas y de clases sociales bajas ya tenían otros ritmos o deberes asociados con salir del ámbito doméstico, al menos de sus propios hogares (Valdivia 2018, 69; Rose 1993, 135). Escribe McDowell que, en los Estados Unidos, son las mujeres negras quienes suelen tomar los trabajos domésticos remunerados. Resalta que “la mujer negra se contrapuso a la blanca mediante un conjunto de polaridades procedentes de los tiempos de la esclavitud” que se ve evidenciado en los estados del sur, donde las mujeres negras siguen subyugadas por las clases medias y altas blancas mediante la continuación del servicio doméstico; “el trabajo ‘sucio’ se asignaba a unas mujeres cuya imagen construida era la de impuras e inferiores” (McDowell 2000, 130).

A pesar de los diferentes momentos históricos en los cuales diferentes grupos de mujeres necesitaban transitar por las ciudades, es cierto que el diseño de los espacios urbanos dificulta este tránsito en los distintos contextos. Mediante la división de los espacios ‘públicos’ y ‘privados’, se dividían también

los ámbitos de trabajo remunerado normalmente realizado por los hombres, y el no-remunerado hecho por las mujeres. Al ser el trabajo de cuidado no remunerado y el que se hacía en casa, este tipo de trabajo se empezó a considerar naturalmente como de las mujeres, y menos valioso en comparación con el trabajo de los hombres, que requería de ‘más’ educación, capacitación, fuerza, y debía ser compensado económicamente. El cuidado se quedaba relegado al hogar, ámbito natural de las mujeres y por eso las ciudades no contaban con espacios públicos que facilitaran estos haceres (Valdivia 2018, 69–70). Esta carencia se agrava si contemplamos los obstáculos a la movilidad del cuidado en el contexto de los sistemas de transporte público construidos para fomentar estos usos divididos de los espacios (Sánchez de Madariaga 2009).

La idea de la división de los espacios públicos y privados, aunque evidenciado en muchos trabajos e incluso en este, no considera que el cuidado siempre pasaba en los espacios públicos, solo de manera invisibilizada (Ardila Gómez y Gómez Restrepo 2022, 235). Si bien el hogar se veía como el ámbito ‘ideal’ para el cuidado de la familia, por necesidad, conveniencia, sobrevivencia, las mujeres trabajadoras de clase baja, las mujeres campesinas y racializadas ejercían actividades económicas en el espacio público en adición a cuidar de sus niñxs incluso cuando las mujeres blancas del Norte global tenían otras experiencias (de la Cerda 2020).

Los roles de género aún parecen ser reforzados por la zonificación de las ciudades y la falta de infraestructura que podría hacer más fácil el trabajo de cuidado.

“E: bueno vivo muy retirado, y sí, de verdad estoy así ya cansada [...] no quiero seguir trabajando [...] estoy cansada ya de pararme a las tres de la mañana, venir de allá, con ese peso, irme tarde, porque quería llegar aquí, vender, e irme de una vez, pero no”

Yo: Pues sí claro [...] es un día muy largo

E: Sí pues yo vivo muy lejos. Vivo para El Tunal. Para allá arriba” (entrevista, 14 noviembre 2023)

Este fragmento de un comentario de E, una vendedora de arepas en la estación Calle 45, ejemplifica su situación, y los trayectos largos que le toca hacer para poder trabajar allí. Viene desde un barrio en la periferia de la ciudad, cargando los productos que debe preparar y se queda de pie o a veces en una butaca chiquita que tiene que llevar con las otras cosas durante el día hasta vender todo lo que lleve.

Montoya-Robledo y Escovar-Álvarez han escrito sobre cómo la zonificación de las ciudades significa más desplazamientos para las mujeres trabajadoras domésticas, en general trabajadoras informales, en Bogotá (2020). Mientras las personas con ingresos bajos tienen la necesidad de vivir en las periferias de la capital, normalmente hacía el sur, los barrios más ricos se encuentran en el norte a menudo sobre la montaña. Los residentes de estos barrios llegan y salen de sus conjuntos cerrados en carros privados y el acceso a estos barrios por transporte público es muy limitado, si es que existe. Entonces, para llegar al trabajo, las mujeres de esta investigación deben atravesar toda la ciudad en el TransMilenio y SITP, y después subir a pie a los conjuntos o pagar un transporte privado, lo que reduce sus ingresos de forma significativa (Montoya-Robledo y Escovar-Álvarez 2020, 405–7). Es un ejemplo de cómo los sistemas de transporte no están hechos para apoyar los haceres de ciertos grupos marginalizados, que en el caso de la investigación citada son trabajadoras domésticas, en su mayoría racializadas y en muchos casos, víctimas del conflicto armado.

Más aún, el diseño de la ciudad apoya y estructura la división del espacio privado y el espacio público, mediante la cual se instala y replica la división sexual del trabajo (Innerarity Grau y Sancho Martínez 2014, 344). Para las personas que tienen labores remunerados en adición a los cuidados de sus familias, “la estructura urbana dispersa funciona como un corsé que dificulta los movimientos de las personas” (Sánchez de Madariaga 2009, 587). Además, esta división del espacio y por eso de los haceres es fundamental para el proyecto liberal que hoy en día rige nuestras sociedades (Innerarity Grau y Sancho Martínez 2014, 345), manteniendo el poder y privilegio masculino (Kern 2021, 8). En Bogotá, el sistema de transporte permite que las personas cambien de ruta dentro de cierto rango de tiempo, lo que tiene el propósito de ayudar a las personas que viven lejos de donde trabajan sin pagar otra vez el pasaje. Sin embargo, teniendo en cuenta la duración y dinámica de los viajes de las mujeres trabajadoras domésticas, esta política no alcanza a evitar el gasto adicional

(Montoya-Robledo y Escovar-Álvarez 2020, 409–10). Es importante notar que la zonificación no solo impacta a las mujeres, sino a todas las personas que quisieran dividir su tiempo y sus haceres de una manera distinta, que no sea solo en la casa o solo afuera, dado que los trayectos no posibilitan la movilidad fácil ni económica a diferentes sectores de la ciudad (Innerarity Grau y Sancho Martínez 2014, 343).

La urbanización “siempre ha sido [...] un fenómeno de clase”, porque el poder de cómo las ciudades se usan queda en las manos de las personas más poderosas, lo que ha permitido el desarrollo del capitalismo mediante la concentración geográfica y social, y la movilización, “del producto excedente” (Pérez Sanz 2013, 93). Las ciudades son hechas para facilitar la producción máxima, privilegiando esta sobre la calidad de vida de las personas que viven en ellas. Eso se ha visto intensificado bajo políticas neoliberales que fomentan el principio de la competencia y la importancia del mercado libre y global (Schwartz 2018, 31). Uribe Castro reconoce, de hecho, que incluso los recursos públicos invertidos en la expansión de las ciudades dan ventaja a las empresas y fuentes de capital privado (2011, 162). Las zonas de negocios reciben inversión pública bajo el argumento de que motiva a más inversionistas internacionales. Además, invertir en zonas comerciales, aunque puede que la población lo perciba como un impacto positivo también ofrece más oportunidades de crecimiento que benefician a empresas grandes y multinacionales que participan en la expansión mientras obtienen derechos sobre el suelo urbano (Uribe Castro 2011, 164).

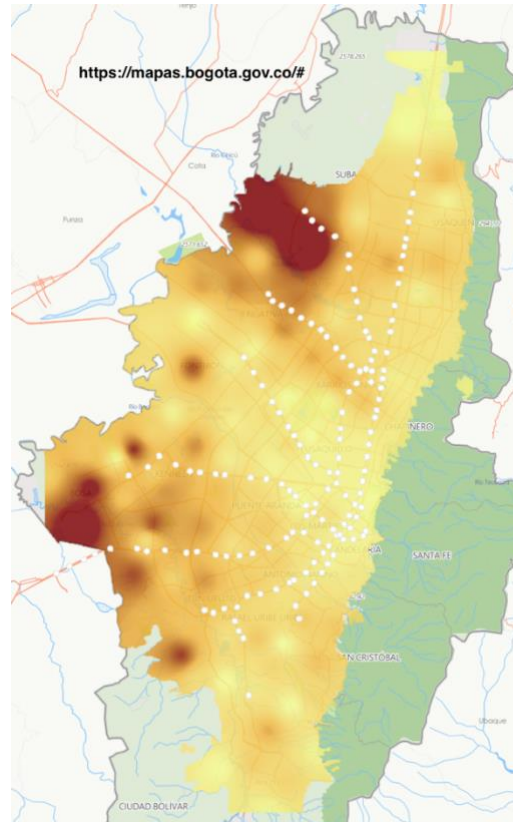
El mismo TransMilenio es un ejemplo de estos procesos. TransMilenio S.A. es una empresa pública-privada, financiada por subsidios públicos del gobierno pero que depende de empresas privadas, bajo una sociedad de acciones, para la gestión de los servicios (Herrera Puyana, Gómez Rodríguez, y García Fonseca 2017, 105). El subsidio público en el año 2021 era del 60%, y en el mismo año, los concesionarios privados tenían una rentabilidad promedio de 53% (Torres Vargas 2023, 24). Un estudio de 2017 calculó que 94,4% de las ganancias que había del sistema mediante los pasajes que las personas pagaban iban a estos concesionarios privados (Herrera Puyana, Gómez Rodríguez, y García Fonseca 2017, 108). Con estos datos vemos que, a pesar de la inversión sustancial de la Alcaldía Mayor de Bogotá, los intereses privados son los que benefician del sistema.

Pérez Orozco escribe sobre la competitividad capitalista y el énfasis en el carácter jerárquico del mercado, argumentando que en el norte global “legitimamos que [...] salga adelante quien más se acerca al mito perverso de la autosuficiencia, quien parece no necesitar a nadie, no depender más que de sí y de sus habilidades para competir en los mercados: el más fuerte, el más listo, el mejor preparado... ¿el más blanco?” (2014, 20–21). Con este fragmento, pienso en cómo estas características más valoradas en el mercado capitalista son características que tradicionalmente han sido pensadas como masculinas. Por eso, una ciudad que se piensa en función de reforzar y mejorar la productividad capitalista también es una ciudad masculina.

Los estudios urbanos con un enfoque de género reconocen que son las mujeres las que dependen más del transporte público para cumplir sus haceres cotidianos (Valdivia 2018, 72–73). Los barrios residenciales suelen ser alejados de los centros de negocio, dificultando que una persona pueda llegar fácilmente desde la casa al trabajo, especialmente si también tiene que estar pendiente de las labores domésticas no remuneradas (Soto Villagrán 2009, 57). Las personas que suelen estar a cargo de este oficio son las mujeres, lo que implica que una mujer que trabaja fuera del ámbito doméstico en adición a dedicarse al cuidado de la familia y el hogar tiene que transitar la urbe más frecuentemente y con más limitaciones de tiempo (Sánchez de Madariaga 2009, 582).

En Bogotá, el sistema de TransMilenio se ve distribuido de forma desigual por la ciudad, con muchas estaciones en áreas de negocios y oficinas, dentro de un espacio más pequeño geográficamente, en comparación con la escasez de estaciones en barrios populares donde se encuentran la mayoría de las viviendas y la población. Es importante notar que el TransMilenio constituye solo una parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, que constituye los buses de tipo Urbano, Especial, Complementario, Troncal (conocido como el TransMilenio) y Alimentador (sitp.gov.co 2019). Sin embargo, a pesar de que las diferentes partes lleguen más lejos, y operan dentro de los barrios, todo funciona en servicio del TransMilenio porque son una extensión de este, como complementos que lo alimentan como sistema principal por su carácter masivo, en vez de realmente pensado en función de las personas que requieren transportarse. Las rutas del SITP no hacen más fácil un viaje de un lado de la ciudad a otro porque tienen caminos largos y atraviesan por todo el barrio en vez de ser rutas directas (Cabrera-Moya y Prieto-Rodríguez 2022; Montoya-Robledo y Escovar-Álvarez 2020). En muchos casos también es necesario cambiar de buses, incluso

a otras partes del sistema. También es importante recordar que TransMilenio S.A. es responsable por la organización y gestión de todo el sistema (sitp.gov.co 2019).



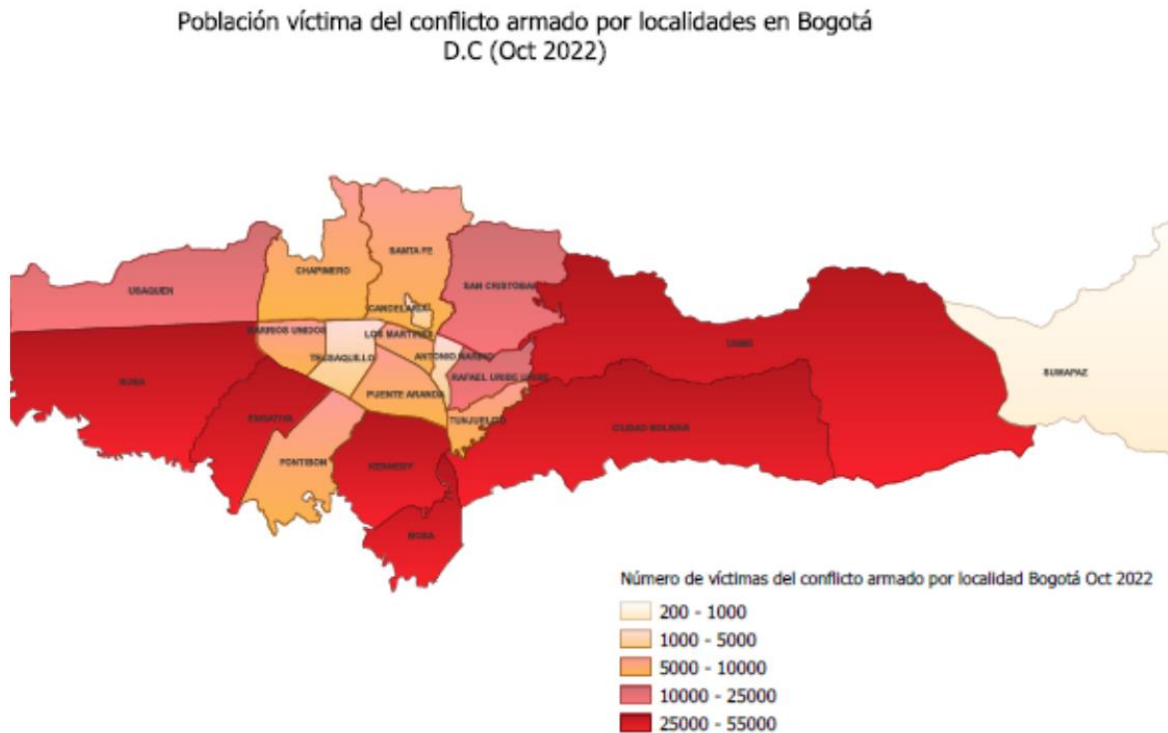
Fuente: elaboración propia usando la herramienta de mapas.bogota.gov.co.

Este mapa, elaborado usando un software en línea llamado Mapas Bogotá, muestra la ubicación de las estaciones del TransMilenio (los puntos blancos) y la densidad poblacional (donde las áreas más pobladas están representadas en rojo y las menos pobladas en amarillo) (IDECA La IDE de Bogotá 2019).

Que el sistema de transporte masivo no llegue a las zonas más residenciales significa que las personas tienen que desplazarse usando diferentes medios de transporte como los buses SITP, taxis, etc., esto implica mayores costos y más tiempo de desplazamiento. Son las mujeres las más afectadas por esta carencia de infraestructura. Para ser más específica, mujeres de estratos sociales bajos con menos

recursos económicos para contar con transporte privado, que ven como necesario trabajar en la casa y afuera de esta. La distribución de las estaciones del TransMilenio es una muestra de cómo la ciudad de Bogotá es una ciudad masculina.

Para seguir, nuestra ciudad funciona bajo el racismo estructural, que se pone en evidencia cuando pensamos en como las personas que viven en estos barrios populares sin suficiente acceso al transporte público son en gran parte víctimas del desplazamiento forzado por el conflicto armado en Colombia (Observatorio Distrital de Víctimas del Conflicto Armado 2022). No es decir que solo estos grupos viven en los barrios populares, pero sí forman parte de estas poblaciones, dado que muchas personas desplazadas vienen de regiones con alta población afrodescendiente, esto me parece relevante para ejemplificar la estructura racista de la ciudad. El mapa que sigue muestra la distribución de la población víctima en Bogotá, haciendo una comparación con el mapa anterior encaja exactamente con las zonas más pobladas y con menos acceso al transporte público.



Fuente: Boletín trimestral de víctimas del conflicto armado en Bogotá D.C. (2022, 20)

En adición a la ubicación de las estaciones, estos espacios en sí se podrían entender como ámbitos hostiles para ciertos grupos de personas. No hay bancos para sentarse, lo que para una persona mayor, embarazada, con discapacidad o con niñxs, significa una incomodidad corporal y un estado difícil de mantener. Mientras en los buses hay asientos azules designados para personas con estas condiciones, dado que a veces hay que esperar largos periodos para la llegada de los buses, y que en hora pico hay mucha gente ocupando la puerta para subir al bus, la espera puede ser muy difícil si la persona no cuenta con ciertas condiciones físicas. La mayoría de las estaciones, que no son portales o estaciones donde crucen dos líneas del sistema constituyen solo los vagones. No hay baños públicos, no hay fuentes de agua potable, no hay tomas de electricidad. Estos equipamientos podrían ser pensados como innecesarios en un lugar de tránsito, pero en realidad, en un contexto dentro del cual muchas personas deben hacer recorridos largos de un lado de la ciudad a otro, el acceso a estos serían un gran apoyo. Piensa por ejemplo, en una persona embarazada que necesita un baño más frecuentemente o una persona que lleva una hora viajando en un día muy caluroso y se siente mareada por deshidratación, o una persona joven que vuelve a casa en horas de la noche sin carga en el celular para avisar a sus seres queridxs que perdió el último bus. M, una trabajadora informal de la Calle 45, me contó su experiencia:

“Yo: ¿Alguna vez te ha tocado estar aquí [en la estación] con los niños también? ¿y cómo fue eso?”

“M: Duro, porque era todo un proceso con bienestar, porque cargaba mi hija y pues, hay, a veces que me tocaba traerla, incluso hay veces que tengo a mi bebé, ahorita tengo mi mamá, me lo cuida, pero cuando mi mamá no estaba acá me tocaba traerme a mi bebé. Incluso estaba embarazada y trabajaba embarazada [...] hay veces que pues la verdad la necesidad, que toca, que uno no tiene quien se los cuide, o uno por no dejarlos con cualquiera también, y sí, tuve un proceso con bienestar, por la niña, por mi hija [...] la niña tiene 7 y tengo bebé de 3 años” (entrevista, 14 noviembre 2023).

La experiencia de M demuestra cómo la infraestructura y materialidad de las ciudades significan obstáculos para los haceres de cuidado. En este sentido, son obstáculos que impactan mayormente a las mujeres, quienes si salen a trabajar deben también cumplir con el cuidado de sus hijxs. M no solo ha tenido que trabajar bajo condiciones difíciles durante sus embarazos y cuidar de sus hijxs mientras trabaja, ella ha sido estigmatizada por sus necesidades. No sentía que tenía opción, pero buscando solucionar lo mejor que podía, terminaba en riesgo de tener que afrontar procesos legales. La solución que encontraba era depender del apoyo de su madre, un hecho que me ayuda a introducir la idea de las redes que existen en las ciudades, en este caso entre las personas migrantes como desarrollaré más adelante, y que pone en evidencia de acuerdo con lo señalado por Silva Giraldo et al., la forma en que las redes de apoyo comunitarias han tenido impactos tangibles y prácticos para las familias venezolanas en Bogotá, como ayuda en la búsqueda de trabajo y el cuidado de sus hijas e hijos (Silva Giraldo, Bautista, y García Vargas 2019, 53–54).

Para entrar a los vagones de las estaciones es necesario usar una escalera o una rampa. En el caso de muchas estaciones, la entrada se hace cruzando encima de la calle principal, por eso la rampa es extensa y empinada. Cuando llueve, la superficie puede ser resbalosa, especialmente en la bajada. Para las personas que empujan un cochecito de bebé no debe ser una subida fácil, dada la inclinación y extensión, además las estaciones están al nivel de la calle, entonces cada vez que se sube, se debe volver a bajar. Este camino también dificulta el acceso a personas con silla de ruedas, muletas o movilidad limitada. En asumir que los usuarios del sistema caben dentro de cierta categoría de persona, con un cuerpo normativo y necesidades solo para viajes cortos en horas establecidas, el sistema deja afuera las necesidades de la mayoría de la población, que no tiene estas condiciones (Valdivia 2018, 72–73).

Otro impedimento para el uso del transporte público, como explica Soto Villagrán, es la proximidad física en los vehículos y estaciones; en espacios apretados, rodeados por otros cuerpos no conocidos, el riesgo de ser manoseada o acosada de otra manera, en particular para las mujeres, aumenta (2017, 130). Que estas situaciones sean usadas para aprovecharse de otras personas me parece otro buen ejemplo de la masculinidad de la ciudad, en la cual los cuerpos femeninos son vistos como consumibles (Verdú Delgado 2018, 169–70). Esta cosificación también demuestra el carácter individualista del sistema en cual vivimos, porque “el ejercicio del poder implica cierto grado de

individualización, por un lado, y por otro, exige cosificar en cierta medida a aquello/s sobre lo/s que se ejerce, asumiendo una posición de sujeto en una relación en que los otros son objetos de los propios deseos” (Hernando 2018, 95).

3.3 La (in)seguridad y la violencia

La ciudad, territorio construido, es el escenario que acoge nuestros miedos (Niño Murcia 2002, 163). A pesar de que se construyeron como lugares para estar en comunidad, defendidos de los peligros de afuera, terminan siendo los lugares donde nuestros miedos crecen y difunden más (Delumeau 2002, 19–20). La relación entre la ciudad de Bogotá y los sentimientos de miedo es cercana; Niño Murcia escribe que “es común oír dentro y fuera de la ciudad que Bogotá es una de las ciudades más miedosas, peligrosas y violentas del mundo” (2002, 190).

Además, las ciudades han sido históricamente diseñadas y construidas según un urbanismo sexista que prioriza los usos de los hombres (McDowell 2000, 214). Por eso, las mujeres empiezan con una desventaja. La ciudad llega a ser un lugar hostil para las mujeres, entonces la relación que forma con la misma está construida “en función de la seguridad en los espacios públicos, los cuales configuran un escenario de temor constante que en ocasiones limita el libre uso y disfrute del espacio urbano” (Soto Villagrán 2016, 48). No es un temor que solo se siente, porque tiene una influencia en la cotidianidad de las mujeres cuando ocupan y habitan las ciudades. Para las mujeres la ciudad significa un miedo adicional. En las ciudades, en el anonimato de los espacios públicos, las mujeres enfrentan un riesgo aumentado de violencia, y “somos conscientes de nuestra vulnerabilidad como mujeres cuando paseamos solas por una calle oscura en la noche y este hecho nos hace "naturalizar" ciertos comportamientos” (Ortiz Guitart 2007, 18–19). Las mujeres deben evitar salir en ciertas horas de la noche, no salir solas o elegir rutas pensando en qué tan aislado sea el lugar (Pérez Sanz 2013, 101). Sin embargo, dado a que las violencias basadas en género son parte de un problema estructural – algo que confrontaré más adelante en esta sección – las tácticas individuales de las mujeres no sirven de mucho para disminuir este peligro.

En el proceso de hacer trabajo de campo, estos miedos han impactado y afectado la manera en la cual ocupo el espacio de las estaciones de TransMilenio. He evitado estar en horas de la noche después de que se oscurece. Si siento muy solo el vagón intento moverme a donde hay más personas o cambiar de estación. En ciertos momentos, me he sentido incómoda con la presencia de alguna persona, especialmente si se trata de un hombre que me mira de forma fija y que se me acerca mucho, lo que ha pasado algunas veces. Escribí esta corta reflexión con base en una de estas situaciones un día en la estación de Ricaurte:

“Me queda tenso el cuerpo – siento un dolor agudo en el cuello de lo constreñido que está y los hombros se han subido para abrazar las orejas en un acto solidario pero doloroso. Desde afuera podría parecer relajada, porque me inclino sobre la barra de metal, mis piernas diagonales al piso y los brazos cruzando mi torso. Pero dentro de mi piel, mis músculos están ejerciéndose en un trabajo de prevención y precaución contra la presencia de otra persona. Se ha acercado más que lo cómodo, sentí su mirada sobre mí, me dio piel de gallina cuando su chaqueta me acarició de lado. Estamos rodeados por muchos cuerpos que no notan mi inquietud. El monólogo que iba grabando en mi celular sobre el entorno se ha parado, ahora suena solo en mi mente, y me pregunto, ¿Subo a un bus cualquier para escapar? ¿Y si me sigue? ¿Me acerco al policía por la entrada del vagón? Pero ¿realmente me sentiría más segura? Mantengo mi posición, reacia a rendirme el plan que tenía, pero también congelada por la incertidumbre. Se va el señor, no lejos, pero se mueve hacia otra puerta y se inclina contra la pared. Siento el cuerpo abrirse, respiro profundo y la sangre vuelve a fluir tranquilamente por mis venas. Me regañó, seguramente estaba dramatizando la situación, imaginando un peligro que no existía. ¿O no? (Reflexión con base en observación, octubre 2023)

El miedo es aprendido (Toro Jiménez y Ochoa Sierra 2017, 81). Lo observamos en la gente a nuestro alrededor y poco a poco adquirimos los mismos sentires hacia ciertas cosas o personas. No solo eso, sino que también es contagioso, porque una persona que siente miedo hacia una cosa u otra persona puede “transmitir sus miedos a otros, alimentando así un imaginario de miedo que se expresará en otros individuos, aunque estos no hayan tenido la experiencia directa” (Niño Murcia 2002, 193). Por lo tanto, como afirma Navarro Baltazar, “si una persona está bajo el continuo influjo de información

que se le presente como riesgosa, llegará un momento en que la considerará como tal” (2021, 766–67). Esta reflexión mía es un ejemplo de eso, de cómo reacciono frente una situación como resultado de las advertencias que siempre he escuchado, de las historias de cosas que han pasado a mis amigas y de momentos de escapar por los pelos a algo realmente peligroso. Aunque puede tener origen en una creación (al menos en parte) imaginaria, esta experiencia emocional no es menos real; somos capaces de imaginar miedos posibles y “escenarios irreales” donde estos miedos aparecen (Escalante Gonzalbo 2009, 174; Navarro Baltazar 2021, 764).

Es imprescindible decir aquí, que aun cuando hablamos de un imaginario de miedo, o de miedos posibles, no son menos legítimos, porque el miedo es una reacción legítima a la realidad de las violencias que se ejercen contra las personas otrxs en la ciudad. En Bogotá se registraron 59 feminicidios en la primera mitad de 2023, de un total de 301 en Colombia (Fundación Paz & Reconciliación (Pares) 2023, 6). Según el mismo informe de Pares, 79% de los casos de delitos sexuales denunciados a nivel nacional en enero a julio 2022 y 2023 acontecieron en vías públicas (2023, 14). También es muy relevante que en una encuesta de la Veeduría Distrital de Bogotá en 2022, 80,4% de las mujeres encuestadas afirmaron que habían experimentado algún tipo de acoso en el TransMilenio (Morris 2023). Es un ejemplo muy claro de la legitimidad del miedo de las mujeres que habitan las ciudades.

La inseguridad imaginada o creada es una táctica de control contra las personas en posiciones de opresión. Abril Peña (2021) escribe sobre lo acontecido durante el toque de queda en varias ciudades de Colombia durante el paro de 2019, cuando empezaron a difundir rumores que personas venezolanas estaban aprovechando el desorden del paro para entrar a robar los conjuntos residenciales. Esta noche “resonará en las memorias de los bogotanos como una noche de miedo, angustia y terror infundado por medio de noticias falsas divulgadas en redes sociales” (Tembloros 2019b, 17). Esta difusión de una noticia falsa (Abril Peña 2021, 117–18) fomentaba un miedo en el pueblo colombiano, aunque sin fundamento en la verdad. Es interesante que el principal riesgo percibido en este caso fue a los bienes de la gente, no su salud ni integridad física, pero aún el pánico masivo era grande y fuerte. Demuestra que, en la modernidad, el miedo va más allá que un miedo a

la muerte, porque en una sociedad capitalista tener bienes y pertenencias es el marco de éxito y perderlos es perder capital social y cultural (Uribe Castro 2011, 170).

Esta inseguridad imaginada contrasta con la minimización del miedo que pueden sentir las mujeres y personas feminizadas destacado arriba, frente las violencias que tienen altas posibilidades de experimentar. Los discursos públicos hablan de ‘manzanas podridas’ y hombres peligrosos individuales, pero las VBG, que después miraré con más detalle, forman parte de un sistema patriarcal de dominación y control de las mujeres y las personas feminizadas. Clancy y Yelin citan a Gill y Organ al escribir que “enfocar en los individuos ignora ‘el monstruoso sistema capitalista, patriarcal y sexista que ha producido, sostenido y premiado a aquellas ‘manzanas podridas’ durante décadas” (2021, 4; traducción propia). Minimizar la escala de la violencia en cuestión permite que pase desapercibido y no sea confrontada. Además, la normalización de la violencia dentro de este sistema significa que “los hombres violan, como concluye Scully, [1991] ‘no porque son idiosincráticos ni irracionales, pero porque han aprendido que en esta cultura la violencia sexual es beneficiosa” (Kimmel 2011, 399–400; traducción propia).⁹

La seguridad surge como una respuesta al miedo porque nos queremos proteger contra lo que nos amenaza, incluso los miedos percibidos producidos por los temores colectivos que otras personas nos comparten. El miedo se puede entender, por eso, como una táctica de las elites y los que se encuentran en posiciones de poder de mantener oprimidas las masas (Skoll 2010, 12). Este miedo sirve para vender la idea de la seguridad como algo necesario para la cotidianidad y se evidencia en “la aparición de los denominados barrios cerrados, o la proliferación de las rejas, candados y cerrojos” (Lindón 2008, 53). Es interesante notar que las medidas de seguridad adicionales suelen venir de empresas privadas, que cada vez están más presentes en los espacios públicos de las ciudades. Por eso, el miedo también se puede entender como un negocio. Las empresas de seguridad privada nos venden el riesgo de la inseguridad para vendernos la solución en la forma de cámaras,

⁹ En la cita original en inglés, Scully usa la palabra ‘rewarding’, que se puede traducir no solo como beneficiosa sino también como gratificante, provechosa, fructífera. Significa en el contexto que no solo es algo que puede hacer sentir bien al victimario, sino que podría aprovechar de algún premio como estatus, poder, al cometer una violación.

rejadas, entre otras cosas (Uribe Castro 2011, 170). Es una industria lucrativa que el miedo ha ayudado a construir y a crecer.

Las mismas entidades que supuestamente se instalan para protegernos de peligros externos pueden vulnerarnos más de lo que nos protegen. La policía puede ser perpetradora de violencia contra el pueblo, y en Colombia se ha evidenciado mucha violencia policial, particularmente en el contexto de las movilizaciones sociales, por ejemplo, el ESMAD – hoy convertido por las mismas razones en la Unidad de Diálogo y Acompañamiento a la Manifestación Pública – UNDMO – llegó a ser conocido por la represión de las manifestaciones de los movimientos sociales y el uso de la violencia para ‘controlar’ las protestas (Tembloros 2019b, 64). Llega a ser claro que la policía no está para proteger a las personas sino el ‘orden público’ (Tembloros 2019a, 47). Este enfoque parece cuestionable; el 9 septiembre 2021, por ejemplo, durante enfrentamientos entre la policía nacional y manifestantes, “La Policía fue capaz de asesinar a, por lo menos, 12 personas a la vista de toda la ciudad y disparó indiscriminadamente contra manifestantes rompiendo el marco normativo internacional. A pesar de esto, lo que imperaba en el discurso institucional y de los medios de comunicación tradicionales, era el recuento sobre los daños materiales” (Mesa de Diálogo UPZ 9-11 2021, 65–66). ¿Qué ‘orden’ estaban protegiendo? Este ejemplo parece demostrar que mantener el orden no requiere proteger las vidas de las personas, ni evitar la violencia, sino que “en el marco de la economía-mundo capitalista [...] ha privilegiado la acumulación de riqueza por encima de la dignidad y el valor del ser humano” (Uribe Castro 2011, 172). Este ‘orden’ parece ser del interés económico.

Volviendo entonces a las violencias perpetradas por la fuerza policial, varios estudios han reconocido que estas prácticas se dirigen contra grupos que salen de la expectativa binaria y heteronormativa de la sociedad; “la institución policial ha sido uno de los entes más violentos contra [la población de mujeres, mujeres trans y personas no binarias afrodescendientes], pues buscan proteger las normas establecidas bajo la mirada binaria, heteronormada y racista heredada de la colonia” (Ilex Acción Jurídica 2023, 19–20). Este caso también reconoce los prejuicios y violencias racistas de la policía en Colombia, que han sido reconocidos por la CIDH (Comisión Interamericana de Derechos Humanos 2023, 60).

Otro caso que me parece necesario resaltar, es como las vendedoras ambulantes en Colombia sufren de violencia económica a manos de agentes de la Policía Nacional. Entre varias manifestaciones está “la destrucción o incautación de las mercancías, que trae como consecuencia la pérdida de recuperar la inversión y en sí mismo un desmedro a la situación económica de estas mujeres” (Ilex Acción Jurídica 2023, 49). Una vendedora ambulante de la estación de Calle 45 me habló de experimentar este tratamiento:

“He tenido problemas [con agentes oficiales] pero he intentado evitarlo [...] antes los policías te corrían, o tenías que estar corriendo, y esas cosas, se dejaba la mercancía botada, la policía te agarrara y eso [...]” (Entrevista, 14 noviembre 2023)

Para las mujeres, las personas racializadas y de la comunidad LGBTIQ+, las experiencias de violencia física, sexual, económica entre otras, perpetrados por agentes oficiales, podrían causar una falta de confianza, hasta miedo, hacía la fuerza pública encargada de la seguridad y protección, lo que significaría no poder denunciar otros abusos en los espacios públicos por miedo de la revictimización (Segato 2003, 120). Temblores escribe que:

“Las víctimas de violencia policial [...] saben que la mayoría de esas denuncias no van a tener resultados. Así, una institución que omite actuar frente a las violencias que se ejercen dentro de la misma institución, que encubre los delitos cometidos por sus miembros, que intimida, violenta y criminaliza a los cuerpos que se salen de la hetero-cisnorma, genera un sin número de barreras que le niegan acceso a la justicia a las víctimas de violencia policial de identidades género y orientaciones sexuales disidentes” (2019a, 45).

Ortiz Guitart refiere a Wilson cuando escribe que “las mujeres en el siglo XIX “simbolizaban el desorden en la ciudad y su cuerpo era criminalizado, porque ocupaban un espacio que no era el suyo”, un tratamiento que también recibían las personas afrodescendientes (2007, 18). Me parece

que los ejemplos de esta sección muestran que esta percepción sigue hasta hoy en día. Se refleja en el tratamiento que las personas otras reciben a manos de las fuerzas públicas.

La violencia no se limita a la física, se presenta en varias formas y en diferentes contextos. Hemos visto en este apartado ejemplos de las violencias físicas y el miedo que pueden causar. Estas han incluido las violencias basadas en género (VBG) y también, aunque no explícitamente dicha en la reflexión personal de una experiencia mía, una alusión a una violencia basada en género en una estación del TransMilenio. Aquí me parece pertinente hacer un acercamiento a las VBG que se pueden manifestar en el contexto del espacio público urbano, especialmente las que forman parte rutinaria de las vidas de las mujeres y otras personas ‘otrxs’.

La violencia basada en género refiere a la que, en palabras de Tibaná et al:

“sufren las mujeres y que tiene sus raíces en la discriminación histórica y la ausencia de derechos que han sufrido y continúan sufriendo en muchas partes del mundo, sustentada sobre una construcción cultural (el género), basada en la cosmovisión binaria a partir de los cuerpos sexuados” se ejercen por razones de las divisiones de género, normalmente contra las mujeres o las personas disidentes de género o de sexualidad [...] Para efectos de interpretación, se entiende por violencia de género toda acción u omisión agresiva intencional, bajo la premisa de relaciones de poder asimétricas, donde el hombre o la figura masculina asume el dominio conforme al sistema patriarcal, afectando directa e indirectamente al género femenino” (Tibaná-Ríos, Arciniegas-Ramírez, y Delgado-Hernández 2020, 123–24).

Es importante reconocer que las VBG no solo se ejercen contra las mujeres asignadas femeninas al nacer, sino todas las personas feminizadas, incluyendo a las personas disidentes del género y/o la sexualidad (Carmona Alvarado 2021, 11–12). Aunque las VBG existen en todos los ámbitos de todas las sociedades, como en contextos de familiaridad y de la vida ‘privada’, para el propósito de este

trabajo me enfoco en las manifestaciones en el espacio público, específicamente ejercidas por gente no conocida. Estas violencias toman muchas presentaciones: acoso físico, toques, piropos, comentarios explícitos, acecho, entre otras cosas (Equipo Sistema Violeta 2017, 35). No solo experimentar, o ser testigo, sino sentir la posibilidad de la experiencia de la VBG impacta en como las personas feminizadas viven las ciudades (Toro Jiménez y Ochoa Sierra 2017, 72–74).

Carmona Alvarado resalta como la VBG se trata de ejercer el poder “que atenta contra una gama de derechos como lo es la vida, la libertad, la seguridad y la dignidad de las mujeres. El acoso sexual en los espacios públicos es una manifestación de la violencia de género” (2021, 11). De acuerdo con esta afirmación, un estudio sobre la inseguridad en el metro de Buenos Aires sugiere que “las situaciones de abuso o acoso que viven cotidianamente las mujeres en el transporte público no implican solo un modo de apropiarse del cuerpo del otro, sino también de marcar un ‘fuera de lugar’” (Pereyra, Gutiérrez, y Nerome 2018, 86). Siento que esta idea es muy potente, porque refuerza el ejercicio del poder contra las mujeres, en este contexto con el propósito de definir la división sexual del espacio, particularmente el espacio público. Las VBG son una manera de dificultar la presencia de las personas feminizadas en la ciudad y fortalecer el orden patriarcal que rige la sociedad moderna. Mientras el espacio público, en teoría, podría representar una libertad aumentada para las mujeres (McDowell 2000, 220), el acoso sexual significa un obstáculo a esta libertad.

Es difícil saber cómo reaccionar al acoso en el espacio público y comúnmente las mujeres hacen intentos de ignorar a los acosadores (Toro Jiménez y Ochoa Sierra 2017, 69). Es cierto, además, que “a veces, es complicado determinar si el roce es intencional o accidental, esto debido a las características de aglomeración que se presenta en este tipo de transporte” (Equipo Sistema Violeta 2017, 56), que puede hacer más conveniente ignorar un acontecimiento en vez de confrontarlo, por si se ha entendido mal. También, estudios muestran que, en el tránsito en la ciudad, las mujeres se esfuerzan para evitar posibles escenarios de acoso, por ejemplo, ciertas rutas, calles o personas (Pereyra, Gutiérrez, y Nerome 2018, 74). Una tarde en la estación de Ricaurte, observé un posible ejemplo de acoso sexual, ejercido por un trabajador del TransMilenio. Me parece importante compartirlo, aunque, como se notará en el fragmento, me entró la duda de si había malinterpretado la situación:

“El chico [oficial] del TransMilenio acaba de ponerse a mi lado, en la misma barra, está mirando hacia, como la gente que está esperando mi bus [...] y estaba haciendo como ‘pss, pss’ [sonido de llamar atención], empezó a silbar como [sonido de silbar], como piropo, hacía las chicas, que hay como tres chicas en la parte de detrás del grupo que están esperando [...] No las conoce [...] está mirando a una chica, imitando besos... uy no sé, ¿será que sí conocía a la chica, o a alguien? Estaba mirando el bus, como besando el aire [...] no sé. No sé si conoce a alguien o si simplemente es un grosero [...] porque nadie lo miró [a saludar, o responder] del grupo donde estaba dirigiendo [sus gestos y sonidos]. Qué feo.” Diario de campo, 24 octubre 2023)

Cuando lo vi pasar quedé sorprendida, aunque con el tiempo cuestioné esta sorpresa, dado las historias que he escuchado y las lecturas que también evidencian la frecuencia de intercambios similares. Lo que ahora me llama más la atención es qué tan rápido puse en duda lo que observé. Era como si no quisiera aceptar qué había pasado, busqué formar una excusa, entender la situación de una manera menos cruda. Una representación, me parece, de la propensión de ignorar los acontecimientos de acoso, con el fin de evitar un agravamiento de la situación. Pero no, incluso ahora al repensarlo y volver a escuchar mi diario de campo grabado no veo nada probable que este hombre conociera a una de las personas víctimas de su comportamiento. Esta vez sin duda digo que es una representación de una de las múltiples violencias que existen en los espacios públicos.

Antes de cerrar este capítulo, quiero hacer énfasis en que a pesar de las violencias a las cuales las mujeres estamos expuestas, no debemos pensarnos simplemente como víctimas. Hablo no solo de las violencias que he ejemplificado en esta sección, sino las violencias sistémicas de dividir el espacio y así limitar las experiencias urbanas (Ortiz Guitart 2007). La socialización de género y el fortalecimiento del sistema patriarcal hace que las mujeres y personas feminizadas sean vistas como frágiles, con necesidad de protección, incapaces de defenderse o confrontar las violencias que experimentan (Segato 2014, 363). Eso, por supuesto debemos recordar, aplica principalmente para las mujeres blancas, porque las mujeres racializadas ni se veían como mujeres bajo la lógica colonial (de la Cerda 2020, 91). Incluso en los estudios feministas, las del sur global argumentan que las feministas blancas del norte “definían a las mujeres del Tercer Mundo como víctimas del patriarcado,

personas sometidas a las costumbres y tradiciones, encerradas en una religión, forzosamente opresiva, y en relaciones familiares y culturales necesariamente patriarcales, requiriendo ser liberadas, a menudo, contra su propia voluntad” (Viveros Vigoya y Zambrano 2011). En vez de la revictimización, creo que es más útil reconocer las violencias y los contextos que las fomentan, mientras se resaltan las posibilidades que tienen las personas feminizadas de resistir o combatir las violencias. Hablando de las diferentes oportunidades que tienen las mujeres y los hombres en la sociedad, McDowell critica la postura que asume a las mujeres como víctimas de estas circunstancias, porque, aunque el sistema está en su contra, las mujeres tienen la “capacidad de gestionar su propia vida extrayendo lo mejor de sus limitadísimas oportunidades” (2000, 132). En los capítulos que vienen miraremos algunas maneras de luchar contra estos elementos violentos.

En adición a los usuarios del sistema de transporte, hay otras personas que ocupan y hacen uso de las estaciones del TransMilenio. Su mera presencia parece un rechazo de las limitaciones del espacio; a pesar de que no hay donde sentarse, no hay baño, etc, hay personas que existen allí y duran horas ocupando estos vagones. Claro, hay que entender que eso viene de una necesidad, ni de ocio ni de deseo, sin embargo, igual me parece interesante la insistencia de estas personas. A pesar de la incertidumbre que marca las experiencias vividas en los vagones de TransMilenio hay territorios que se desarrollan alrededor de estas personas. Estos territorios existen y persisten como resultado de las relaciones entre ellas y su uso del espacio para actividades como el trabajo y la socialización. En el próximo capítulo, voy a profundizar en estos territorios, las personas que los estructuran y las dinámicas sociales que configuran sus experiencias allí.

4 COMO HABITAR UN NO LUGAR

Un flujo sin parar de cuerpos anónimos. Sacos, botas, bolsas, el murmullo de voces distorsionadas. El piso vibra bajo cientos de pies y las puertas traquetean con el alboroto de los buses que vuelan por la calle afuera en una nube de bullicio. Otra corriente que parece no tener fin. Mis pensamientos se mueven con el desfile de cuerpos. Veo una cara y en segundos se ha ido, desaparece detrás de ventanas y entre otras figuras no conocidas. Ya no la recuerdo, en su lugar hay solo sombras. Un perrito en los brazos de su dueño me hace sonreír, pero también se va de la vista después de un momento fugaz. Distingo unas palabras, “*que mi jefe... me encuentro con... porqué tan demorado...*” Y se disipan entre la gente. Palabras que quedan sin ningún sentido, fuera del contexto de la vida de quien las usa. Conversaciones que seguirán en los oídos de otros. Mi mente corre con el movimiento de las personas, sin enfocar, sin fijarme en detalles, sin mantener la imagen mental después... Ya no me acuerdo del no lugar, de las figuras anónimas que lo atraviesan.

(Reflexión anotada, 25 octubre 2023)

4.1 ¿Qué es un no lugar?

Los no lugares son entre lugares, ni habitados ni habitables, ni personalizados ni personalizables. Un ejemplo común es el aeropuerto, solo usado con el propósito de tránsito (Augé 1992, 83–84). Lo único fijo, el negocio y las personas vinculadas. Las tiendas y restaurantes de los aeropuertos son parte de su diseño y propósito, porque ofrecen servicios a personas que van en camino a otro lugar, sin requerir que paremos por demasiado tiempo, que nos comprometamos.

En una crítica al concepto de no lugar, Korstanje destaca la presencia de los negocios y por eso funcionarios en los lugares de tránsito como los aeropuertos como un ejemplo de cómo estos lugares no son no lugares (2006). La falta de identidad, especialmente la identidad colectiva que hace que

un espacio se entienda como lugar, es una característica fundamental de los no lugares (Augé 1992, 105–6), igual que la falta de una conexión histórica, y una relación con las personas que lo habitan (Augé 1992, 98). Korstanje escribe que:

“dudamos, sinceramente, que piensen como “no lugar” a un aeropuerto, aquellos empleados de conocidas líneas aéreas que mantuvieron una huelga [...] No creemos, que los argentinos que viven por diversas causas, en el extranjero piensen que el Aeropuerto Internacional de Ezeiza es un lugar sin historia, sin relación y sin espacio. Es más, sería muy posible que este cargado de significado y vivencias para estas personas.” (2006, 214)

Si hay personas que sí se relacionan con un lugar, no se puede decir que es un no lugar. Sin embargo, creo que es importante pensar en la no universalidad de cómo entendemos el espacio; que un lugar tenga significado histórico para mí, que yo desarrolle relación con un espacio por las experiencias repetidas que me llevan a presenciarlo, no significa que mi hermana se sienta igual sobre este lugar. Siguiendo con el ejemplo de los aeropuertos, el aeropuerto El Dorado en Bogotá no tiene significado de identidad para mi madre que desembarcó allí para visitarme y del cual partió después de 10 días. Pero para mí, este aeropuerto representa el borde de mi vida en Colombia – allí me he despedido de muchas personas importantes con las cuales nunca me he vuelto a ver y me he reunido con personas amadas después de periodos largos. De acuerdo con Korstanje, no se puede negar la historia que este lugar tiene para mí, así que no es un no lugar (2006, 214). Sin embargo, a la vez, de acuerdo con Augé, para muchas otras personas que llegan de viajes de negocio y vuelven a casa, o pasan solo un par de veces por sus puertas para un viaje turístico corto, este lugar sí constituye un no lugar, sin una relación ni identidad histórica (1992, 99). Creo entonces, que los no lugares son subjetivos. Lo mismo se puede decir de los lugares, supongo, pero en este contexto, la subjetividad viene de las relaciones que ciertas comunidades pueden formar con un lugar, a pesar de que para otras, no tiene significado ninguno más allá del tránsito (Blanco-Bello y Victoria-Cogollo 2013, 180).

Es importante mencionar que Augé también reconoce que no hay no lugares ‘puros’, y que con el tiempo se pueden cambiar las relaciones con los lugares, la identidad que se construye allí (1992, 84). No obstante, con la crítica que destaco arriba creo que es posible resaltar que no es necesario

pensar en cómo era y/o cómo será el lugar porque puede tener diferentes capas de significado a este lugar en el presente, relaciones que existen en paralelo con la ausencia de otras.

Desde un punto de vista feminista, creo que podemos empezar a pensar en el porqué de estas capas. En el caso de los vagones del TransMilenio, las diferencias de clase son muy importantes, pero también indago en qué tiene que ver el género en la división del uso del espacio, quien puede pertenecer.

4.2 La institucionalidad del no lugar

Para el contexto de este trabajo, la idea de un no lugar subjetivo – pero que puede crear comunidades de sentido – es muy pertinente, porque argumento que en los vagones de las estaciones del TransMilenio, que a primera vista parecen ser no lugares en todos los sentidos, el uso que algunos grupos hacen de ellas rompe con la lógica de un no lugar. Estoy hablando de las personas vendedoras ambulantes, personas que usan el sistema para pedir limosna, algunos policías, y los agentes de seguridad de la empresa del TransMilenio. Primero, quiero resaltar la institucionalidad de las estaciones y como la presencia de ciertas personas es esperada y aceptada dentro de esta.

Veo pertinente volver sobre el mapa descriptivo del vestíbulo de Ricaurte, del capítulo anterior, en el cual destaco dos sitios de ventas formalizados. Mientras en los vagones se ubican muchas personas para vender distintos productos, en mis observaciones iniciales noté los locales de “Magic Hair Therapy” y “Buñuelos Rellenos” que tienen una infraestructura más fija. Más importante para el punto que quiero resaltar, son negocios formales, por eso permitidos y apoyados dentro de la institucionalización del sistema. En el contexto del vestíbulo de la estación de Ricaurte, el espacio público, compartido y de tránsito, se ha convertido en una zona de ventas, pero solo algunas que son aprobadas y pueden funcionar sin que las personas de seguridad o la policía molesten pueden depender de este espacio para la producción de ganancias. Ahora bien, la presencia de algunos locales formalizados hace necesario preguntarnos si el problema realmente es que las personas

rentabilicen los espacios públicos o si se trata más de permitir y aprobar la facturación para enriquecer solo a ciertas personas (en este caso, personas jurídicas o empresas) sobre otras.

A mediados del 2023, el vestíbulo de Ricaurte vivió una transformación (Portafolio 2023). Yo no había pasado por este lugar en un tiempo, dado que estaba enfocando mis observaciones en los vagones de la Calle 45, pero cuando volví a Ricaurte en octubre 2023, estaba sorprendida por todo lo que había cambiado. Donde antes había un espacio amplio vacío de infraestructura y negocios, con solo un par de locales, los cajeros, y las ventas informales de empanadas, ahora me encontré con al menos 10 negocios formalizados de accesorios de pelo, comidas, juguetes, papelería, entre otros. Me parece un muy buen ejemplo de cómo el espacio público se va privatizando y como las posibilidades de lucro se reservan para ciertas personas.

Al momento de escribir, TransMilenio S.A. tenía 7 locales para arrendar en el Portal Sur, y los documentos de información nos permiten indagar en los requisitos para poder usar uno de estos espacios (TransMilenio S.A. 2023). Los locales más pequeños (23.5 metros cuadrados) tienen un precio mensual de \$2.700.000 COP, más del doble el salario mínimo. Además, en el caso de que sea una persona natural que solicita el espacio, se pide evidencia de ingresos mensuales superiores a tres veces el valor del contrato. Para tener ingresos suficientes, las personas deberían tener un trabajo estable con salario bueno o un negocio que ya está facturando mucho. Esto significa que arrendar un local y formalizar un negocio está fuera del alcance de muchas personas.

Según un informe del DANE la brecha salarial entre hombres y mujeres en Colombia en 2019 era de 12,9% (DANE et al. 2020, 11), que hace más probable que las mujeres tengan limitaciones para abrir un negocio formal con las condiciones descritas. De hecho, en 2023 53% de las mujeres que participaban en el mercado laboral en Colombia tenían trabajos informales (DANE 2023), significando “empleos de menor calidad, irregulares, en muchos casos invisibilizados y que las convierten en los agentes más débiles en los mercados de trabajo” (Castiblanco Moreno 2018, 213) En adición, es evidente la brecha salarial para la población racializada en Colombia, donde las personas afrodescendientes suelen ganar menos por hora, incluso si cuentan con los mismos niveles estudios y experiencia (Mora y Arcila 2014, 48–51).

Para entender la relevancia de la ‘formalización’ de las ventas en este espacio público debemos volver sobre el concepto de la informalidad. Surge en el contexto colonial como una manera de describir las actividades económicas que no pertenecen a la legalidad y burocracia (Acero Vargas 2021, 213). Lo informal refiere a lo que no cabía con la concepción occidental de economía (Cielo, Gago, y Tassi 2023, 15–20) y la formalización, por ende, es el proceso de asimilar a las personas, actividades y empresas los sistemas ‘oficiales’ de trabajo y ganancias (Acero Vargas 2021, 248). Las economías populares representan una manera de analizar las prácticas económicas que existen fuera de esos marcos pero sin “enfatisa[r] una economía realizada por personas pobres que desarrollan actividades desorganizadas” (Gago, Cielo, y Gachet 2018, 12). Como escribí en el primer capítulo, cuando uso la categoría de la informalidad lo hago con los aportes de las economías populares en mente, para encontrar los matices de lo que estudio y poder hacer un contraste con estos procesos de formalización que implican una parte significativa del paisaje urbano.

Otro ejemplo de la privatización del espacio público es el proyecto actual de TransMilenio S.A. de cambiar los nombres de algunas estaciones según alianzas que están construyendo con algunas empresas. “Con el ‘Plan AliaDOS’, TransMilenio S.A. busca generar alianzas estratégicas con el sector privado para que vean en el Sistema un medio efectivo para visibilizar sus marcas y difundir sus mensajes” (G. R. Sánchez 2023b). La estación Calle 45, por ejemplo, ahora es la estación Calle 45 – American School Way, por una escuela de inglés, que de hecho es poco visible en el sector, lo que tampoco la convierte en un punto de referencia para la mayor parte de las personas que usan el sistema de transporte.

Curioso, pienso, el nombre de la iniciativa de TransMilenio S.A que sugiere solidaridad, pero que se limita solo a entidades privadas con altos niveles de recursos económicos. Notable también que en este caso de la Calle 45, la empresa sea una escuela de inglés, que parece consolidar las prácticas de globalización que tienen origen en el colonialismo y refuerzan la colonialidad (Escobar 2014, 40).

Ahora, vuelvo a las personas vendedoras ambulantes y que usan la red del TransMilenio de manera informal para ejercer sus actividades económicas. Sugiero que estas personas actúan en contra del

comportamiento de los no lugares, incluso si aceptamos que estos no lugares no se designan así universalmente. Como veremos en el próximo apartado, la presencia de estas personas en los vagones es un enfrentamiento al orden esperado del espacio público, que hemos llegado a entender en el marco de su institucionalización.

Mientras los negocios formalizados, enmarcados por metal negro, como una fila de parqueaderos, van ocupando este no lugar, las ventas informales siguen ahora en espacios más delimitados y escondidos. Con este punto vuelvo a destacar el carácter capitalista de los espacios públicos. No se trata de que no se puede rentabilizar el espacio público, más bien que esta actividad se reserva para la propagación de los ricos y de fomentar el crecimiento de capital entre personas y entidades que ya cuentan con posibilidades de ganancia. Mientras los negocios de cadena van entrando y aprovechando estos espacios, y consecuentemente un público cautivo que siempre estará pasando por enfrente de sus locales, otras personas que quisieran acceder a este mismo público enfrentan rechazo, estigmatización y vulnerabilidad frente a las agencias de la ley (Buchely y Castro 2019).

Según lo que sabemos de la sociedad capitalista, pertenece a una estructura racista, además de patriarcal. Históricamente la institucionalidad racista ha perjudicado a los cuerpos ‘otros’, haciendo complicado, sino imposible, el acceso a los medios de producción y la adquisición de propiedad y tierra (Viveros Vigoya 2023, 12–13, 76). En Colombia, con la abolición de la esclavitud, mientras los esclavistas fueron recompensados, las personas liberadas se quedaron sin tierra, sin posibilidades de educación, salud, ni derechos en general (Comisión de la Verdad 2023). El legado de la esclavitud se ve reflejado en las condiciones de pobreza, niveles más bajos de acceso a educación y empleo en regiones de Colombia que tenían poblaciones grandes de personas esclavizadas. Por ejemplo, en 2012, el ingreso per cápita de Chocó, una de estas regiones, era equivalente a un quinto del ingreso per cápita de Bogotá (Acemoglu, García-Jimeno, y Robinson 2012).

En adición al blanqueamiento del poder en el sistema capitalista, tradicionalmente el género también ha jugado un rol decisivo en las estructuras sociales que mantienen el capitalismo. Mientras la sociedad pasó por la industrialización, los derechos de las mujeres a la propiedad y la independencia financiera quedaban limitados (Luna y Villarreal M. 1994, 30; 48–51). Cuando estos derechos se

dieron, no significaba que el poder se transfiriera a las manos de las mujeres, sino que podían ‘empezar’ a vivir dentro del sistema de otra forma, desde cero, legalmente permitidas, pero socialmente aún menospreciadas. Como voy a discutir en el siguiente capítulo, el rol feminizado del cuidado también implica que las mujeres no han tenido la misma posibilidad de participar en el mercado laboral capitalista.

El uso persistente del espacio por parte de estas personas representa una resistencia a los procesos de formalización. Más interesante aún, es que pasa a pesar de la continua presencia de fuerzas públicas, de policías y agentes de seguridad del TransMilenio.

“Hay uno, dos, cuatro policías hablando con un par de personas que están tomando de una botella plástica, un par de jóvenes, y parece que están revisando sus maletas o asegurando que no están tomando alcohol... están haciéndoles preguntas al parecer [...] ¡Ay! Parece, bueno parece que [una de las policías] está comprando de estos dos jóvenes, no es que estaban revisando sus cosas, sino que revisando sus productos a ver si compra algo... Son perfumes, [risa] la policía lo puso en la muñeca para probar.” (Diario de campo, 26 octubre 2023)

4.3 La presencia precarizada

El espacio físico de las estaciones no cambia, el piso, vidrios y rejas, oficiales del TransMilenio, pero las personas que parecen formar parte del paisaje urbano no siempre están. Es casi visible su falta. Cuando pasamos siempre por el mismo lugar, nos acostumbramos a las personas y acciones que le dan forma, y los cambios o ajustes pueden ser chocantes. Un día cuando llegué a Ricaurte - Calle 13 y bajé por el túnel para cruzar al otro lado noté que todos los personajes regulares se habían ido:

“El man de las croquetas no está, el de patacones tampoco, ni la mujer indígena con su bebe. Hay un señor que tiene hierbas y plantas secas. Y la señora amish [que normalmente se ubica en otra parte de la estación]. [...] Las empanadas no están, la chica de chicha venezolana tampoco. Siento vacía la estación” (Diario de campo, 29 septiembre 2022)

Es algo casi inquietante que el ambiente se pueda mover sin avisar y sin explicación, especialmente cuando estamos hablando de personas con emprendimientos y vidas que hemos visto en acción. ¿Por qué no vinieron hoy? ¿Pasó algo? ¿Están bien? En este apartado, profundizo en la precarización de las personas vendedoras ambulantes, incluyendo a las personas migrantes venezolanas, en el sistema de TransMilenio, y cómo esta significa una vulnerabilidad frente a la institucionalidad. Aquí pienso en la presencia de estas personas como una presencia precarizada, en constante riesgo de desalojo, resultado de las dinámicas asumidas y replicadas del espacio público en un contexto capitalista y neoliberal.

Vuelvo a destacar algunas conceptualizaciones de la introducción de este trabajo para entender la precarización y la precariedad. Para el propósito de mi investigación, refiero a la descripción de Cuevas Valenzuela que dice que la precarización es cuando las personas experimentan ciertas presiones y condiciones que hacen que vivan bajo condiciones frágiles e inciertas en el presente y ponen en duda la calidad de su futuro (2015, 2). Es clave reconocer que estos elementos vienen desde afuera, de estructuras de poder y de control que terminan limitando la capacidad laboral, social y económica de las personas. Para complementar, Julián-Vejar explica la precariedad como el ejercicio de “una condición-situación de negatividad, carencia e inseguridad, principalmente con relación al ejercicio del poder” (2021, 182). Entonces, la precariedad de las personas trabajadoras informales en el sistema del TransMilenio no se trata de una condición natural o inevitable de ellas, sino de un resultado de un conjunto de estructuras sociales puestas en práctica por instituciones y políticas públicas que sigue ejerciendo control sobre sus experiencias y posibilidades de existir en la ciudad.

Entender la precariedad como algo que se experimenta en relación con las jerarquías sociales me ayuda a pensar en cómo esta condición se refleja en la presencia de las personas que trabajan en la informalidad en el TransMilenio. Si bien en mis observaciones iniciales había identificado un grupo

fijo de jóvenes venezolanas en el vagón 4 de la estación Ricaurte (Calle 13), con el paso del tiempo, casi de un momento a otro (o así se sentía) ‘desaparecieron’ de allí. Me preocupé, no solo pensando en donde estarían sino también pensando en la investigación y en cómo había perdido la oportunidad de hablar con ellas.

“Hay otro oficial de seguridad. Eso es interesante, y algo que no había notado antes, que están por todos lados, están en todos los vagones y yo no siento que estaba así antes. Y creo que esa podría ser una razón por la cual no veo grupos de mujeres migrantes como había visto antes, lo que es interesante de notar, pero también preocupante porque no van a estar aquí para observar, ¿no?” (Diario de campo, 6 septiembre 2022)

Conecto la presencia (o no presencia) de estas mujeres con las relaciones de poder que existen dentro de los espacios. La presencia de oficiales del TransMilenio así como de la policía me recuerda la vulnerabilidad que enfrentan las mujeres migrantes. Puede ser algo que ellas mismas consideran también, dado que “las mujeres como colectivo, tienen una percepción diferencial del espacio que habitan, en el sentido de que esa relación se construye entre otras en función de la seguridad en los espacios públicos, los cuales configuran un escenario de temor constante que en ocasiones limita el libre uso y disfrute del espacio urbano” (Soto Villagrán 2016, 48). Es irónico que los mismos agentes de seguridad son quienes, en el contexto de las migrantes en condición de trabajo informal, generan amenazas para la presencia y la seguridad de estas mujeres. Volviendo a Soto Villagrán, “el miedo a la[s] violencia[s] y su relación con el uso y disfrute de los espacios públicos es uno de los problemas más relevantes para entender las jerarquías de poder que se construyen en el territorio urbano” (2016, 48). Por eso, siento que la presencia precarizada de mis sujetas de investigación me ayuda a considerar las dinámicas de poder en este espacio público.

Las políticas del capitalismo neoliberal estigmatizan a las poblaciones vulnerables mientras también siguen vulnerando y precarizando a las mismas personas (Vergès 2022, 20–21). Mediante la ‘flexibilidad’ de los contratos del trabajo, la privatización de la salud y la expectativa de una responsabilidad individual (e individualista), se fortalecen las posibilidades de ganancia para las

élites mientras las clases sociales más bajas ven reducidas sus posibilidades de cambiar de situación, de acceder a educación (Vergès 2022, 12) y de tener oportunidades de movilidad social. El concepto de las economías populares reconoce que las personas pueden buscar trabajos fuera de los marcos ‘formales’ para evitar la precarización que viene con los puestos formalizados (Tovar 2022, 376). Es importante referirme otra vez a eso, para no pasar por alto la agencia de estas personas.

Las personas que más sufren de las políticas capitalistas neoliberales son las mujeres y las personas racializadas, mostrando una vez más el carácter patriarcal y racista del capitalismo y neoliberalismo. Creo que también es una muestra de cómo la clase y la raza se interpelan y se reflejan. Como dice Viveros Vigoya, “en América Latina las clases tienen colores y su estructura continúa siendo pigmentocrática. Esto quiere decir que a medida que el color de la piel oscurece, el capital cultural, social, patrimonial, simbólico, etc., se reduce” (2022, 48). Por eso, muchas personas racializadas en la región pertenecen a las clases sociales más pobres, y tienen menos oportunidades, y están más precarizadas frente al sistema capitalista.

Empecé a hacer observaciones en la estación de la calle 45 porque durante un viaje por la Caracas, una calle principal donde hay muchas estaciones del TransMilenio, un chico venezolano de más o menos 20 años subió al bus, visiblemente conmovido, pidiendo apoyo para él y su grupo de amigos que habían llegado a la ciudad desde Venezuela. Me sentí conmovida también yo, al escuchar el llanto en su voz. El bus estaba muy lleno, así que no alcancé a ofrecerle las monedas que había pedido, sin embargo, por la ventana lo vi bajar y unirse con un grupo bastante grande de jóvenes (supuse que eran sus amigos). Él se había bajado en la calle 45, así que volví allí unos días después con curiosidad por este parche tan grande. Cuando regresé, allí estaban; había encontrado entonces un nuevo sitio de observación.

“Hay un hombre, posiblemente el que lloraba el otro día, creo que es él [...] Las chicas se ven jóvenes, una tiene leggins negros y camiseta negra, es afrodescendiente. Otra con tenis, sudadera negra y pelo muy largo. Podría ser. Otra tiene las cejas muy marcadas, jeans, tenis, chaqueta de denim, algo en el cabello. Llama al chico con gorra roja que creo que sí

es el de antes. Mira al bus, pero no va. Otra chica tiene leggins y saco rosado. Ha llegado otro chico y está saludando a las chicas. Un chico y una chica llegaron y están abriendo la maleta de la chica de las cejas marcadas [...] Entonces ese puede ser el grupo de compañeros que había mencionado, una de ellas podría ser la esposa [...] Llega otra chica otra vez con leggins, tiene canasta de tapabocas y chaqueta peluda. Ahora es un grupo grande de gente.” (Diario de campo, 20 septiembre 2022)

Siento importante hacer una aclaración sobre el paisaje urbano y su significado, porque la presencia (precaria) de las personas que habitan los vagones del TransMilenio tienen un impacto en cómo se ve y cómo se reconoce este paisaje. De las muchas definiciones destaco la de Sánchez y Kaczan cuando escriben que, “el paisaje urbano resulta una construcción dinámica en la que confluyen aspectos naturales y culturales de la historia pasada y presente [...] expresiones de la cultura material, prácticas y representaciones sociales” (2019, 258). Las acciones de la gente y los grupos sociales en un espacio tienen un impacto en cómo los espacios cambian y se desarrollan, por eso el paisaje es el conjunto de todos estos elementos. De acuerdo con Saquet, no podemos entender el paisaje solo observándolo, sino que interpretarlo implica un proceso mediante “nuestras experiencias sensibles” (2015, 69). Entonces, no solo las personas construyen el paisaje, sino también son ellas quienes lo pueden entender mediante sus experiencias cotidianas.

Para alimentar la comprensión de los paisajes urbanos, traigo el concepto de los paisajes invisibles de Nel·lo, inspirado por lo que Nogué plantea sobre las geografías de la invisibilidad. Resumiendo estos puntos, Soto Villagrán escribe:

“[...] cotidianamente nos movemos por paisajes ocultos, que forman parte de lo que Joan Nogué denomina las geografías de la invisibilidad, ‘–aquellas geografías que están sin estar– marcan nuestras coordenadas espacio-temporales, nuestros espacios existenciales, tanto o más que las geografías cartesianas, visibles y cartografiadas propias de las lógicas territoriales hegemónicas’ (Nogué 2007, 14). Desde esta perspectiva el hecho de que los habitantes urbanos tengan un uso diferencial del espacio de acuerdo con las necesidades,

intereses y capacidades, y que, a la vez, estas estén influenciadas por su edad y género, así como por el grupo social al que se pertenece, hace que la ciudad sea en buena medida un ‘paisaje invisible’ (Nel-lo 2007, 186)” (Soto Villagrán 2022, 59)

Entonces, como usamos y percibimos la ciudad implica que hay formas en las cuales no la usamos ni percibimos dejando una gran parte del paisaje urbano invisible. Para seguir con el propósito de este capítulo, resalto como los haceres feminizados son los que quedan invisibles en las ciudades, en parte por la división del espacio que he descrito, pero también porque las mismas tareas conectadas al cuidado, tradicionalmente asociados con las mujeres y cuerpos feminizados, son invisibilizadas (Valdivia 2018, 78). Es una conversación que ampliaré más adelante en este trabajo, pero creo que es necesario mencionarlo aquí para evidenciar otra característica de la ciudad masculina.

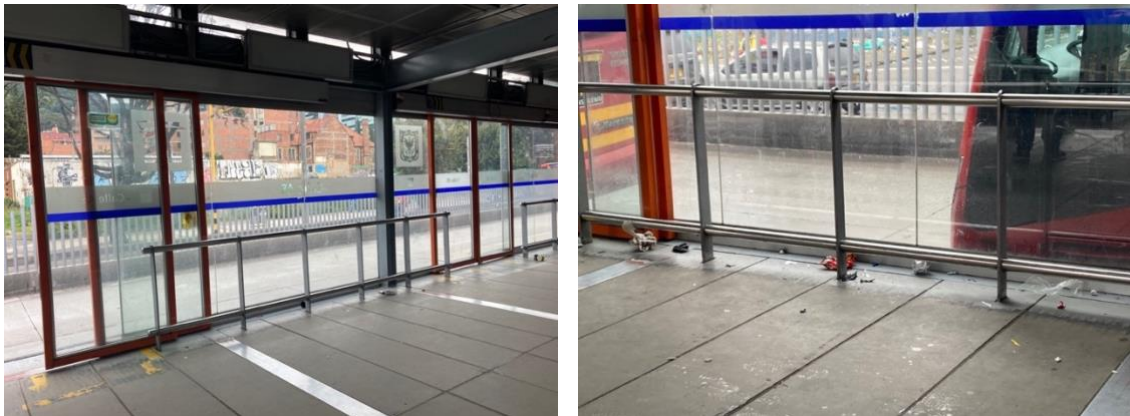
Este punto se ve fortalecido en el mismo trabajo de Soto Villagrán al cual me referí antes con el concepto de los paisajes de cuidado; los movimientos, desplazamientos, lugares, acciones y compromisos que implica el cuidado en la ciudad que pasan sin reconocimiento (2022, 59–62). Son ejemplos muy claros de invisibilidad, de hecho, porque mientras no notamos los haceres de cuidado ejercidos a nuestro alrededor, tampoco los valoramos. La ciudad es, entonces, no solo un paisaje invisible, sino también de cuidado invisible, y las personas que suelen ser impactadas por eso son las mujeres.

4.4 Territorios que resisten

El paisaje urbano también ayuda a entender cómo se construyen los territorios en el contexto de la ciudad. El paisaje urbano también se puede interpretar como “punto de encuentro (o desencuentro) entre personas, mensajes y alimentos que requiere atender a las interconexiones jerárquicas u horizontales, así como a las relaciones de desigualdad social que condicionan a los sujetos, sus movimientos y sus prácticas” (Solans 2019, 115). Esta referencia me parece importante porque conecta con la concepción de un ‘punto de encuentro’ que he identificado como un territorio para

las personas que observo en el vagón 1 de la Calle 45. No solo eso, sino que también destaca la importancia de considerar las relaciones de poder en el espacio para entender mejor las experiencias vividas allí.

Este ‘punto de encuentro’ es un territorio definido y marcado por algunas personas vendedoras ambulantes que se reúnen aquí entre los buses que suben a hablar, esperar y comer. No siempre están todas, pero siempre alguna, como si estuviera vigilando el espacio para no perderlo, evidenciando su dominio. El punto de encuentro es una pared del vagón al costado este. Las paredes son de vidrio y a cada extremo hay una puerta donde la gente espera sus buses, sin embargo, al lado derecho, la puerta siempre se mantiene cerrada. Esta expansión tiene un largo de más o menos 6 metros y una barra o reja también cubre esa distancia. En esta barra la gente se sienta o se apoya.



El ‘punto de encuentro’ (pre- renovaciones). Fotos propias.

Un lunes por la mañana, por una combinación de acontecimientos, la última persona presente en el mini-territorio subió a un bus. Cuando se fue, fue muy interesante ver que nadie que no pertenece a esta comunidad de vendedores ambulantes se apropió del espacio ni temporalmente. Teniendo en cuenta que es un espacio amplio entre dos puertas, con una barra que va por lo largo de la ventana, supondría que sería la elección obvia para esperar el bus, pero por alrededor de 10 minutos nadie ocupó el espacio.

“Hay gente por todo el vagón, pero ahora que este grupo no está en el punto de encuentro, nadie está allá. Ha dejado toda esa barra completamente vacía [...] solo se [fueron] hace unos minutos, pero igual, como hay tanta gente acá, es sorprendente que nadie se pusiera allí. Es un espacio ya reclamado.” (Diario de campo, 24 octubre 2022)

Tarrius escribe que, entre las tantas definiciones de territorio, lo más fundamental sería que “el territorio es una construcción consubstancial de la llegada a forma y luego a visibilidad social de un grupo, de una comunidad o de cualquier otra colectividad cuyos miembros pueden emplear un “nosotros” que los identifique” (2000, 54). Este ‘punto de encuentro’ es exactamente eso, un espacio que une y así visibiliza la comunidad de las personas vendedoras ambulantes. Se nota rápidamente que la gente se une al grupo sin necesariamente conocer a los otros integrantes personalmente sino por una identidad compartida.

“Un hombre un poco mayor ha llegado con un niño, está hablando con ellas. Cuando llegó, ellas lo veían con sospecha, pero ahora dijo algo, señaló algo en su canasta e hicieron como ‘ahhh’ y ahora están riéndose con él también.” (Diario de campo, 22 septiembre 2022)

Esto me muestra cómo el territorio que han construido es suficientemente visible para que lleguen nuevos integrantes, que reconocen el grupo y hacen la conexión. Mientras los pasajeros son ‘las otras’ y ‘los otros’, entre ellos, hay un sentido de comunidad y por eso de pertenencia.

“Algunas de las personas se han sentado, o apoyado contra las paredes para comer. Mientras tanto, conversan, entre ellas y ellos, y parecen tener un nivel de familiaridad también con otras personas en el vagón, porque se saludan entre sí.” (Diario de campo, 22 octubre 2021).

El uso del vagón de la estación por parte de estas personas convierte el espacio del no lugar en territorio; es un uso y comportamiento no esperado para este espacio público (Nates Cruz 2011, 224–25). Mientras los no lugares suelen ser definidos por el anonimato de las personas que pasan por allí, la creación de un territorio suyo con una comunidad que se reconoce y socializa entre sí cuestiona el supuesto significado del espacio.

Además, mientras las mujeres han sido histórica y tradicionalmente excluidas “de la complejidad urbana, la que supone una exclusión en el acceso a paisajes urbanos (exclusión visual), a la diversidad de otredades, a la multiplicidad de encuentros y experiencias propias de la vida urbana” (Soto Villagrán 2011, 16), estas mujeres están muy visibles en el paisaje urbano. Resalto la relevancia de la “exclusión visual” porque nos permite matizar que la exclusión de los espacios públicos no significaba que las mujeres no estén allí. Las mujeres pobres, muchas de ellas racializadas, han ocupado los espacios públicos urbanos, pero la diferencia es que su uso de lo público ha sido invisibilizado (de la Cerda 2020, 82–83), mediante una conceptualización de lo femenino y de las mujeres que no toma en cuenta las diferencias de clase y raza, entre otros ejes de diferencia (Farnsworth-Alvear 2000, 28–29). Aunque han ejercido actividades remuneradas, sus haceres no han sido valorados, por eso quedan invisibles en cuanto al paisaje urbano.

Empezando una entrevista con E, cuando pregunté su nombre y me lo dijo, siguió así: “E... *La Negra de la 45 [risa]*” (Entrevista, 14 noviembre 2023). Su respuesta replicó algo que había escuchado semanas antes cuando, mientras yo comía la arepa que le había comprado, un hombre joven venezolano que parecía ser cliente y conocido de E dijo “[*señala con las manos como si estuviera mostrando letrero*] *arepas la Negra*” (Diario de campo, 26 octubre 2023).

El uso de su apodo, y que nombrará sus productos, me parece un ejemplo de cómo ella ya es una parte reconocida del paisaje de la estación. Pertenece allí, porque las personas alrededor suyo, y ella misma, conectan su identidad al lugar que ocupa y lo que hace dentro de este espacio.

Volviendo a mi conversación sobre la pertenencia, esta también se podría considerar como precarizada. Volviendo a mirar las relaciones entre estas mujeres y los agentes oficiales, he notado que en algunos casos estas relaciones parecen más de amistad.

“Ahorita vi una oficial de seguridad privada del Transmi, la vi con la mujer que vende arepas, entonces estaba hablando con ella y ella le dio algo, no vi que era, un paquete chiquito, de pronto era comida. La mujer está hablando con la otra mujer alta y se están riendo, pasándolo muy bien, al parecer. Se ve relajada [...] volvió la oficial con una policía y están todas juntas, hablando todas, no escucho la conversación pero ahora la policía está al lado de las otras chicas [venezolanas] y creo que simplemente está participando en la charla [...] Está bromeando con ellos ahora, la seguridad también [...] interesante el intercambio entre los diferentes grupos de agentes, porque las mujeres no están ni preocupadas, ni escondidas, ni aisladas, sino en intercambio con esa policía. Ella se ha quedado al lado de ellas, no se ha ido, no es una relación de miedo, ni de incertidumbre [...]” (Diario de campo, 30 septiembre 2022)

Este intercambio amable no es el único ejemplo de cómo este grupo de mujeres migrantes se relacionan con estas agentes oficiales. Sin embargo, creo que vale la pena notar que suele ser con agentes mujeres con quienes tienen más confianza.

Además, cabe decir que incluso cuando se relacionan de una forma más cercana, hay todavía una jerarquía de poder, porque los agentes oficiales podrían pedir papeles, que se movieran, que dejen de vender, etc. “La condición precaria se traslada a los cuerpos, se extiende a estos lo inseguro, lo imprevisible y lo contingente” (Abril Peña 2021, 118), por lo tanto, los cuerpos precarizados siempre tienen que afrontar la incertidumbre en los espacios que ocupan y en sus relaciones con los otros. Entre estos otros grupos son las policías para quienes los vagones son un puesto de trabajo; de acuerdo con lo que hemos visto de Augé, estas labores institucionales son una característica reconocida de los no lugares, pero creo que es relevante mencionar también como estos haceres constituyen una manera distinta de ocuparlos. Maneras que, de acuerdo con mi argumento,

relacionan con otros sin borrar las relaciones de poder presentes en estos espacios. Incluso al coexistir en los vagones, las jerarquías persisten según las estructuras que rigen los espacios públicos.

Estas estructuras hacen que la relación con agentes oficiales sea más riesgosa para ciertas personas. Sabemos que las mujeres tienen experiencias diferentes de los espacios públicos, pero destaco en particular los acontecimientos recientes de acoso sexual en el TransMilenio. En marzo 2023, denunciaron a funcionarios del sistema por haber acosado a funcionarias (Procuraduría General de la Nación 2023), y en otro caso oficiales de TransMilenio, de la policía y de seguridad privada fracasaron frente a una mujer que estaba siendo acosada y perseguida por un pasajero en su viaje (Rubiano Pedroza y Concejo de Bogotá 2023). Dado que las estaciones representan un riesgo aumentado de violencia para las mujeres, y que este riesgo además está vinculado en varios casos con los actores oficiales del sistema, queda claro por qué habría una duda frente relacionarse con estas personas.

Quiero resaltar también que las personas migrantes están vulnerables frente los agentes oficiales; el estatus migratorio implica otro nivel de informalidad en algunos casos y un enfrentamiento con oficiales del sistema. Un vínculo social y de cercanía percibida podría ser un peligro para una persona migrante en el caso de que su estado migratorio sea identificado como ilegal y sea reportada etc. Los estereotipos xenofóbicos de las personas migrantes de Venezuela significan una posición precarizada frente la policía, que podrían actuar sobre sus suposiciones prejuiciadas (Cruz 2019; del Campo 2022).

“En este vagón hay un policía con chaqueta del TransMilenio y un oficial del TransMilenio también. El policía se mueve hacia la entrada del vagón, pero el oficial se queda adentro. Cuatro chicos bajaron de un bus, parece que pueden ser migrantes, tienen maletas y se ven muy jóvenes, tienen varias bolsas... el oficial [del TransMilenio] los está mirando, ahora hasta siguiéndoles, pero nada rápido, pero sí siguiendo a ver hacia donde van. Ahora está hablando con el policía sobre ellos, señalándoles, ¡Pero simplemente son 4 jóvenes caminando!” (Diario de campo, 2 septiembre 2022)

En este caso, como en muchos, hay una sospecha inicial sobre un grupo de personas como resultado de su estatus social y, yo sugiero, de su racialización. Los chicos por su apariencia parecían ser migrantes venezolanos, y la reacción de los dos agentes oficiales me mostraba xenofobia; una suposición sobre las intenciones o acciones de ellos por su apariencia. Con este ejemplo, quiero demostrar que las divisiones jerárquicas del espacio público determinan donde las personas pueden estar, y a donde pueden pertenecer. Las estructuras de poder siguen vigentes y visibles. Por otro lado, las resistencias a estas lógicas, y los sistemas que son producto de ellas, están igual de presentes.

Si bien en el capítulo de metodología de este trabajo destaco varias definiciones de ‘territorio’, aquí veo pertinente una consideración más para entender el territorio en el contexto de los no lugares. ‘Temporary territories’, o ‘territorios temporales’, pueden describir cómo las personas ocupan y demarcan partes de los espacios públicos para su propio uso (Taylor y Brooks 1980, 136). Taylor y Brooks usan este concepto para describir la apropiación de los espacios por parte de personas para su uso en una temporalidad definida, por ejemplo, de un grupo que ocupa una mesa en un bar, y por eso también ejerce su territorialidad sobre las sillas a su alrededor también. Esta idea también se ve en el trabajo de Shiau, que explica como los grupos de estudiantes se apropian de los módulos de Starbucks para trabajar en conjunto, dado que la mayoría de jóvenes en Taiwán comparten viviendas con sus familias y por eso no tienen espacios de socializar y estudiar (2016, 176–79).

En las estaciones del TransMilenio, cuando las personas vendedoras ambulantes ponen sus cuerpos en el punto de encuentro participan en la definición de un territorio. Sin embargo, bien sabemos que la ocupación de estos lugares no es permanente: no es en la estación que esta gente vive, duerme y se baña. A pesar de la temporalidad de su ocupación, me parece interesante que la territorialidad va más allá que la presencia de los cuerpos, como el siguiente fragmento demuestra:

“Estoy haciendo una comparación rápida de cómo, donde está la barra, y acabo de notar que la barra donde yo estoy, al otro lado más hacia la entrada, todo se ve más o menos limpio, pero en el punto de encuentro, hay mucha basura, un paquete de arepa, como uno

de estos que es como plateado, hay lo que parece ser unos globos desinflados pero no veo bien, hay papel de periódico, [una] tasa que imagino que tenía café, paquete de papitas, papel higiénico, muchas cosas. Entonces es como, si se presta atención se puede ver que estaban acá. Si se presta atención, están aquí aunque se fueron.” (diario de campo, 18 noviembre 2022)

Quiero usar este momento también para hablar de la temporalidad como una característica de los no lugares. Augé escribe que la temporalidad es un elemento de la no-historicidad del no lugar, de cómo la ocupación de él no es fija sino un momento en movimiento (1992, 85–87). En el caso de muchas personas, es cierto, pero esta comunidad de vendedores ambulantes muestra, mediante el territorio que ha establecido, una permanencia. La manera en la cual construyen sus territorios, entre temporalidad y movimiento, sociabilidad y trabajo, resiste específicamente a la no-historicidad de los no lugares, como ya he argumentado. No obstante, la permanencia se ve de otras formas también. En la estación Avenida Jiménez (Caracas), por ejemplo:

“En estos tres vagones [...] los puestos de ventas informales son más fijos, bueno no fijos, más establecidos porque vienen con canastas grandes, con sillas, con, casi mesas, como barras de madera con cosas, entonces es como una diferente forma de establecer la presencia [...] Está dentro del vagón [...] Está como curioso [...]”

“[En el túnel hacia el otro lado de la estación] Hay muchas cosas [de ventas] informales con la ‘infraestructura’ como instalada temporalmente y es interesante eso también porque me pregunto si llevan todo a la casa o si dejan las cajas y dejan cosas acá.” (Diario de campo, 26 octubre 2023)

Conecto la instalación de infraestructuras ‘caseras’ o temporales con una insistencia de permanencia. Incluso si estas personas sacan las cajas y sillas cada noche, todos los días se encuentran otra vez instaladas.

El territorio que he observado en la Calle 45, aunque muy pequeño, es aparentemente fijo, limitado, reconocido por otras personas en la espacialidad del vagón. Pero, si no tiene barreras físicas, ni letreros, ni siquiera una presencia constante de sus habitantes, ¿Cómo se defiende como territorio? ¿Cómo queda marcado en el imaginario de los pasajeros del TransMilenio que este es un espacio donde no hay que quedarse? Me parece que el uso de este territorio con un propósito específico, un uso que se ve repetido todos los días y por varias personas de la misma comunidad, da al espacio una estructura, sin que tal estructura sea física ni visible. Pienso en los juegos de mi infancia, cuando con mi hermana dotamos una esquina del jardín como una casa, o incluso cuando íbamos a la piscina del pueblo, una parte del agua era el reinado de la sirena, etc. En este contexto, imaginamos, nombramos el lugar con el sentido que le queríamos poner. En el contexto del vagón 1, este sentido es implícito y asumido, aunque la idea de marcar un territorio para un propósito es igual.

Vuelvo a referirme a los no lugares para desarrollar esta idea de denotar el uso de un espacio, específicamente un uso fuera del rango normal de lo que pasa dentro de una espacialidad dada. Los vagones del TransMilenio son para tránsito; iniciar un viaje, llegar a un destino, esperar entre el inicio y el fin. No son lugares de socialización, para comer, ni para trabajar, a parte de los puestos institucionalmente aceptados de la policía, los oficiales del TransMilenio y el personal de aseo. Al menos, no creería. Sin embargo, la presencia de estas personas en estos espacios rompe con esta expectativa, con lo esperado. El desarrollo de un territorio en un no lugar va aún más en contra de la expectativa, y puede ser por eso que no requiere una limitación tan definida. Cualquier territorio allí es inesperado y por eso queda claro y es obvio al lado de otros usos del espacio.

De acuerdo con esta idea, me pregunto si la definición de estos territorios se pondrá en riesgo con los cambios infraestructurales de las estaciones. En los últimos meses, puertas y torniquetes ‘anticolados’ han sido instaladas en varias estaciones. Para entrar a la estación hay que pasar por un torniquete apretado y cerrado, y las puertas que dan ingreso a los buses abren y cierran según la llegada del vehículo, y no se puede abrir de manera manual (G. R. Sánchez 2023a). En adición a

dificultar el acceso para personas con cuerpos diferentes,¹⁰ sería imposible entrar a estas estaciones con cajas, tableros, sillas, y otras cosas que forman parte de las herramientas de trabajo para las personas vendedoras ambulantes. Limita las posibilidades de las personas de usar estos espacios públicos para sus emprendimientos y sus labores. Eso mientras, como ya he mencionado, las nuevas estrategias del TransMilenio posibilitan y promueven el avance de empresas formalizadas mediante el uso de sus nombres y publicidad en las estaciones.

Por otro lado, tener un territorio que carece de estructura y fronteras implica que no es ni fijo ni está protegido contra los cambios.

“Hay un policía con casco de moto, con casco, que ha llegado a hablar con un hombre en el punto de encuentro [...] hay otra policía también, por allá. El hombre del tinto ha empezado a mover su carrito. No, volvió, pero está listo para moverse, los chicos con parlantes se están moviendo [...] El policía está sacando fotos del vagón. De las personas en el vagón [...] el policía parece estar escribiendo notas en su celular mientras un chico le cuenta algo o le explica algo. No todos se fueron, pero casi todos empezaron a moverse, creo que están como perturbados. El del tinto está fingiendo subir a un bus, está allí en la puerta, pendiente.” (Diario de campo, 24 octubre 2022)

Este fragmento muestra cómo el uso y presencia en este territorio depende de factores externos, fuera del control de las personas que lo habitan. El uso que hacen del territorio está fuera de la legalidad y la formalidad, además se ha construido dentro de un espacio institucionalizado por una entidad privada, que por eso tiene derecho sobre lo que pasa en el entorno. Esto muestra, una vez más, cómo

¹⁰ Las estaciones todavía cuentan con puertas de accesibilidad, sin embargo, en horas pico, dado que la entrada por las nuevas puertas es más lenta, las entradas de las estaciones se congestionan aún más que antes, y el acceso a las puertas prioritarias es más difícil. Las nuevas medidas anticolidados han sido denunciados, se puede leer más en esta página: <https://www.infobae.com/colombia/2023/11/24/denunciaron-a-transmilenio-por-las-nuevas-puertas-anticolidados/>

la presencia de estas personas en el vagón es en sí precaria; el derecho de ‘estar’ podría ser quitado en cualquier momento, sin aviso, ni alternativas.

Por el otro lado, veo esencial reconocer que este policía, de hecho, todos los agentes oficiales, están siguiendo órdenes dentro de las reglas institucionales. Por esta razón, lo que el policía aquí controla es el uso del espacio público, bajo la lógica de proteger el orden público (Tembloros 2019a, 47). Como vimos en el capítulo anterior, eso significa priorizar los derechos de las empresas e instituciones que se han instalado en estos espacios, sobre los de las personas ciudadanas que ponen en práctica haceres que van en contra de lo esperado.

4.5 El anonimato

El género, la raza, la clase y el estatus de ciudadanía puede implicar un cambio en las percepciones anónimas y la conexión que el anonimato tiene con los derechos a la ciudad. El anonimato puede ser una consecuencia negativa de la vida urbana, una pérdida de vínculos sociales y conexiones humanas, pero también se puede entender como un privilegio porque permite una libertad que las comunidades cerradas rurales no tienen (Langegger y Koester 2016, 1031). En esta línea, como postulan Langegger y Koester, frente al público anónimo de las ciudades la gente puede presentarse como quiera, así que el anonimato llega a ser una elección; una persona puede elegir destacarse de las masas usando sus comportamientos o su ropa, o puede elegir quedarse “invisible como individuo”. Siguen sugiriendo que la capacidad de desaparecer contra el “fondo humano” de la ciudad demuestra un “derecho a la ciudad” que entienden como el derecho a relacionarse con la gente de forma pública, pero sin compromiso (2016, 1037).

Por el otro lado, Bittencourt postula que la invisibilidad de las mujeres en el espacio público significa una pérdida del derecho a la ciudad (2019, 39), porque implica una carencia de acceso a ciertos aspectos de la vida urbana. Si la misma planeación de los espacios urbanos estaba hecha por y para los hombres no es una sorpresa que las mujeres quedan fuera de lugar allí (Toro Jiménez y Ochoa Sierra 2017, 80–81). Más que solo un derecho individual al uso y disfrute de los recursos de una

ciudad, el derecho a la ciudad es un derecho colectivo porque significa poder transformarse y así, transformar el espacio; esta transformación tiene implicaciones en el modo colectivo de ser, e “inevitablemente depende del ejercicio de un poder colectivo” (Bittencourt 2019, 39–40). Es necesario, por lo tanto, pensar en los límites de estas transformaciones y cómo son circunscritas por las estructuras sociales que oprimen a ciertos grupos de personas.

Esta invisibilidad puede ser muy dañina, específicamente pensando en las personas que dependen de gente desconocida para ganar la vida. Las y los vendedores ambulantes requieren que la gente las mire, que responda a sus historias, que muestre interés en sus productos. Durante mi trabajo de campo me ha sido evidente que algunas personas tienen más confianza, más capacidad de hablar frente las personas, de atraer la atención y mantenerla. Para el punto que quiero desarrollar, me enfoco en las personas que menos tienen esta capacidad, que son más invisibles frente al flujo de personas que pasan por las estaciones de TransMilenio. En Bogotá hay muchas personas de comunidades indígenas, desplazadas por la apropiación de tierras, la violencia y el cambio climático. Es común ver personas del pueblo Emberá, especialmente mujeres con niños, pidiendo limosna en los espacios públicos o vendiendo joyas de mostacillas. En muchos casos estas mujeres no hablan español, así que no se comunican verbalmente con las personas que las pasan (Torres Ruiz 2020, 12–13). En su anonimato, las posibilidades de recibir limosna se reducen.

Desde una mirada colonial, las mujeres han sido siempre las otras en comparación con los hombres. Sin embargo, no todas las mujeres han habitado esta otredad de la misma manera, porque dentro de estas conceptualizaciones coloniales las mujeres racializadas ni se entendían como mujeres (Lugones 2011, 106–7), sino como objetos para ser explotados y usados para el avance de las personas en poder. Las mujeres racializadas eran, y todavía son, cosificadas y exotizadas en su otredad. Por lo tanto, podemos afirmar que la agencia de estas mujeres no estaba considerada ni reconocida y quedaban invisibles.

Hoy en día, las formas coloniales de pensar las mujeres racializadas quedan vigentes, aún si no tan visibles u obvias. Pensando en las mujeres indígenas, por ejemplo, la imaginación social suele

romantizar sus culturas como algo exótico y lejos de nuestra realidad. Son personas misteriosas, lo que significa que no siempre hay un esfuerzo para pensar en sus experiencias, porque son demasiado diferentes para nosotros concebirlas (hooks 2009, 370–72). También, suelen ser vistas como seres pasivos, de acuerdo otra vez con las imágenes coloniales de las comunidades indígenas (Migliaro González et al. 2020, 71; Hidalgo 2004, 13). Ahora bien, si las mujeres indígenas se ven como pasivas, misteriosas, fuera de lo que podemos comprender, no necesariamente me sorprende que son ellas las menos reconocidas en el espacio público, las que quedan invisibles en nuestras observaciones.

En este punto, lamento decir que me incluyo, porque hasta escribir este capítulo, había dejado de lado el rol de estas mujeres en las estaciones del TransMilenio. En mis observaciones siempre noto que, en el túnel de Ricaurte por ejemplo, hay algunas mujeres emberá con niños que piden limosna. Sin embargo, no profundicé en la situación de porqué están o porqué nunca veo a ellas recibir dinero de las personas que pasan, ni interactuar con otras personas en situaciones de mendicidad o de ventas informales, a diferencia de otras personas en el mismo espacio. Si la invisibilidad dentro de la cual han sido puestas implica un aislamiento, y por eso una ganancia económica reducida, el anonimato en este contexto es claramente un elemento negativo.

Otra consideración es la influencia de las condiciones sociales e identidades en el proceso de salir del anonimato. Destaco el ejemplo de mi propia presencia en los vagones y estaciones. En el vestíbulo de la estación de Ricaurte, a veces hay una mujer que vende chicha venezolana. Una vez yo le compré, y después estaba pendiente para volver a verla, porque me gustó mucho la bebida, y quisiera ver si hubiera un momento para poder conversar con ella. Una o dos semanas después, saludé, y me dijo “hace rato que no te veo, reina”, y a su amiga que vende empanadas, “yo sí reconozco a las caras de las mías” (reflexión anotada, septiembre 2022). Solo le había comprado una vez, pero ella me reconoció y me identificó como ‘de las suyas’. Como europea, mi apariencia difiere de forma bastante obvia de la de la mayoría de la gente aquí, tengo piel muy blanca, soy mona y tengo ojos verdes. Creo que podría ser más fácil de identificar, y por eso, de reconocer después, en comparación con otras personas que compran la chicha.

Hasta ahora en este apartado me he enfocado en lo negativo de la invisibilidad que experimentan algunas personas, pero el otro lado de los argumentos de Langegger y Koester es la supuesta posibilidad de elegir y buscar el anonimato en la ciudad. Sin embargo, elegir y aplicar el anonimato tampoco es una opción para todas las personas. Si bien es un derecho a la ciudad, no es uno que las mujeres pueden disfrutar porque su presencia es “presenciada, observada y juzgada por las miradas de los hombres” (Ortiz Guitart 2007, 17–18). En los sistemas de transporte especialmente, como escribe Soto Villagrán sobre el metro en Ciudad de México, las mujeres “son seres ante todo percibidos, existen centralmente por y para la mirada de los demás. En nuestro caso de análisis su cuerpo es objeto de la mirada en los accesos, mientras esperan el servicio, en los recorridos de transbordos o mientras caminan hacia o desde las estaciones de llegada y salida.” (Soto Villagrán 2017, 132–33). En el TransMilenio también, de pronto en ciertos momentos el anonimato sería algo deseable, pero fuera del alcance, como las experiencias de acoso compartidas en el informe de Equipo Sistema Violeta (2017).

4.6 El movimiento

En el marco teórico de este trabajo, escribí sobre el movimiento como un factor en la construcción de territorios (Basualdo, Domenech, y Pérez 2019, 47). Es especialmente relevante hablar de este elemento en el contexto de los territorios que destaco en este capítulo, dado que se construyen en las estaciones de un sistema de transporte y por eso de movimiento. Es imposible imaginar, conceptualizar o analizar estos espacios sin involucrar una conversación sobre el movimiento; el trabajo de las personas que usan estos territorios significa un movimiento casi constante en el espacio, y las personas que usan el TransMilenio solo para llegar a diferentes partes de la ciudad, tienen por eso una relación en tránsito, en pasar con estos lugares (o, de acuerdo con lo pensado en este capítulo, una falta de relación con estos no lugares, precisamente porque son escenarios por los cuales pasan sin parar, en constante movimiento de entrar y salir).

El movimiento es el acto de mover y en el contexto de este trabajo es sobre todo físico. Es el acto de activar el cuerpo para transitar de una espacialidad a otra. Este proceso significa una fuerza, expectativa o resultado diferente dependiendo del cuerpo que la persona en movimiento habita. Si bien la construcción del territorio depende en parte de este movimiento, creo que es importante reconocer que las personas constructoras de los territorios en la estación Calle 45 están en un constante ejercicio físico para sostener el territorio y para ejercer el trabajo que lo hace necesario.

Ahora, pienso en el movimiento desde y hacia este territorio que es clave para poder sostenerlo. El movimiento que constituye el trabajo de las personas vendedoras ambulantes es de un ir y venir, haciendo que siempre terminen reunidas en un punto en común, en el caso del grupo que he observado, en el punto de encuentro que ya destaqué.

“En el espacio que yo siempre miro, hay la chica [que siempre veo] [...] y una chica pelirroja que antes he visto por acá [...] hay una chica con niña [...] otra chica que tiene cajita de dulces acaba de subir al H15 con otro chico. Creo que la chica y la niña también subieron [...] La chica [que siempre veo] subió a un bus [...] Volvió [la misma mujer], se bajó del B14 y volvió al mismo punto.”

“Volvio la pelirroja [...] Hay una chica con lápices en el bus del cual ella bajó. Hay una chica con canasta de productos que yo no veo bien, pero estaba con los [hombres con] parlantes [...] habló con la pelirroja para las dos subir a un bus H20 que acaba de llegar, ella está entrando en frente y la pelirroja detrás.” (Diario de campo, 24 octubre 2022)

El acto de siempre volver a este punto significa que mantiene su significado social para sus habitantes. En el contexto de una conversación sobre el no lugar, el hecho de que este espacio sea una referencia para estas personas, y que su movimiento se detiene allí, significa una reinterpretación de lo que se espera de los no lugares del espacio público y una resistencia a esta expectativa.

Entonces, para las personas que observo en el fragmento anterior, entre otras que he observado, el vagón 1 de la estación Calle 45 es una pausa temporal del movimiento de sus labores. Es desde aquí donde parten y hasta aquí que vuelven a reunirse. Creo que este proceso de movimiento evidencia otra vez que, aunque para muchas personas las estaciones constituyen no lugares, solo de paso, para esta comunidad es todo lo contrario. Esta estación es donde se detiene el movimiento, un destino en sí.

“M: Tengo un mes ya que estoy haciendo acá fija, y bueno gracias a Dios aquí me ha ido bien. Pero sí, yo también rotaba entre los buses, yo me subía un bus, me bajaba, me subía, y sí ya tengo ya, haciéndome acá en esta la estación de la Calle 45” (entrevista 14 noviembre 2023)

Para esta vendedora, mientras antes las estaciones eran solo lugares de paso, en tránsito a otra parte de la jornada, ahora esta estación es su punto de trabajo, su oficina y su local. Llega con un tablero grande cubierto en accesorios de pelo, como moñas, caimanes y vinchas. Este se coloca perpendicular a las paredes del vagón 1, creando una esquina cerrada entre la barra de metal y sus productos. Así, está marcando el territorio como suyo, compartido con las otras personas vendedoras que llegan a acompañarla.

Pausar y detenerse es un acto necesario para que el movimiento no sea agotador para el cuerpo. Vuelvo a pensar en cómo el uso de los no lugares para fines no esperados está conectado a las dinámicas de clase. Para muchas personas las pausas se pasan en las casas, en la cafetería al lado de la oficina y en el parque frente la universidad. Sin embargo, la posibilidad de estos momentos de ocio o descanso dependen del acceso a medios de transporte, las condiciones de las personas para poder consumir en un local y de la disponibilidad de tiempo para salir del lugar de trabajo para buscar un sitio más agradable y separado de las labores. Estas condiciones pueden estar fuera del alcance de las personas que trabajan de una forma informal y precaria como las que observo en las estaciones del TransMilenio.

Sin embargo, el movimiento también puede significar un cambio o un desarrollo. Para pensar en las experiencias de las personas migrantes, las dos descripciones del movimiento son necesarios, porque el movimiento físico de un país o ciudad distinto significa un cambio de estilo y ritmo de vida, relaciones y condiciones económicas, laborales, sociales dependiendo de la persona. Como he mencionado en otros capítulos, las mujeres migrantes venezolanas eran las primeras sujetas que quería incluir en mi investigación, y a pesar del cambio de enfoque, siguen jugando un rol importante en este trabajo porque constituyen una parte de la comunidad de vendedores ambulantes que ocupan y hacen uso de los vagones de TransMilenio. Márquez escribe que “la migración es la ausencia de vinculación permanente con un punto del espacio, pero su gran potencial es que, en este movimiento, el inmigrante introduce nuevas cualidades y recursos al espacio de acogida” (2014, 52–53).

El movimiento es un elemento central de la creación y sustentación de redes. En el siguiente capítulo, voy a hablar sobre las diferentes redes que existen y se sostienen en las estaciones de TransMilenio, que apoyan los territorios construidos allí y ofrecen posibilidades de resistencia al individualismo.

5 REDES DE EXTRAÑOS FAMILIARES

Un vasito de plástico gris, algo flojo, mueve la superficie bajo mis dedos. Debo agarrar solo el borde del pocillo para que no me queme y debo cambiar de mano después de un par de minutos porque no le aguanto. El vapor es profuso, sube rápido y se dispersa en el aire. El olor es potente, azucarado, no me he hidratado bien hoy por eso la fragancia del café me choca, penetra por mi nariz y mi cerebro se contrae, imitando la sensación de la cafeína en un cuerpo no preparado. Debo esperar hasta que se enfríe, no me gusta nada la sensación de quemarme la boca. Es dulce, para mucha gente demasiado, pero así lo prefiero. De hecho, el azúcar le da una consistencia espesa, como un sirop diluido. Mi cuerpo agradece la dosis de endulzante y se complace. No obstante, la dulzura, el amargo del café se percibe y coge fuerza después de tragar. Perdura en la garganta, mientras sus químicos estimulan la mente. Se acaba la bebida, pero en el fondo del vaso quedan granos del azúcar, tinturados de caramelo por otro grano marrón oscuro, preparados esta mañana con agua y transportados por la ciudad en el termo azul cielo. Revuelto el recipiente para que las últimas gotas acojan con la pizca de dulce, y tomo un último sorbito, más deleitoso aún por las proporciones de las diferentes sustancias.

(Reflexión anotada, 23 mayo 2023)

Van der Berg et al. citan a Holland cuando escriben sobre la importancia de los espacios públicos para la interacción entre personas “en terreno neutral”, dentro de un contexto de “la comunidad entera” (2014, 961; traducción propia). Sin embargo, bien sabemos que el espacio nunca es neutral, sino “conflictivo, fluido e inseguro [...] Los espacios surgen de las relaciones de poder; las relaciones de poder establecen las normas; y las normas definen los límites, que son tanto sociales como espaciales” (McDowell 2000, 15). La interacción de personas y las redes que llegan a estructurar estas interacciones son el enfoque de este capítulo que tiene como telón de fondo las dinámicas sociales en la configuración del espacio en los vagones de las estaciones del TransMilenio, lejos de una neutralidad imaginada, para permitirme visibilizar las luchas de las personas en el sostenimiento de sus relaciones y hacer cotidianos.

Voy a presentar algunas personas centrales en las redes de vendedores ambulantes en la estación Calle 45, e indagar en cómo la comida y el cuidado son las características de ellas que más atraen a las otras personas de sus comunidades. Esta discusión se conecta con cómo la domesticación de estos espacios públicos permite que las redes de personas se establezcan e imiten elementos de la vida ‘familiar’, de lo que se asume debería ocurrir solo en el espacio privado. Domesticar ha significado tradicionalmente feminizar, entonces quiero mostrar cómo este proceso no solo se ejerce por mujeres o personas con cuerpos feminizados y que esta feminización significa una manera de apropiarse de este espacio. Para seguir, escribo sobre el individualismo como un elemento esperado del espacio público en una sociedad capitalista que se ha basado en las tradiciones occidentales. La competencia y la lucha por avanzar como individuo en vez de en colectivo son retadas por las redes en el TransMilenio, que permiten una solidaridad entre las personas y facilitan el uso diario de estos espacios públicos.

5.1 Redes de comida

La existencia y operación de la red de las personas vendedoras ambulantes en la estación Calle 45 parece estar vinculada con algunas personas centrales. Para entender cómo funcionan las redes ahí presentes requiero echar una mirada a dos personajes en particular, que son centrales para la socialización de los grupos más grandes. Felder escribe que, de acuerdo con otros trabajos, algunas personas pueden ocupar roles prominentes en los espacios públicos y llegar a ser “intermediarias, pacificadoras o simplemente puntos de referencia en común en el ámbito público” (2020, 678; traducción propia). Por algo, se destacan de las demás personas y sugiero que en este caso la característica relevante es la venta de comida.

La primera persona es una mujer venezolana de más o menos 30-35 años. Por su apariencia, algunos rasgos de la cara y la textura de su cabello, la percibo como afrodescendiente. Lleva el pelo en una cola alta, y está tinturada de rubia, un tono bastante llamativo. En la cara tiene pecas prominentes que cubren las mejillas y la nariz. Tiene una expresión que se ve algo seria, hasta que habla con sus seres conocidos y empieza a sonreír mucho. Debe medir algo similar a mí (bastante baja); cuando está en la estación lleva ropa deportiva, leggings con camiseta, muchas veces coordinada por color y

tenis. Llega al vagón 1 con un carrito con una caja de icopor, desde el cual sirve arepas venezolanas, rellenas de ensalada, carne y salsas. A veces parece tener bandejas completas de almuerzo en cajitas también, a veces sirve jugo. Aunque la presento ahora en más detalle, esta mujer está presente a lo largo de mi trabajo; ‘E’, una de las personas que observaba en muchas ocasiones y con quien pude conversar sobre sus experiencias.

La segunda persona es un hombre blanco, mayor, podría tener 65 o más. Es flaco, de postura marchita, también más o menos de mi altura. Lleva pantalones y abrigo, a veces saco, a veces camiseta. También normalmente lleva gorra. Su voz es bajita y no suele meterse en los grupos más grandes, aunque siempre saluda y muy a menudo se encuentra en conversación con alguien. El hombre llega también con un carrito, más bien una bolsa de compras con ruedas como si fuera camino al supermercado, pero adentro lleva termos de tinto con dulce y botellas grandes plásticas con jugo natural. El carrito tiene rayas verticales verdes y rojas, y lo parquea o a su lado, o a veces en una ‘esquina’, que realmente es un poste de metal entre puertas que crea un rincón muy pequeño.

La presencia de estas personas es confiable y su oferta alimenticia también. Cuando no están, la dinámica parece cambiar, y cuando sí están, se vuelven un punto de referencia de la temporalidad del espacio. Parece que la presencia de ellos sostiene las redes de socialización en estos vagones, pero una razón central es la comida que ofrecen; es el acto de comer y beber que une a esta gente, un acto que estos dos personajes facilitan. Las personas se mueven según donde están estas dos personas:

“La barra [de metal] donde están es chiquita, creo que por eso normalmente están en la otra porque es grande, es más larga. Nadie estaba y es chistoso que llegaron todos a la vez [...] Están riéndose, escucho desde acá. Son 8 adultos y 2 niños, algo así [...] [la mujer] tiene las arepas y ya está vendiendo las arepas, y jugo. Pero las están comiendo ellos, por eso parece que están todos juntos.” (Diario de campo, 18 noviembre 2022)

Destaco este fragmento de mis observaciones porque muestra cómo la mujer con sus arepas toma el rol de unificadora del grupo; terminan reunidos, parados todos juntos durante un rato porque llegó ella con comida. La comida tiene el poder de crear un sentido de comunidad; “Los alimentos crean vínculos sociales y son signos de identidad” (Solans 2014, 120). Significa una pausa de las labores, un encuentro con otros conocidos o no tanto. Es importante reconocer el lugar de esta mujer en la temporalidad del espacio; no es una alarma, un supervisor, una alerta de calendario que invita a las personas a dejar de trabajar con la llegada del refrigerio que interrumpe el flujo de ventas o movimiento y ofrece una pausa social.

El cocinar y comer une a la gente, pero es importante también resaltar que estos procesos han sido tradicionalmente liderados por las mujeres, una responsabilidad que tienen hasta hoy en día en la mayoría de las sociedades (Allen y Sachs 2007, 1). Por eso, la centralidad de la mujer vendedora de arepas no se puede considerar como coincidencia. No solo se trata de que las mujeres preparan la comida en los hogares, también son las que planean la alimentación y hacen las compras (Cairns y Johnston 2015, 111), además la producción industrial depende de las mujeres que trabajan en puestos mal remunerados con condiciones perjudiciales (Allen y Sachs 2007, 6–10).

Para entender la comida, y las mujeres que la suelen preparar, como creadoras de redes, es necesario también pensar en la clase como un factor central a nuestras formas de las relaciones que formamos con, y alrededor de, la comida. Finn dice que “el gusto es tan profundamente formado por la clase que la relación merece atención especial” (2019, 84; traducción propia). En su texto sobre este mismo tema, escribe que la clase define los gustos, los deseos y creencias que tenemos sobre la comida, además del acceso que tenemos a ciertas comidas. Por eso, sigue la autora, la idea de que algunas personas tienen buen gusto y otras no, tiene que ver más con que los sectores de la sociedad con más poder e influencia han podido decidir como los gustos son clasificados, generalmente de acuerdo con los gustos que ellos mismos consideran como buenos. De hecho, según Lemon, la comida callejera en Estados Unidos ha sido tradicionalmente comida para la clase obrera, para comer rápido entre trabajos manuales o en camino a otras labores (2019, 53). El acto de servir comida en lugares de tránsito, por lo tanto, también enfocaría en personas de la misma clase trabajadora, sin el tiempo de sentarse a disfrutar un almuerzo más relajado.

Según la manera en cual la academia y la ciencia occidental ha valorado ciertos sentidos sobre otros, el gusto se ha considerado como un sentido más ‘primitivo’ (Ramos 2022, 69). Esto me invita a pensar el sentido del gusto no solo en relación con la clase, sino también con otras categorías sociales coloniales como la raza. Pensando en la producción de la comida, vuelvo a mencionar que en muchos casos son las mujeres pobres y racializadas que ocupan los puestos más ‘sucios’, mientras las mujeres blancas y de clases altas también pueden delegar las tareas domésticas, incluyendo la preparación de la comida, a otras mujeres (Allen y Sachs 2007, 4–7). La raza también se manifiesta en nuestras decisiones acerca de las compras, como Cairns y Johnston muestran, que algunas mujeres canadienses demuestran una preferencia por la tienda con dueño blanco “‘apasionado’ [...] (el nombre de quien ella conoce)” sobre la de la “‘familia asiática’ [...] mientras sentía una conexión con Dan [el dueño blanco] [...] siente que no puede hablar bien con los otros” (2015, 121; traducción propia). El proceso de designar un ‘otro’ nos limita en las conexiones que hacemos con estas personas ‘otras’.

En el caso de E, la vendedora de arepas, sus clientes suelen pertenecer a un grupo de migrantes ejerciendo trabajo informal. Primero lo notaba por sus acentos, por los fragmentos de conversaciones que escucho, y conversando con ella vi que tenía razón, aunque ella ha visto un cambio:

“E: Antes yo tenía era puros vendedores venezolanos, pocos colombianos, y ahorita los venezolanos se fueron, para allá, para la selva, para Estados Unidos, y me bajaron mucho las ventas [...] eran clientes fieles allí” (entrevista, 14 noviembre 2023)

E, de alguna manera, está cuidando del grupo, por darles el alimento durante la jornada laboral. Percibo por eso una relación casi maternal entre esta mujer y sus clientes. Llegan a buscarla para conseguir alimento, para hablar con sus pares, sus compatriotas. Como ya sabemos, las mujeres asumen roles de cuidado por una suposición sobre su ‘naturaleza’, cuando en realidad lo hacen por patrones sociales que todos los días son replicados y reproducidos (McDowell 2000, 114). Me causa un poco de conflicto pensar en esta mujer como la madre de sus clientes y que al hacerlo siga perpetuando estos patrones, pero al mismo tiempo creo que es relevante subrayarlo, ya que estas

reflexiones no salen de un vacío, se refieren a situaciones que observo y experimento, y no es casual que llegue a esta comparación.

5.2 Profundizar en el cuidado

Mientras el cuidado ha sido tradicionalmente una labor feminizada, y por eso ha sido menospreciado, esto no significa que solo sea practicado por las mujeres. Más bien significa que los hombres que practican estas labores pueden percibirse feminizados igual que los espacios donde se ejerce. Tal vez sea más llamativo, entonces, que vea replicada la misma dinámica ‘familiar’ en el caso del hombre que vende café. El café calienta, energiza, prepara, anima y abraza. La persona que lo sirve, entonces, está aportando al proceso de despertar el cuerpo y acompañarlo en la continuación del día. Pero ¿la feminización de los hombres que cuidan qué impacto tiene? En el caso de esta persona, veo desarrollar una relación de confianza y acompañamiento. Este hombre, al igual que la mujer con las arepas, parece vender principalmente dentro de la misma comunidad:

“No escucho de qué hablan pero parece amable [...] Las dos chicas están sentadas en la barra y los hombres están de pie pero uno apoyándose en la reja [...] Uno de los chicos con canasta [de dulces y papitas] se ha puesto en una esquina, bueno, al lado de una puerta donde hay como una columna y está sacando algo de una bolsa que estaba allá en el piso, hay dos bolsas, una con ruedas, y sacaron unos vasitos y sirvieron alguna bebida que ahora están tomando con [el señor que vende bebidas] que está comiendo un paquete de papas.”

(Diario de campo, 22 septiembre 2022)

La bolsa de ruedas es el mismo carrito del señor del café, con sus rayas verdes y rojas. Un elemento que destaco es la confianza que los chicos tienen con el señor. Él no los sirve, sino que los manda a buscar sus propios vasos y bebidas. Se conocían de antes, han compartido en otros momentos, tienen suficiente conexión para no temer o sospechar que podrían hacer trampa de algún tipo. Se me hace difícil evitar otra comparación con la dinámica familiar. Teniendo en cuenta que este análisis viene después del primero, así que obviamente busco conexiones, ahora miro al señor del café como una

figura de abuelo para los jóvenes de la estación. Él se queda en un lugar fijo, en su rincón del vagón, y los vendedores ambulantes le pasan a saludar y acompañar entre sus viajes en los buses. Después de recibir su café, los dos jóvenes vuelven a compartir con él. No es solo un intercambio de cliente y proveedor, sino que hay y se percibe el elemento social, de compañía, de familiaridad, hasta de solidaridad.

Nayak escribe que “el cuidado emerge mediante una división de labor sexual, neo-colonial, capitalista, que puede llegar a incrementar las relaciones patriarcales, coloniales y heteronormativas” (2023, 175; traducción propia), entonces para entender los cuidados hay que considerar el impacto de estos sistemas de opresión. No hay la misma expectativa sobre los hombres que las mujeres cuando se trata del cuidado (Milligan y Morbey 2016, 107). Si bien se dice que la ‘naturaleza’ de las mujeres es de cuidar, los hombres asumen el rol de proveer para la familia, siendo los que salen a trabajar mientras las mujeres se quedan en casa (Vargas 2023, 15–16). Por eso, cuando los hombres ocupan roles de cuidado, existe un proceso de feminización, que pone en duda sus características masculinas según la masculinidad hegemónica (Milligan y Morbey 2016, 108). Lo mismo pasa con hombres con diferentes construcciones de masculinidad ‘subordinada’, por ejemplo, los hombres gay, hombres racializados u hombres desempleados (Nayak 2023, 171–72).

En el caso del señor del café, pienso en su posición social como un hombre mayor; según la revisión que hacen Milligan y Morbey de trabajos teóricos, hay una percepción que los hombres mayores exhiben una “masculinidad disminuida” (2016, 109; traducción propia). En una sociedad capitalista donde la rentabilidad se prioriza, la edad, entre otras categorías, es una vulnerabilidad que nos hace menos productivo, por eso de menor valor (Pérez Orozco 2014, 126). En respuesta, en el ámbito del cuidado, los hombres mayores suelen enfocarse en las tareas relacionadas a la fuerza o la autoridad (Milligan y Morbey 2016, 108), algo que me hace considerar si el señor del café cuida a los vendedores ambulantes, pero desde una posición específica, que le permite aún mantener un cierto estatus social. Algo que sí me parece pertinente a esta idea es como, a diferencia que la señora de las arepas, quien siempre está de pie, atenta a las personas que quieren comprar, el señor se mantiene sentado en la barra de metal, y en muchos casos sus clientes tienen que servir su propia bebida. Arriba, destaco eso como una señal de cercanía entre él y las personas que compran su café, y

mientras aún me parece cierto, también identifico que su corporalidad y su mando de otras personas podrían representar una manera de no renunciar a un poder masculino.

Felder describe como “las relaciones fugaces con ‘extraños familiares’ –aquellos que el habitante urbano reconoce y observa repetidamente, pero con quienes nunca interactúa – tienen significado emocional porque ofrecen un sentido de familiaridad [...] ayudan al habitante urbano a desarrollar ‘zonas de confort’ en las cuales se siente ‘en casa’” (2020, 678; traducción propia). Estas personas llegan a formar parte del entorno cotidiano en los espacios públicos. Para el desarrollo de esta idea, me quiero referir a un texto de Richaud en el que postula que las personas crean “territorios de hogar” en los espacios públicos urbanos mediante un proceso de transformar extraños en “otros” conocidos (2018, 575). Las relaciones y los lazos entre personas que en otro espacio no se conocen, contribuye a la formación y sostenimiento de los territorios de estas personas.

Este territorio de hogar se ve consolidado cuando, un día mientras comía una de sus arepas, pedí un jugo de E, y la escucho hablar con una compañera:

“Me haces un favor preguntas a mi papá [...] [señala hacía el señor con el tinto] El que está allá con el carrito verde y rojo...”

Así que yo pregunté:

“Yo: ¿Él es tu papá?”

E: Sí [risa] [...] Lo traje desde Venezuela ... estaba flaquito, flaquito, flaquito ...

Yo: ¿Ah sí?

E: Pero bueno tiene sus cosas acá y la gente dice que hace el café muy bueno” (conversación anotada, 30 noviembre 2023)

Me parece interesante destacar que, aunque él es el padre, en hacer posible que él viniera a Colombia, e instalarlo en algún tipo de trabajo, le cuidaba. Las personas mayores son vistas como sujetas de

cuidado, incapaces de cuidarse a ellas mismas (Russell 2007, 176). Como hemos visto anteriormente, las labores del cuidado han sido tradicionalmente asignados a las mujeres. Es un trabajo desvalorizado, en parte porque implica una conexión a las personas menos valorizadas de la sociedad (Robles Silva 2005, 51); en una sociedad capitalista, neoliberal como la nuestra, los cuerpos con menos capacidad de producir son considerados como menos valorados, menos importantes (Moreno Toledo 2010, 2–3). Estas personas no son vistas como valiosas, por ende las personas que las cuidan tampoco lo son. Estas personas son las personas viejas, como las personas con discapacidad o niñas.

Varios estudios muestran como las mujeres quedan a cargo de sus parientes mayores cuando necesitan de cuidado (Srivastava 2020). En el caso de ser sus madres o padres, se evidencia un cambio de roles, porque la sujeta de cuidado llega a ser la proveedora (Schulz y Eden 2016, 85). El ejemplo de E y su padre demuestra un contexto en el cual la hija está cuidando de alguna forma al padre, aunque él también aporta mediante sus haceres y la compañía que brinda a su hija en la estación. Así, los dos forman parte de una relación de cuidado, primero dentro de la unidad familiar, segundo como parte del territorio de hogar de la estación.



Vendedor de tinto con su carrito y clientes/ compañerxs, estación Calle 45. Foto propia.

El ‘sentirse en casa’ que menciona Felder (2020) me empuja a pensar en lo que significa la casa y el hogar; no puedo evitar el pensamiento de que en el contexto que observo, este ‘sentir en casa’ está marcado también por la presencia de la figura madre y de la división sexual del trabajo. Las mujeres designadas como las cuidadoras han sido puestas al centro del núcleo familiar. Por eso, son ellas las que posibilitan que la gente se una y se sienta en casa. Allen y Sachs escriben que “la participación de las mujeres con la comida construye quienes son en el mundo – como individuos, miembros de una familia, trabajadoras – en maneras profundas, complejas, y a menudo contradictorias” (2007, 1; traducción propia). Cocinar es una parte reconocida del proceso de cuidar, especialmente porque conecta a la comunidad social y cultural de las personas (Trees y Dean 2018, 2407). Dado que las madres han sido las responsables de la alimentación de las familias, en contextos migratorios cae en ellas también la responsabilidad de preservar la cultura. Por ejemplo, usan la comida para preservar prácticas marginalizadas (Allen y Sachs 2007, 9), reconciliar los gustos de la familia por platos tradicionales con influencias de los países receptores (Beyers 2008, 9), y mantener recetas tradicionales a pesar de limitaciones de tiempo, recursos y acceso a los ingredientes necesarios (Solans 2014, 130–32). La vendedora de las arepas representa esta conexión cultural mediante la comida que prepara, entre Colombia y Venezuela, así las personas migrantes que frecuentan los vagones de la estación Calle 45 encuentran en ella un vínculo a la casa que dejaron en Venezuela. Beyers escribe que la comida casera “refleja el sentido muy íntimo que tiene la gente de pertenecer a una o más comunidades” (2008, 9). Aunque la autora habla del consumo de comida casera en el espacio doméstico, siento que la producción de un sentido de pertenencia se ve también cuando las personas vendedoras ambulantes de Venezuela comen las arepas al lado de sus compatriotas en las estaciones. En parte, la oferta de esta comida típica contribuye a la domesticación de estos espacios públicos, que mediante el compartir de comida y la realización de tareas de cuidado, terminan representando un espacio doméstico.

En su poderoso trabajo sobre la política de la comida y la importancia del género en esta conversación, Tracy Deutsch destaca algunas maneras que históricamente las mujeres, específicamente en el contexto norteamericano, han re-pensado las comidas del día en torno a la comunidad, en vez de algo enfocado y ligado a la casa, y por eso a la producción de las mujeres: iniciativas como cocinas comunitarias y cooperativas tenían como propósito reducir la carga de las mujeres en el ámbito doméstico y mostrar que “las comidas no tenían que ser preparadas por las madres, ni consumidas en un contexto familiar, para ser nutritivas y productivas” (Deutsch 2019,

220; traducción propia). Creo que esta idea da fuerza al argumento de que las personas pueden sentirse en familia fuera del hogar, y la comida puede replicar el sentido de pertenecer, incluso cuando es preparada por otra persona. Claro, no estoy diciendo que la venta de las arepas por esta señora en la estación es igual que una cocina comunitaria, ni en propósito ni en resultados, pero es interesante pensar en cómo la comida une a la gente y facilita la creación de comunidades.

Asimismo, diferentes trabajos han reconocido que comer en conjunto, tanto en los carritos de tacos (Lemon 2019, 120–21), como en una cocina comunitaria (Britton 2008, 452), puede permitir experiencias sociales que en otras situaciones no pasarían. En efecto, “la comida [puede] sostener nuevas formaciones sociales, no solo las familias convencionales y no solo dentro de las paredes de la casa familiar” (Deutsch 2019, 221; traducción propia). Es más, participar en prácticas relacionadas con la comida en espacios públicos puede retar las formas tradicionales de relacionarse con otras personas en estos espacios, hasta “introducir nuevas maneras de dibujar las fronteras sociales” (Lemon 2019, 122–23; traducción propia).

5.3 Domesticando el espacio público

Las referencias al hogar y la casa en el contexto público urbano es parte de un proceso de feminización. Si los espacios públicos son vistos como masculinos, de hecho, mucho ha sido escrito sobre el diseño de estos espacios como realizado por y para los hombres y sus haceres (Massey 1994, 233–34). Es curioso pensar que los haceres que habitan algunos de estos espacios ha implicado domesticarlos. Mientras las paredes de metal, la falta de objetos personales y las puertas que dejan entrar el aire frío bogotano representan un lugar que no acoge, las acciones y el compartir de la gente permite leer y vivir los espacios de otra manera.

Para aportar al análisis de la domesticación de estos espacios, pienso en lo domestico y qué significa. Linda McDowell describe los orígenes de la domesticidad en contraposición a los espacios del trabajo asalariado, usando el contexto de la división de los espacios privados y públicos en las

sociedades industriales capitalistas del occidente (McDowell 2000, 114–17). Se decía que las mujeres eran naturalmente más capaces de ejercer las tareas de la casa y la familia, tareas que se cumplían sin salario, y por eso no eran valoradas. Es importante entender que, en este orden de ideas, lo doméstico no existe sin estar en contraste a lo público. Vicente-García apoya esta conceptualización cuando escribe que “la parcelación de la ciudad globalizada está impulsada por el sistema capitalista industrial mediante la división sexual del trabajo y los roles de género” (2022, 50). Esta división significa la asignación y creación de ciertos espacios para el desarrollo de dichos trabajos y roles, “al hombre le corresponden las zonas urbanas donde se desarrolla el empleo, el comercio y la economía, mientras que las mujeres son desplazadas a las zonas residenciales, los espacios domésticos y de cuidados” (Vicente-García 2022, 50). Lo doméstico, entonces, es el opuesto a lo público, donde se debe ejercer los cuidados de la familia lejos del ámbito del trabajo y la política.

No obstante, debemos volver a problematizar la división de lo público y lo privado para entender mejor cómo funciona lo doméstico. Mientras es cierto que ciertos haceres han sido delegados a ciertos espacios, y que llevan consigo una carga de valor según los cuerpos que los ejercen, no creo que podamos decir que lo doméstico sea lo opuesto a lo público cuando el cuidado y los haceres relacionados al cuidar se encuentran también en los espacios públicos (Bernal, Giraldo, y Ramírez 2023, 235). Esta dicotomía no necesariamente tiene en cuenta las experiencias de las mujeres racializadas y de clase baja, que ya hacen presencia en los espacios públicos, trabajaban fuera y dentro de la casa, haciendo que los espacios domésticos no tenían barreras concretas sino borradas. Una diferencia que quiero resaltar es el poder que venía con el espacio público para los hombres, y no para las mujeres, a quienes no se permitían los derechos de la libertad que venía con el espacio público. Que ahora haya mujeres en posición de poder, que ‘disfrutan’ de estos beneficios, no significa que las mujeres ahora sean ‘libres’, porque en estos mismos espacios siguen trabajando de manera precarizada las mujeres ‘otras’. El proceso de la domesticación, entonces, podría entenderse como de una superposición de los haceres que permite a las personas apropiarse de los espacios mediante los usos que hacen de él.

Creo que esta domesticación se observa en el lenguaje corporal de las personas, y en cómo habitan los espacios de los que se han apropiado, durante las interacciones cotidianas:

“Las chicas [...] están descansando. Están riendo, se ven relajadas en la barra con la niña entre las dos, ella está detrás de la barra como apoyándose mientras ellas se sientan encima.” (Diario de campo, 22 septiembre 2022)

“He subido a la reja para sentarme [...] Uno de los chicos del grupo musical también está así, ah, dos ahora, tienen, uno tiene [arpa], otro tiene guitarra y parlante y el otro tiene, imagino que es la letra como escrita en papel. Estoy sentada básicamente entre los músicos ahora, que cruzaron para subir un bus, pero después no subieron, entonces están a mis dos lados [...] (Diario de campo, 6 de septiembre 2022)

Uno estos dos fragmentos de mis observaciones por el uso de la barra de metal que recorre las ventanas grandes de los vagones. Creo que son un soporte de accesibilidad física para personas con discapacidad, además posiblemente sirven para visibilizar el vidrio, y por eso para evitar accidentes, pero en la realidad se han convertido en un mueble sobre el cual nos sentamos, hablamos y jugamos.



Vendedorxs ambulantes se acomodan en la barra de metal en la estación Calle 45 mientras almuerzan. Foto propia.

Mirando a las personas reunidas en estas barras pienso en una referencia de mi pasado; viviendo en La Habana, Cuba, aprendí que las personas habitantes de la ciudad se refieren al muro que separa el malecón del mar como ‘el sofá de La Habana’. Otra referencia más reciente es la de un muro frente el edificio de Aulas de Ciencias Humanas en la sede de Bogotá de la Universidad Nacional de Colombia, al cual también se le dice ‘el sofá’. Elementos materiales fijos en un espacio público con un propósito de separar, marcar, que en práctica se han convertido en muebles de la sala principal de un espacio domesticado. El segundo fragmento, donde me encontré sentada entre los músicos, sigue:

“Es una sensación bastante particular [risa]. Me siento, no sé, cómo, ¿incluida? No. Estoy como parte de los muebles [...]” (Diario de campo, 6 septiembre 2022)

La barra donde todos estamos sentados actúa como un mueble del salón, pero ubicada allí en el grupo, hago referencia a sentirme como mueble. Reflexionando ahora, este ‘ser mueble’ podría tener diferentes interpretaciones. Primero, en inglés decimos que algo es parte de los muebles para significar algo establecido, siempre presente en cierta situación o contexto. Un dicho que parece ir muy en contra de lo esperado de los espacios públicos. Segundo, los muebles suelen estar presentes en lugares cerrados, privados y a menudo domésticos. Cuando pienso en muebles, imagino los sillones de la casa de mi madre, las piezas antiguas en madera coleccionadas por mi abuela, la mesita de noche donde pongo a cargar mi celular al lado de una foto de mi perra. Lugares familiares no por ser conocidos y reconocibles, pero por ser de la familia o de personas queridas. Conecto los muebles a la casa y al hogar. Ubicar muebles metafóricos en el espacio público los designa como aptos para ser domesticados y dotar a las personas con esta etiqueta también suscita una idea de domesticidad, comodidad y estabilidad.

Mientras la domesticidad se ha creado como un “ideal” en la sociedad patriarcal y capitalista, solo se entiende así si existe en los espacios designados como domésticos, privados y lejos de los espacios de productividad (Hernández Reyes 2021, 59). Con el propósito de mantener esta distinción y promover la máxima productividad en el espacio público, diferentes prácticas y elementos de diseño

han sido usados en las ciudades. Primero, refiero a algunos rasgos de la dicha ‘arquitectura hostil’ como “los pinchos, bolardos, pivotes [...] hechas de materiales duros y fríos e instaladas en los soportales, repisas y bordillos; el exceso de reposabrazos en los bancos que no cumplen ninguna función estructural”, entre muchos más que tienen el propósito de dificultar que la gente se acomode, se reúna y se quede en los espacios públicos que no han sido pensados para estos haceres (Betriu 2022, 102).

También creo que es relevante mencionar las prácticas de los agentes institucionales de hacer mover a personas que ocupan estos espacios por tiempos extendidos. Se ve cuando personas habitantes de calle intentan dormir bajo el toldo de una tienda o cuando un grupo de jóvenes se congregan en un centro comercial; la guardia de seguridad y la policía llegan a impulsar que se muevan a otros sitios. Estos ejemplos muestran que el orden esperado del espacio público se defiende desde la institucionalidad, así que los haceres y las redes que lo retan lo hacen frente obstáculos difíciles de afrontar.

5.4 Retando al individualismo

Pensar estos espacios masculinos en clave ‘doméstica’ puede hacer posible encontrar otros puntos de derivación de otras prácticas y usos esperados. En este momento, hablo de cómo la domesticación del espacio público y las relaciones que implica y permite, se puede leer como una alternativa, una manera de cuestionar los haceres individualistas para los cuales el espacio ha sido pensado. Cada uno en su propio mundo, con su propio propósito aislado de las demás personas, hasta que se hablen, se unan y uno piense en las necesidades del otro. Este apartado tiene como propósito pensar en el individualismo vigente en los espacios públicos y en las maneras evidenciadas en los vagones de estas estaciones que lo retan.

A pesar de las ideas y prácticas individualistas del neoliberalismo, hay lazos sociales que se forman en los espacios públicos de las ciudades en forma de redes y actos de solidaridad. Ahora, quiero explorar cómo nacen y se desarrollan estos lazos para componer las redes que sostienen nuestras experiencias. Felder explora los tipos de lazos sociales y escribe que existen lazos débiles entre las personas no conocidas íntimamente, pero que saludamos, y con quienes conversamos un poco cuando las vemos (2020, 681). Con el tiempo, pueden llegar a ser lazos fuertes, como son los de las relaciones más personales e íntimas. Claramente, las divisiones entre los tipos de lazos no son fijas, y las relaciones ocurren en un espectro amplio de posibilidades.

“[las personas] están hablando con la chica que pensé que solo estaba esperando un bus, pero ahora está conversando con ellos y posiblemente es conocida del grupo [...] Había un medio saludo entre el man del tinto y una señora que acaba de llegar con tinto y salsas para algo en una caja encima de un carrito [...] Ahora hay un hombre que se ve muy joven con sandalias, cobija y un niño en sus hombros, que ahora está en el piso, y fue a saludar a las chicas. Están hablando, también saludó al del tinto [...]” (Diario de campo, 24 octubre 2022)

Algunas personas en esta situación conversan, otras solo se saludan, y aunque no lo he mencionado en mi observación, seguramente hay algunas que ni hablan pero que si se reconocen por tener conocidos en común. El intercambio continúa:

“[...] hay una chica con jugo, un chico con otras cosas, saludan a las otras. Ahora volvió el papá del niño. Ha crecido el grupo, pero de ancho, están llenando el pasillo. Son 11 personas incluyendo el niño. Parece como si el niño fuera de todos. Otro man lo tiene en los brazos [...] está en el hombro de otro [hombre] [...] todos están hablando, interactuando.” (Diario de campo, 24 octubre 2022)

El nivel de familiaridad que han desarrollado entre vendedores y vendedoras ayuda a estructurar el territorio que han formado en el vagón. No solo se trata de la cantidad de gente, ni de qué tan a

menudo se ven (Felder 2020, 683), sino del sentido acogedor del espacio como resultado de la presencia de otras personas que representan una conexión social.

En adición, veo pertinente destacar la replicación de una dinámica familiar respecto al niño. Otra vez, las personas están participando en acciones del cuidado, esta vez la labor compartida de cuidar un niño; mientras el padre no está, varias otras personas asumen el rol de cuidador, observando, entreteniendo e incluso sosteniendo físicamente al chico. Estas interacciones de nuevo evidencian la domesticación de este espacio público, que se puede leer también como una feminización.

Para seguir con esta idea, pienso en las mujeres vendedoras ambulantes en la estación Calle 45. La comunidad de estos tres vagones no está integrada solo por mujeres, pero algo que he notado es que las mujeres al contrario que los hombres a menudo se mueven en pares, incluso cuando suben a los buses para vender sus productos.

“Hay dos de las mismas mujeres que he visto antes. También otra mujer que no estaba con ellas. Hay las dos que eran como amigas con una niña, pero la niña no está, bueno hay [otra] niña, pero está con la otra mujer, esa otra es la que pensé que era la esposa del chico con la gorra roja el otro día, ella es afrodescendiente, muy joven y la niña tiene pelo muy crespo como ella. Ella tiene su canasta de productos.” (Diario de campo, 27 septiembre 2022)

Hay dos mujeres que veo juntas frecuentemente, pero es solo una de ellas, junto a la joven que aquí está acompañada por una niña las que suben al bus. Yo también subo y observo mientras estas dos mujeres venden sus distintos productos, acompañadas por la niña de más o menos 5 años:

[Una de las mujeres]: “Amigas que pena molestarlas, buenos días para todos damas y caballeros, que pena molestar, familia [...] estoy aquí porque no cuento con empleo, soy

madre de 2 niños [...] estoy vendiendo unas mentas que se llaman Mindy con hierbabuena la caja [de] 28 para 500 pesos, también bolsas para basura, en la tienda cada una vale 400 acá salen menos de 200 pesos y lo necesito porque es una gran ayuda para mí [...] de pronto se motivan [...] [habla directo a la niña que está con ellas]: ven mi amor para que tu mamá pasa con la canasta”

[La mamá de la niña]: “A la orden, papitas y dulces a la venta, a la orden”

(Presentación de dos mujeres vendedoras, 27 septiembre 2022)

Destaco este momento porque me parece representar que estas mujeres, aunque compiten por un mismo público, se están apoyando entre ellas. La madre de la niña se queda quieta mientras la otra se presenta y después ella que ya ha hablado toma cargo de la hija de la otra para que empiece a vender y se pueda mover por el bus. No son ellas las grandes amigas que siempre veo juntas, sino compañeras, con una relación no necesariamente tan cercana (aunque no puedo estar segura de eso), que ven en la otra un apoyo y por eso también pueden apoyar. Creo que es importante reconocer que los lazos que muestro en este apartado existen dentro de una misma comunidad; tener algo en común, en este caso las actividades económicas, pueden ser un punto para iniciar una relación, para crear confianza y sentirse seguro.

La lógica capitalista y neoliberal en la cual operamos en las ciudades se centra en el individualismo y la competencia (Torres Dávila 2020, 28). Se centra en el avance del mercado, y por eso en las pocas personas que terminan ganando de eso, mientras la idea de comunidad, la existencia de la colectividad se olvida, se menosprecia y se socava (Archer 2016, 58). En un trabajo sobre la ciudad de Quito, Torres Dávila indaga en el impacto de este individualismo en las formas de habitar la capital de Ecuador. El autor escribe que “Los valores prescriptivos de la propiedad privada, el individualismo, la riqueza y el consumo se constituyeron en los referentes compartidos de la vida en la ciudad, interponiéndose a las iniciativas colectivas y comunitarias la aspiración [...] del progreso individual” (2020, 24). La necesidad de competir y 'avanzar' de forma individual es central y las ciudades suelen ser ejemplos por excelencia de estos ideales, dado que “los actuales gobiernos neoliberales han propiciado urbanizar desde la segregación social y cultural con las políticas de

deudas y recortes que han servido para dismantelar “la ciudad de todos” pronunciada en 1969 por Lefebvre” (García Ranedo 2019, 593).

Luego, la competencia fomenta la segregación social mencionada arriba; debemos competir con nuestros pares para no quedarnos en una posición de desventaja mientras otras personas prosperan. Bauman escribe que “la sociedad individualizada está marcada por la dilapidación de los vínculos sociales, el cimiento mismo de la acción solidaria” (Bauman 2006, 35). Vemos cómo el individualismo prima, el avance del uno se logra al precio del retroceso del otro, pero es importante darnos cuenta de que el ‘uno’ tampoco gana. Eso porque en un mundo individualista, perdemos la oportunidad de aprender de las personas a nuestro alrededor, de ver desde otra perspectiva y crecer como resultado (Nordin 2020, 98).

El individualismo también es “una de las caras de la economía popular” (Giraldo 2017, 49), dado que opera dentro del contexto más grande de una sociedad capitalista (Tovar 2022, 378). La competencia por oportunidades y fuentes de ingreso convive con las posibilidades de solidaridad frente la adversidad “y los ataques del estado” (Giraldo 2017, 49–50). En cuanto el contexto que investigo es importante no caer en una romantización de los ejemplos de comunidad que observo porque solo son algunos elementos de una situación social más amplia que puede contener también ejemplos de conflicto y competencia (Tovar 2022, 377).

La competencia también existe como una táctica de la sociedad patriarcal para mantener a las mujeres en una posición de alteridad; nos enseñan a ver a las otras mujeres como una amenaza a nuestro progreso, por eso es una competencia. Las mujeres pueden triunfar y ganar posiciones de estabilidad y poder, mientras las perdedoras quedan precarizadas (Ortiz Guitart 2007, 14–15). Sin embargo, “la sororidad se planteó como una alternativa a la rivalidad propiciada por el patriarcado y como un pacto afectivo-político para aunar fuerzas contra esa estructura de dominación” (Solana y Vacarezza 2020, 7). Me parece que esta sororidad como forma de solidaridad contra el patriarcado es una manera interesante de entender las relaciones sociales entre mujeres en el espacio público.

6 CONCLUSIONES

6.1 Puntos para destacar

Planteé este trabajo usando una metodología feminista. He intentado mantener siempre una reflexividad en cuanto a mis preguntas, mis haceres y mis conclusiones. Además, ha sido muy importante emplear una autocrítica constante, con el fin de evitar caer en los patrones coloniales de investigación desde afuera, desde una objetividad, que bien sabemos que no existe, a menos que hablemos de la ‘objetividad fuerte’ feminista (Silvestre Cabrera, López Belloso, y Royo Prieto 2020, 310).

La deriva como apuesta metodológica retaba mis preocupaciones sobre la logística de hacer trabajo de campo y sobre las posibles inconveniencias que mi presencia podía causar. Pude pensar el movimiento de la ciudad como una característica central de cómo la vivimos y apreciar la interconexión de diferentes sistemas y experiencias desde otra perspectiva. Dejar que el campo me llevara significaba no solo ver, sino sentir mi entorno.

En adición, es importante resaltar, como he repetido a lo largo del trabajo, mi deseo de que mi investigación sirva para retar al orden esperado del espacio público, para cuestionar al sistema capitalista, sus sesgos y opresiones. Espero profundamente que puedan ver reflejado este objetivo cumplido y planeo usar esta sección de conclusiones para realzar las maneras en las cuales los territorios construidos en las estaciones del TransMilenio por las personas que trabajan allí constituyen un rechazo de la masculinidad de la ciudad, mediante la domesticidad y la solidaridad.

El capitalismo patriarcal es un sistema opresivo y eso se refleja en las ciudades construidas dentro de ello. Los procesos del urbanismo que empezaban en los tiempos de la industrialización y la zonificación de las ciudades organizaban el espacio según los haceres de producción y reproducción. Este proceso reforzaba y definía los roles de género y dificultaba desde luego la inclusión visible y valorada de las mujeres en el ámbito público de la vida (Valdivia 2018, 67–68). Los sistemas de transporte también priorizan el acceso a las zonas de oficinas y negocios, facilitando los trayectos de ida y vuelta, no los que implican más paradas, diferentes horarios o viajes más largos.

Como afirmo en el capítulo ‘Ser otrx en la ciudad masculina’, la infraestructura de las ciudades, en particular para nuestro contexto de las redes de transporte, hace difícil su uso por parte de personas con discapacidad: pocas estaciones tienen acceso sin rampas empinadas o escaleras. Tampoco hay lugares para sentarse, ni baños en los espacios públicos. Eso impacta también a las personas mayores, acompañadas por niñxs. El cuidado, entonces, no se facilita nada en los espacios públicos de las ciudades, de hecho, se dificulta.

Si bien el neoliberalismo nos ha enseñado a emplear una actitud individualista, siempre priorizando la ganancia y la propiedad personal sobre las necesidades de otras personas, y delegando los haceres de cuidado a ciertas mujeres, aun cuando las condiciones no se disponen, esta no es la única forma de relacionarnos. La domesticación del espacio público, en este trabajo ejemplificado en las maneras de ocupar las estaciones del TransMilenio, es un acto en contra de lo esperado en un espacio público ‘masculino’ e individualista. Eso quiere decir, que la actitud individualista de estos espacios, donde la rentabilidad se prioriza sobre las relaciones interpersonales, donde todxs están en un flujo de movimiento constante, donde las personas más arriba en las jerarquías sociales ejercen poder sobre otros cuerpos, donde el cuidado y la necesidad son invisibilizadas, representa estereotipos de la masculinidad hegemónica. La fuerza, la racionalidad y el poder (Minello Martini 2002, 17). La lógica colonial sigue vigente en las ciudades modernas y los hombres blancos disfrutan de dominio sobre las demás personas. No todos, porque también deben ser ricos, deben ser capaces de producir y ganar dinero, de replicar la familia nuclear, dentro de la cual siguen ejerciendo su dominio sobre su esposa e hijos. Así nos lo enseña el sistema en el cual vivimos y crecemos.

Lo doméstico se conecta al ámbito privado, donde se debe contener el cuidado de la familia, normalmente a cargo de las mujeres en sus propias casas, aunque hemos visto que las mujeres racializadas también son, en algunas situaciones, responsables por las tareas domésticas en otras familias (Allen y Sachs 2007, 10–12). Al ejercer esta domesticidad en los espacios públicos, cuidando de la gente en estos lugares, se retan límites impuestos por el sistema patriarcal. En las estaciones del TransMilenio, ciertos grupos de personas se alimentan, se abrazan, se cargan entre ellas, mostrando la capacidad de la gente de convertir los espacios en territorios suyos, hechos por sus propios usos. Estos territorios pueden significar una re-definición del espacio, de los haceres y de lo apropiado.

El vínculo impuesto de la domesticidad y lo femenino es obviamente problemático. Alimenta la división binaria de los cuerpos y los espacios, porque sugiere que ciertas personas deben cumplir con ciertos roles, en ciertos espacios limitados, algo que como hemos visto es impuesto por el sistema sexista del capitalismo. Esta división se naturaliza, un proceso que permite el menosprecio de las personas feminizadas y sus haceres. Las mujeres, asociadas con las tareas domésticas del cuidado, aún tienen la responsabilidad por estos haceres si quieren salir del ámbito doméstico para hacer otras cosas, significando menos tiempo y energía para dividir entre sus labores (Pérez Sanz 2013, 102).

Me parece entonces que domesticar el espacio público no solo reta al orden tradicional, sino también se burla de ello, al mostrar que los espacios no se pueden dividir tan sencillamente. Las personas tampoco: los territorios que vemos en las estaciones muestran una mezcla de cuerpos convirtiendo el espacio en algo colectivo, amable y de apoyo, mostrando que no solo las mujeres pertenecen a los espacios domésticos, y la familia no es ámbito solo de ellas.

Los argumentos a lo largo de mi trabajo representan resistencias al orden esperado en la ciudad masculina. Al habitar los no lugares que son las estaciones del TransMilenio, las personas sujetas de mi investigación se ponen en oposición a la reglamentación de los espacios en procesos de privatización, y al individualismo capitalista patriarcal que limita el desarrollo de prácticas colaborativas y redes de apoyo. No necesariamente son haceres conscientes, pero al poner el cuerpo para apropiarse de los espacios públicos y sostener los territorios que construyen allí, estas personas

resisten a los sistemas que perjudican las personas ‘otras’ y representan otras maneras de conceptualizar las ciudades.

6.2 Aquí (nos) paramos

Esta investigación y el texto que ha resultado es un fragmento de todo lo que se podría aprender de las personas, redes y haceres en las estaciones del TransMilenio. A pesar de las limitaciones, quisiera resaltar cómo lo aprendido durante este proceso me va a alimentar de aquí en adelante, y lo que ustedes, las personas que me leen también pueden tomar de mi experiencia.

Aladro reconoce que “comprender a la ciudad como derecho desde una perspectiva de género necesariamente debe partir de una desigualdad presente en lo que se ha llamado “dimensión de acceso” (Aladro 2019, 34). Es necesario entender las barreras y opresiones enfrentadas por las personas otras, para poder pensar lo que podría cambiar y mejorar las experiencias de estas personas. Para empezar, según el objetivo del urbanismo feminista, hay que “conseguir cambiar los parámetros sociales que actualmente valoran más las actividades productivas que las reproductivas [...] la planificación urbana [debe responder] a las necesidades derivadas de la esfera reproductiva y los cuidados a través de la configuración urbana” (Valdivia 2018, 78). Entonces, no solo es necesario cambiar el valor que otorgamos a los diferentes haceres, sino también retar que los haceres se otorguen según el género.

No hay ninguna persona que no necesite del cuidado, pero aun así nuestra sociedad invisibiliza las tareas de cuidado. Tronto propone pensar el cuidado como un “valor público”, algo que me parece muy interesante y válido; la autora plantea que así, el cuidado se torna un hacer colectivo (Tronto 2005, 247). Mientras las ciudades dentro del capitalismo patriarcal son pensadas bajo una lógica individual, me gustaría pensar que tengamos posibilidades colectivas de habitarlas. La colectivización y valoración de cuidar y ser cuidado, que veo como central a estas otras formas de habitar, “involucra un amplio despliegue y compromiso material, político y emocional” (Jirón

Martínez et al. 2022, 225). Por eso, más allá de la infraestructura que veo necesaria para una ciudad más justa, que voy a detallar más adelante, tenemos que pensar en nosotrxs mismxs como parte activa de estos cambios. En lo colectivo encontramos la solidaridad, y en la solidaridad encontramos posibilidades de cambio y agencia; el actuar juntxs nos brinda oportunidades de retar los patrones de opresión que nos limitan (Dai 2016, 72–74).

En cuanto al cuidado, esta solidaridad significa colectivizar los haceres y la responsabilidad. Significa ‘desfamiliarizar’ el cuidado, superponerlo en los espacios no sólo privados, para compartir entre toda una comunidad (Jirón Martínez et al. 2022, 205–6, 221). Si el cuidado es una responsabilidad e todxs, será valorizado como tal (Col·lectiu Punt 6. 2019, 192–93). Refiriendo al trabajo de Jane Jacobs, Pérez Sanz resalta las “redes de solidaridad que deberían crearse en los barrios y en entornos comunes, y su utilidad para solventar problemas ciudadanos” (2013, 97), que me parece una manera de poner en práctica estas ideas y también de exigir los cambios materiales y estructurales a los espacios públicos.

Escribiendo sobre las viviendas comunitarias, Col·lectiu Punt 6 destacan que en adición a los edificios e infraestructura dura que sería necesario, habría que involucrar la infraestructura blanda para realmente colectivizar el cuidado, como estas viviendas requerirían. Estas infraestructuras blandas “son las estrategias sociales para compartir la vida cotidiana de gestión y uso del tiempo, que no necesitan de un espacio delimitado, sino de una forma de organización (2019, 90–91). Implican entonces redes para poner en práctica las estrategias, que junto a la facilidad de acceso a todas las personas moverían el enfoque de los cuidados desde el ámbito privado a lo público, y así contribuir a que el cuidado no sea la responsabilidad única de las mujeres (Jirón Martínez et al. 2022, 222).

Las redes que permitirían la colectivización del cuidado implican conexiones de “confianza, respeto, apoyo” (Col·lectiu Punt 6. 2019, 90). Espacios de compartir, una expectativa del apoyo mutuo, la disponibilidad de todxs de ayudar en lo posible o necesario. Significa horarios flexibles, acceso facilitado a diferentes recursos, la de-centralización de los servicios públicos de salud, educación y cuidado para niñxs, para que todas las personas tengan la posibilidad de participar en las diferentes

actividades y espacios. Para que todo eso sea posible, necesitamos un giro en la actitud de las personas para motivar un cambio en las lógicas de la sociedad capitalista patriarcal.

Como hemos visto, repensar el valor de las diferentes actividades y reconocer principalmente la centralidad del cuidado en las vidas de todxs, significaría cambios en el orden y la estructura del espacio. Para acoger al cuidado y lxs que cuidan y posibilitar la colectivización del cuidado requiere de cambios en la infraestructura de los espacios públicos. Sería preferible, a largo plazo, descentralizar las zonas de la ciudad, para permitir llevar a cabo diferentes actividades en todos los barrios. Sin embargo, pensando más bien en cambiar la dinámica dentro de las espacialidades actuales, debemos priorizar el acceso al transporte público para personas con discapacidad, limitaciones físicas, niñxs u otras personas a su cargo, con el fin de reducir las barreras que estas personas tengan para usar la ciudad a su manera.

Voy a imaginar por ejemplo, la estación de Ricaurte, y como podría ajustarse concretamente a la colectivización del cuidado. El túnel desde Ricaurte (NQS) podría tener bancos a lo largo, permitiendo que las personas se muevan a su propio ritmo. En el vestíbulo, podrían quitar algunos de los locales y reemplazarlo con baños amplios,¹¹ y a la salida de los dos túneles podrían ubicar fuentes de agua para llenar botellas de agua. Que haya inclinación en el piso para llegar a los vagones es problemático; a largo plazo, creo que todo transporte público debe tener ascensores, y no solo uno, en adición a escaleras mecánicas con escalones profundos, con espacio para carritos de bebés y sillas de ruedas. En los vagones, podrían sustituir las barras de metal por bancos, para las personas sentarse mientras esperan su bus. Me atrevo a sugerir también que el transporte público debe ser gratuito para todxs, pero con el sistema actual, no lo veo posible, por eso sugiero ajustes bajo estas condiciones. Entonces, en vez de los torniquetes, o las nuevas puertas anti-colados, la entrada debe ser abierta, o con puertas sencillas y anchas, con funcionarixs del TransMilenio que escanean los pases de las personas. Es inevitable que algunas personas entren sin pagar a los buses, pero si eso

¹¹ Baños que deben ser mixtos, con infraestructura para el cambio de pañales, y espacio para amantar con comodidad. No debemos imponer la idea que solo las mujeres (cisgénero) sean responsables para los cuidados de lxs niñxs.

pasa incluso con las nuevas puertas, preferiría ver un enfoque en la facilidad y comodidad del uso del transporte.

Estos cambios, que veo como imprescindibles, deben replicarse por todo el sistema de TransMilenio, pero también en otros espacios públicos. No solo significaría una valoración más justa del cuidado y lxs que cuidan, sino también facilitaría otros haceres y usos. Si los espacios públicos realmente serán de todxs, deben estar accesibles para todxs y las cosas para cuales los quieren usar. Las personas vendedoras podrían sentarse en los bancos para atender a sus clientes y usarlos como mesas para mostrar mercancías. Un turno de trabajo para trabajadores formales e informales serían más tolerables con la existencia de los baños. En el caso de que una persona fuera acompañada por unx niñx, habría oportunidades para el descanso y la alimentación.

Lo colectivo es algo poderoso. Incluso cuando no nos damos cuenta, nos estamos moviendo en conjunto con otras personas. Transitando la ciudad en la compañía de otros cuerpos, impactando las vidas de las personas del barrio con los saludos y comentarios, motivando a nuestrxs amigxs, apoyando a emprendedorxs cuando hacemos compras locales. Nunca estamos solos, nunca dependemos solo de nosotrxs mismxs. Eso es algo grandioso: el darnos cuenta de lo colectivo que fomentamos y que nos fomenta. Debemos enfocarnos en esta colectividad y pensar en cómo se puede usar para seguir apoyando lo que nos funciona y cambiar lo que no.

En este trabajo destaco ejemplos concretos del uso del espacio público que reta al orden capitalista patriarcal, y en estas conclusiones he imaginado una ciudad más colectiva y justa. Ahora quiero resaltar como podemos replicar algunos de estos momentos en nuestra cotidianidad. Primero, pensando en un no lugar: un espacio que normalmente transitamos sin mirar, sin considerar las acciones y personas presentes. En pausar unos minutos, podemos apreciar que lo que para algunas personas es no lugar, para otras es un territorio, el resultado de un proceso de socializar, de permanecer, de hablar y de ocupar. Segundo, hablando con las personas que normalmente serían desconocidas. La sociedad en la cual vivimos promueve una actitud individualista, pero la existencia de los territorios en las estaciones es un ejemplo de cómo se puede rechazar esta forma de ser. Sería bonito pensar que estas personas nos inspiren a conversar con las personas del barrio, las personas

que nos venden comida, las personas que nos acompañan en el bus. No es decir que tenemos que hablar con cada persona que vemos, pero que podemos pensar en relacionarnos más con aquellas que encontramos de forma repetida o frecuente.

Conecto estas ideas con la práctica de la deriva. Mediante la ciudad, interactuamos con otras constantemente, sentimos sus huellas en nuestras experiencias de los espacios urbanos, en cuanto sus propias acciones y reacciones. Por eso, la vida urbana contiene un elemento intrínseco que nos invita a deambular y a enredarnos con otras personas de múltiples formas. Me gustaría pensar que en darnos cuenta de eso y abriéndonos a la posibilidad de relacionarnos más conscientemente con el paisaje, podemos entender mejor la importancia de esta interconectividad.

Finalmente, quisiera sugerir que estas ideas nos pueden acordar de nuestro lugar dentro del sistema capitalista patriarcal, con sus prácticas y dinámicas opresivas contra las personas otras. Debemos tratar de confrontar como nuestro comportamiento en relación con las otras personas replica estas ideas, y por eso intentar emplear prácticas de solidaridad con otras 'otras', para que las redes en las cuales participamos y las maneras en las cuales usamos los espacios formen resistencias en las lógicas instaladas.

Bibliografía

- Abad Miguélez, Begoña. 2016. “Investigación social cualitativa y dilemas éticos: de la ética vacía a la ética situada”. *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales* 34:101–20.
- Abril Peña, Ingrid Tatiana. 2021. “Performatividad del cuerpo precario de los migrantes venezolanos. Defensa contra una amenaza producida por el estado de inseguridad en Colombia”. *Estudios Políticos ((Universidad de Antioquia)*, núm. 62 (septiembre), 106–25. <https://doi.org/10.17533/udea.espo.n62a05>.
- Acemoglu, Daron, Camilo García-Jimeno, y James A Robinson. 2012. “Finding Eldorado: Slavery and Long-run Development in Colombia”. Cambridge, MA. <http://www.nber.org/papers/w18177>.
- Acero Vargas, Juan Sebastián. 2021. “Informalidad y mundo del trabajo, un debate abierto”. En *Misión Alternativa de Empleo e Ingresos. Propuestas para una Colombia incluyente*, 207–60. Medellín: Escuela Nacional Sindical.
- Aladro, Almendra. 2019. “Capitalismo, patriarcado y ciudad: generalidades de la producción de lo urbano desde una perspectiva de género”. *Derecho y Ciencias Sociales*, núm. 21, 23–36.
- Alcázar-Campos, Ana. 2014. “Miradas Feministas y/o de Género al Trabajo Social, un Análisis Crítico”. *Portularia* 14 (1): 27–34. <https://doi.org/10.5218/prts.2014.0003>.
- Allen, Patricia, y Carolyn Sachs. 2007. “Women and Food Chains: The Gendered Politics of Food”. *International Journal of Sociology of Food and Agriculture* 15 (1).
- Alta Consejería de Paz Víctimas y Reconciliación. 2022. “Boletín trimestral de víctimas del conflicto armado Bogotá D.C”. Bogotá.
- Amnistía Internacional. 2022. “Datos y cifras: violencia de género contra refugiadas venezolanas en Colombia y Perú”. Amnistía Internacional . 2022. <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2022/07/datos-y-cifras-violencia-de-genero-contra-refugiadas-venezolanas/>.
- Archer, Alfred. 2016. “Community, Pluralism, and Individualistic Pursuits: A Defense of ‘Why Not Socialism’?” *Social Theory and Practice* 42 (1): 57–73. <https://doi.org/10.5840/soctheorpract20164213>.
- Ardila Gómez, Ana María, y Alejandro Gómez Restrepo. 2022. “Los trabajos de cuidado no remunerados de las mujeres campesinas, desde la óptica del papel emancipatorio de los

- derechos humanos y los feminismos”. *Revista Controversia*, núm. 219 (octubre), 211–45. <https://doi.org/10.54118/controver.vi219.1268>.
- Arias-Romero, Carlos Orlando, Maria Camila Carreño-Novoa, Carolina Catumba-Rincón, Olga Lucía Duque-Guevara, Carlos Manrique Castellanos, Sebastian Mateus-García, Natalia Pedraza-Mora, Fabio Andrés Prieto-Garzón, y Sergio Alexei Torres-Bolívar. 2016. “Construcción de espacios comunes y colectivos: aportes conceptuales al territorio urbano”. *Bitácora* 1:9–22.
- Augé, Marc. 1992. *Los no lugares, espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa.
- Ayuste González, Ana, y Montserrat Payá Sánchez. 2010. “Prácticas cooperativas y redes de relación de las mujeres”. *Bordón* 62 (4): 37–49.
- Basualdo, Lourdes, Eduardo Domenech, y Evangelina Pérez. 2019. “Territorios de la movilidad en disputa: cartografías críticas para el análisis de las migraciones y las fronteras en el espacio sudamericano”. *REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana* 27 (57): 43–60. <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880005704>.
- Bauman, Zygmunt. 1992. “Los Extranjeros”. En *Pensando Sociológicamente*, 1–9. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- . 2006. “Miedo líquido La sociedad contemporánea y sus temores”. www.paidos.com.
- Berg, Pauline Van Den, Astrid Kemperman, y Harry Timmermans. 2014. “Social Interaction Location Choice: A Latent Class Modeling Approach”. *Annals of the Association of American Geographers* 104 (5): 959–72.
- Bernal, Martha, Cesar Giraldo, y Yenny Ramírez. 2023. “Habitar la ciudad desde las ventas callejeras. Experiencias en la localidad de Suba, Bogotá”. En *Economías populares. Una cartografía crítica latinoamericana*, editado por Verónica Gago, Cristina Cielo, y Nico Tassi, 231–58. Buenos Aires: CLACSO.
- Betriu, Víctor. 2022. “¿Arquitectura defensiva, preventiva, hostil o arquitectura tout court? Indemnidad, cálculo y hospitalidad en Jacques Derrida”. *Inmaterial* 7 (13): 98–118. <https://doi.org/10.46516/inmaterial.v11.116>.
- Beyers, Leen. 2008. “Creating home: Food, ethnicity and gender among Italians in Belgium since 1946”. *Food, Culture and Society* 11 (1): 7–27. <https://doi.org/10.2752/155280108X276014>.
- Biglia, Barbara. 2014. “Avances, dilemas y retos de las epistemologías feministas en la investigación social”. En *Otras formas de (Re)conocer: OTRAS FORMAS DE (RE)CONOCER Reflexiones, herramientas y aplicaciones desde la investigación feminista*, editado por Irantzu Mendia Azkue, Marta Luxán, Matxalen Legarreta, Gloria Guzmán, Iker

- Zirion, y Jokin Azpiazu Carballo, 1a ed., 21–44. Bilbao: UPV/EHU.
<https://www.researchgate.net/publication/322129297>.
- Bittencourt, Lua. 2019. “Women and Urban Mobility: The importance of recognizing gender differences in urban planning”. En *La ciudad: imágenes e imaginarios – Libro de actas*, editado por Ana Mejón, Farshad Zahedi, y David Conte Imbert, 37–43. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.
- Blanco-Bello, Rosario, y Kenia Victoria-Cogollo. 2013. “Los espacios públicos en sectores populares de Cartagena: Lugares de encuentro y desencuentro”. *Entramado* 9 (2): 176–90.
- Britton, Marcus. 2008. “‘My regular spot’: Race and territory in Urban public space”. *Journal of Contemporary Ethnography* 37 (4): 442–68. <https://doi.org/10.1177/0891241607309883>.
- Buchely, Lina, y María Victoria Castro. 2019. “‘Yo me defiendo’: entendiendo la informalidad laboral a partir del trabajo de las mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia”. *Revista CS*, julio, 23–47. <https://doi.org/10.18046/recs.iespecial.3223>.
- Butler, Judith. 2017. *Marcos de guerra. Las vidas lloradas*. Bogotá: Espasa Libros.
- Cabrera-Moya, Diego Rafael Roberto, y Germán Alfonso Prieto-Rodríguez. 2022. “On the Need for Structuring of the Integrated Public Transport System - IPTS of Bogotá, Colombia as a viable System”. *Revista de Investigaciones Universidad del Quindío* 34 (2): 440–61. <https://doi.org/10.33975/riuq>.
- Cairns, Kate, y José Johnston. 2015. *Food and Femininity. Food and Femininity*. London: Bloomsbury.
- Calderón Díaz, Mayda Alejandra. 2018. “Revisión de la literatura sobre economía informal y trabajo informal de mujeres en Colombia”. *Revista Guillermo de Ockham* 16 (2): 57–69. <https://doi.org/10.21500/22563202.3470>.
- Campo, Clara del. 2022. “Violencia constante y Estados ausentes: La doble desprotección que sufren las refugiadas venezolanas”. Amnistía Internacional. el 12 de agosto de 2022. <https://www.amnesty.org/es/latest/news/2022/08/la-doble-desproteccion-que-sufren-las-refugiadas-venezolanas/>.
- Carmona Alvarado, Karol. 2021. “La violencia contra las mujeres trans en los espacios públicos: Entre el acoso sexual y la transfobia”. *Revista Latinoamericana de Derechos Humanos* 32 (1): 1–43. <https://doi.org/10.15359/rldh.32-1.1>.
- Castiblanco Moreno, Suelen Emilia. 2018. “Emprendimiento informal y género: una caracterización de los vendedores ambulantes en Bogotá”. *Sociedad y Economía*, núm. 34 (mayo), 211–28. <https://doi.org/10.25100/sye.v0i34.6479>.
- Cielo, Cristina, Verónica Gago, y Nico Tassi. 2023. “Introducción. Mapear las economías populares como apuesta analítica y política latinoamericana”. En *Economías populares Una*

- cartografía crítica latinoamericana*, editado por Verónica Gago, Cristina Cielo, y Nico Tassi, 11–51. Buenos Aires: CLACSO.
- Clancy, Laura, y Hannah Yelin. 2021. “Monarchy is a feminist issue: Andrew, Meghan and #MeToo era monarchy”. *Women’s Studies International Forum* 84 (enero):1–8. <https://doi.org/10.1016/j.wsif.2020.102435>.
- Cohen, Scott A., Tara Duncan, y Maria Thulemark. 2015. “Lifestyle Mobilities: The Crossroads of Travel, Leisure and Migration”. *Mobilities* 10 (1): 155–72. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.826481>.
- Col·lectiu Punt 6. 2019. *Urbanismo feminista: por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus Editorial.
- Comisión de la Verdad. 2023. “La abolición de la esclavitud y la libertad de vientres”. Legado: Comisión de la verdad. 2023. <https://www.comisiondelaverdad.co/la-abolicion-de-la-esclavitud-y-la-libertad-de-vientres>.
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos. 2023. “Primer informe seguimiento de recomendaciones: Visita de trabajo a Colombia 2021”. www.cidh.org.
- Cruz, Michael. 2019. “Queja por xenofobia de policías no puede pasarse por alto”. *El Tiempo*. el 1 de febrero de 2019. <https://www.eltiempo.com/bogota/queja-por-xenofobia-de-policias-en-transmilenio-no-puede-pasarse-por-alto-321674>.
- Cuevas Valenzuela, Hernán. 2015. “Precariedad, Precariado y Precarización. Un comentario crítico desde América Latina a The Precariat. The New Dangerous Class de Guy Standing”. *Polis Revista Latinoamericana* 40:1–15.
- Cuso International. 2022. “Dinámicas laborales de las mujeres migrantes venezolanas en Colombia: contrastes, avances y retos en 2021”.
- Czytajlo, Natalia Paola. 2005. “Dimensiones de género y territorialización en la vida cotidiana. Entre lo local y lo global”. *Revista LIDER* 14:61–91.
- Dai, Yuanfang. 2016. “Bridging the Divide in Feminism with Transcultural Feminist Solidarity. Using the Example of Forging Friendship and Solidarity between Chinese and U.S. Women”. En *Dissident Friendships. Feminism, Imperialism, and Transnational Solidarity*, editado por Elora Halim Chowhury y Liz Philipose, 71. University of Illinois Press.
- DANE. 2023. “Ocupación informal. Trimestre móvil agosto-octubre 2023”. Bogotá.
- DANE, Karen García Rojas, Juan Sebastián Ordóñez Herrera, Andrés García, Daniel Alfonso Díaz, y Daniela Crespo Martín. 2020. “Brecha salarial de género en Colombia”.

- Delumeau, Jean. 2002. “Miedos de ayer y de hoy”. En *El miedo. Reflexiones sobre su dimensión social y cultural*, editado por Marta Inés Villa Martínez, 9–21. Medellín: Corporación Región.
- Departamento Nacional de Planeación. 2022. “Registros de población venezolana en el Registro Único de Trabajadores Extranjeros (RUTECE)”. [dnp.gov.co](https://2022.dnp.gov.co/DNPN/observatorio-de-migracion/Paginas/Trabajo.aspx). 2022. <https://2022.dnp.gov.co/DNPN/observatorio-de-migracion/Paginas/Trabajo.aspx>.
- Deutsch, Tracey. 2019. “Home, Cooking. Why Gender Matters to Food Politics”. En *Food Fights : How History Matters to Contemporary Food Debates*, editado por Charles C Ludington y Matthew Morse Booker, 208–27. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- Equipo Sistema Violeta. 2017. “Acoso sexual contra mujeres en el transporte público. Caso TransMilenio”. Bogotá.
- Escalante Gonzalbo, María de la Paloma. 2009. “Formas del miedo en la cultura urbana contemporánea”. En *Una historia de los usos del miedo*, editado por Pilar Gonzablo Aizpuru, Anne Staples, y Valentina Torres Septién, 1a ed., 161–82. México, D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, Universidad Iberoamericana.
- Escobar, Arturo. 2014. *La invención del desarrollo*. Popayán: Editorial Universidad del Cauca.
- Farnsworth-Alvear. 2000. *Dulcinea in the Factory: Myths, Morals, Men, and Women in Colombia's Industrial Experiment, 1905–1960 (Comparative and International Working-Class History)*. Durham; London: Duke University Press.
- Felder, Maxime. 2020. “Strong, Weak and Invisible Ties: A Relational Perspective on Urban Coexistence”. *Sociology* 54 (4): 675–92. <https://doi.org/10.1177/0038038519895938>.
- Finn, S Margot. 2019. “Can ‘Taste’ Be Separated from Social Class?” En *Food Fights: How History Matters to Contemporary Food Debates*, editado por Charles C Ludington y Matthew Morse Booker, 81–99. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.
- Fraser, Nancy. 2013. *Fortunes of feminism. From state-managed capitalism to neoliberal crisis*. London: Verso.
- . 2016. “Capitalism’s crisis of care”. *Dissent* 63 (4): 30–37. <https://doi.org/10.1353/dss.2016.0071>.
- Frega, Mariana. 2019. “Que el capitalismo y el patriarcado caigan juntos. Apuntes sobre las potencialidades, límites y desafíos de los feminismos en la experiencia argentina reciente”. *Theomai*, núm. 39, 21–38. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12466126003>.
- Fundación Paz & Reconciliación (Pares). 2023. “Informe vivir sin miedo. Informe de violencias basadas en género enero-julio 2022 – enero-julio 2023”. Bogotá.

- Gago, Verónica, Cristina Cielo, y Francisco Gachet. 2018. "Economía popular: entre la informalidad y la reproducción ampliada. Presentación del dossier." *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, núm. 62 (agosto), 11–20. <https://doi.org/10.17141/iconos.62.2018.3501>.
- García Ranedo, Mar. 2019. "Las 'Utterances' urbanas a través de la fotografía". En *La ciudad: imágenes e imaginarios – Libro de actas*, editado por Ana Mejón, David Conte Imbert, y Farshad Zahedi, 585–96. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.
- Giraldo, César. 2017. "La economía popular carece de derechos sociales". En *Economía popular desde abajo*, editado por César Giraldo, 47–68. Bogotá: Ediciones desde abajo. <https://www.researchgate.net/publication/343290165>.
- Gregorio Gil, Carmen. 2019. "Explorar posibilidades y potencialidades de una etnografía feminista". *Disparidades* 74 (1): 1–7. <https://doi.org/10.3989/dra.2019.01.002.01>.
- Grosz, Elizabeth. 1992. "Bodies- Cities". En *Sexuality and Space*, Beatriz Colomina, 241–53. New York: Princeton Architectural Press.
- Guber, Rosana. 2001. *La Etnografía. Método, campo y reflexividad*. Grupo Editorial Norma.
- Guerrero Nieto, Yulieth, y Carlos Mario Rodríguez. 2019. "Aproximaciones a las nociones del territorio: ciudad, sentidos, mapas e imaginarios". *Calle 14: revista de investigación en el campo del arte* 14 (25): 188–204. <https://doi.org/10.14483/21450706.14076>.
- Haraway, Donna. 1988. "Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective". *Feminist Studies* 14 (3): 575–99.
- Hernández Reyes, Malinalli. 2021. "Zonificación urbana y el género como una de las variables en su conformación. División funcional en la zona metropolitana de Monterrey (ZMM), Nuevo León, México". *Entorno Geográfico*, núm. 22 (julio), 56–78. <https://doi.org/10.25100/eg.v0i22.11346>.
- Hernando, Almudena. 2018. *La fantasía de la individualidad. Sobre la construcción sociohistórica del sujeto moderno*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Herrera Montero, Luis. 2014. "Las cartografías como experiencia etnográfica para la subjetivación y ciudadanías emancipatorias: casos en América Latina". En *IV Encuentro Latinoamericano de Metodología de las Ciencias Sociales*. Heredia, Costa Rica. www.cepalforja.org/sistematizacion.
- Herrera Puyana, Ángela María, Laura Daniela Gómez Rodríguez, y María Fernanda García Fonseca. 2017. "¿Por qué TransMilenio en Bogotá está en crisis?" *Revista Ciudades, Estados y Política* 4 (3): 103–18.
- Hidalgo, Roxana. 2004. "La otredad en América Latina: etnicidad, pobreza y feminidad". *Polis. Revista Latinoamericana*, núm. 9, 1–18.

- Hill Collins, Patricia. 1986. "Learning from the Outsider Within: The Sociological Significance of Black Feminist Thought". *Social Problems* 33 (6): 14–32.
<https://academic.oup.com/socpro/article/33/6/s14/1610242>.
- . 2000. *Black feminist thought: Knowledge, Consciousness and the Politics of Empowerment*. 2a ed. New York: Routledge.
- hooks, bell. 2009. "Eating the Other: Desire and Resistance". En *Media and Cultural Studies*, editado por M.G. Durham y D.M. Fellner, 366–80. London: John Wiley & Sons.
- . 2017. *El feminismo es para todo el mundo*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- . 2019. "La teoría como práctica liberadora". *Nómadas*, núm. 50 (junio), 123–35.
<https://doi.org/10.30578/nomadas.n50a8>.
- IDECA La IDE de Bogotá. 2019. "Mapas Bogotá". 2019. <https://mapas.bogota.gov.co/#>.
- Ilex Acción Jurídica. 2023. "'Señora, o lo que sea, deme su cédula': Retratos de la violencia policial racista desde la interseccionalidad". Bogotá. www.vigiaafro.org.
- Innerarity Grau, Carmen, y Ana Sancho Martínez. 2014. "Ciudad y ciudadanía. Un análisis de los planes estratégicos de desarrollo urbano desde la perspectiva de género". *Investigaciones Feministas* 5 (febrero):342–70. https://doi.org/10.5209/rev_infe.2014.v5.48139.
- Instituto para la Economía Social - IPES. 2019. "Las ventas informales en el espacio público de Bogotá. Soluciones y desafíos".
- Janacua Benites, Jesús, y Raúl Ernesto García Rodríguez. 2013. "Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi". *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales* 3 (1): 144–54.
- Jirón Martínez, Paola Andrea, Macarena Isabel Solar-Ortega, María Daniela Rubio Rubio, Susana Rina Cortés Morales, Beatriz Eugenia Cid Aguayo, y Juan Antonio Carrasco Montagna. 2022. "La espacialización de los cuidados. Entrelazando relaciones de cuidado a través de la movilidad". *Revista INVI* 37 (104): 199–229. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>.
- Jirón, Paola, y Walter Imilán. 2018. "Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea". *Quid* 16, núm. 10, 17–36. <http://nua.unhabitat.org/index.html#KE>.
- Julián-Vejar, Dasten. 2021. "Sociedades precarias. Sobre la relevancia de la precariedad en las sociedades contemporáneas". *Estudios Políticos (Universidad de Antioquia)*, núm. 61 (mayo), 179–203. <https://doi.org/10.17533/udea.espo.n61a08>.
- Kern, Leslie. 2021. *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. London: Verso.

- Kersh, Daliany Jeronimo. 2020. “‘Gender, Neoliberalism, and the Venezuelan Migrant Crisis’: Female Migrants’ Informal Labour and Access to Services in Urban Colombia”. *Bulletin of Latin American Research*. <https://doi.org/10.1111/blr.13207>.
- Kimmel, Michael. 2011. *The Gendered Society*. *The Gendered Society*. 4a ed. New York: Oxford University Press.
- Korstanje, Maxi. 2006. “El viaje: una crítica al concepto de ‘no lugares’”. *Athenea Digital-num* 10:211–38.
- la Cerda, Dahlia de. 2020. “Feminismo sin cuarto propio”. En *Tsunami 2*, editado por Gabriela Jauregui, 59–98. Ciudad de México: Editorial Sexto Piso.
- Langegger, Sig, y Stephen Koester. 2016. “Invisible homelessness: anonymity, exposure, and the right to the city”. *Urban Geography* 37 (7): 1030–48. <https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1147755>.
- Lemon, Robert. 2019. *The Taco Truck. How Mexican Street Food is Transforming the American City*. Urbana: University of Illinois Press.
- Lindón, Alicia. 2008. “El imaginario suburbano: los sueños diurnos y la reproducción socioespacial de la ciudad”. *Iztapalapa* 64–65:39–62.
- . 2017. “La ciudad movimiento: cotidianidades, afectividades corporizadas y redes topológicas”. *Inmediaciones de la Comunicación* 12 (1): 107–26.
- Lugones, María. 2011. “Hacia un feminismo descolonial”. *La manzana de la discordia* 6 (2): 105–19.
- Luna, Lola G., y Norma Villarreal M. 1994. *Historia, género y política : movimientos de mujeres y participación política en Colombia 1930-1991*. Promociones y Publicaciones Universitarias.
- Maldonado-Torres, Nelson. 2007. “Sobre la colonialidad del ser: contribuciones al desarrollo de un concepto”. En *El giro decolonial: reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*, editado por Santiago Castro-Gómez y Ramón Grosfoguel, 127–68. Bogotá D.C.: Siglo del Hombre Editores.
- Márquez, Francisca. 2014. “Inmigrantes en territorios de frontera. La ciudad de los otros. Santiago de Chile”. *EURE* 40 (120): 49–72.
- Martínez Ruiz, Carlos, Alfredo Barón Leal, y Yolanda López Correal. 2019. *Espacio bicentenario. La independencia en Bogotá*. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Massey, Doreen. 1994. *Space, Place, and Gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

- McDowell, Linda. 2000. *Género, identidad y lugar: Un estudio de las geografías feministas*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Mesa de Diálogo UPZ 9-11. 2021. “Ni un minuto de silencio. 9S sin olvido”. Bogotá.
- Mies, Maria. 2019. *Patriarcado y acumulación a escala mundial*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Migliaro González, Alicia, Dina Mazariegos García, Lorena Rodríguez Lezica, y Juliana Díaz Lozano. 2020. “Interseccionalidades en el cuerpo-territorio”. En *Cuerpos, Territorios y Feminismos. Compilación latinoamericana de teorías, metodologías y prácticas políticas*, editado por Delmy Tania Cruz Hernández y Manuel Bayón Jiménez, 63–82. Quito: Ediciones Abya Yala.
- Milligan, Christine, y Hazel Morbey. 2016. “Care, coping and identity: Older men’s experiences of spousal care-giving”. *Journal of Aging Studies* 38 (agosto):105–14.
<https://doi.org/10.1016/j.jaging.2016.05.002>.
- Minello Martini, Nelson. 2002. “Masculinidades: un concepto en construcción”. *Nueva Antropología* 18 (61): 11–30. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15906101>.
- Montoya-Robledo, Valentina, y Germán Escovar-Álvarez. 2020. “Domestic workers’ commutes in Bogotá: Transportation, gender and social exclusion”. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 139 (septiembre):400–411. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.07.019>.
- Mora, Jhon James, y Andrés Mauricio Arcila. 2014. “Brechas salariales por etnia y ubicación geográfica en Santiago de Cali”. *Revista de métodos cuantitativos para la economía y la empres*, núm. 18, 34–53.
- Moreno Toledo, Angel. 2010. “Viejismo (ageism). Percepciones de la población acerca de la tercera edad: estereotipos, actitudes e implicaciones sociales”. *Revista Electrónica de Psicología Social «Poiésis»*, núm. 19, 1–10.
- Morris, Ingrid. 2023. “Violencia de género en Transmilenio, la inseguridad invisible que viven a diario las mujeres - Revis”. *Revista Raya*. el 14 de diciembre de 2023.
<https://revistaraya.com/violencia-de-genero-en-transmilenio-la-inseguridad-invisible-que-viven-a-diario-las-mujeres.html>.
- Moyo, Last. 2020. *The Decolonial Turn in Media Studies in Africa and the Global South*. Palgrave Macmillan.
- Muñoz Santos, Brenda. 2021. “Cuerpo, sentidos y emociones: Etnografía sensorial y su registro”. En *Etnografías desde el reflejo: Práctica-aprendizaje*, editado por Betzabé Márquez y Emanuel Rodríguez, 275–89. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Nates Cruz, Béatriz. 2011. “Soportes teóricos y etnográficos sobre conceptos de territorio”. *Revista Co-herencia* 8 (14): 209–29.

- Navarro Baltazar, Nadia Gabriela. 2021. “El miedo como emoción pública en la criminalización de la migración y los delitos de odio”. En *Políticas públicas en defensa de la inclusión, la diversidad y el género III. Migraciones y derechos humanos*, editado por Ana Victoria Parra González, 1a ed., 763–74. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- Nayak, Anoop. 2023. “Decolonizing Care: Hegemonic Masculinity, Caring Masculinities, and the Material Configurations of Care”. *Men and Masculinities* 26 (2): 167–87. <https://doi.org/10.1177/1097184X231166900>.
- Niño Murcia, Soledad. 2002. “Eco del miedo en Santafé de Bogotá e imaginarios de sus ciudadanos”. En *El miedo. Reflexiones sobre su dimensión social y cultural*, editado por Marta Inés Villa Martínez, 189–211. Medellín: Corporación Región.
- Nogueira Beltrão, Beatriz. 2020. “El conocimiento cuerpo a cuerpo como forma de resistencia ante el racismo/sexismo epistémico”. En *Horizontalidad: hacia una crítica de la metodología*, editado por Inés Cornejo y Mario Rufer, 231–50. Buenos Aires: CLACSO.
- Nordin, Astrid HM. 2020. “Decolonising friendship”. *AMITY: The Journal of Friendship Studies* 6 (1): 88–114. <https://doi.org/10.5518/AMITY/32>.
- Observatorio Distrital de Víctimas del Conflicto Armado. 2022. “Boletín trimestral enero-abril de 2022”. Bogotá.
- Ortiz Guitart, Anna. 2007. “Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano.” *Territorios* 16–17:11–28.
- Ottosson, Åse. 2020. “Urban Flows, Movements and Conflict: Negotiating Perceived and Real Precariousness”. *Ethnos* 85 (3): 401–6. <https://doi.org/10.1080/00141844.2018.1541921>.
- Paget-Seekins, Laurel, y Manuel Tironi. 2016. “The publicness of public transport: The changing nature of public transport in Latin American cities”. *Transport Policy* 49 (julio):176–83. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.05.003>.
- Palma-Gutiérrez, Mauricio. 2021. “The politics of generosity. Colombian official discourse towards migration from Venezuela, 2015-2018”. *Colombia Internacional*, núm. 106 (abril), 29–56. <https://doi.org/10.7440/COLOMBIAINT106.2021.02>.
- Parla, Ayse. 2019. *Precarious Hope: Migration and the Limits of Belonging in Turkey*. Stanford, California: Stanford University Press. <https://www.ebsco.com/terms-of-use>.
- Pelli, María Bernabela. 2019. “Las fronteras del habitar en el espacio urbano. Prácticas de apropiación”. *Bitacora Urbano Territorial* 30 (1): 103–14. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n1.70106>.

- Pellicer, Isabel, Pep Vivas-Elias, y Jesús Rojas. 2013. “La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona”. *Eure* 39 (116): 119–39.
- Pereyra, Leda Paula, Andrea Gutiérrez, y Mariela Mitsuko Nerome. 2018. “La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones”. *Territorios*, núm. 39 (julio), 71–95.
<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6310>.
- Pérez Orozco, Amaia. 2014. *Subversión feminista de la economía*.
- Pérez Sanz, Paula. 2013. “Reformulando la noción de ‘Derecho a la Ciudad’ desde una perspectiva feminista”. *Encrucijadas*, núm. 5, 92–105. www.encrucijadas.org.
- Porras Santanilla, Laura. 2016. “Reflexiones sobre la formalización del empleo como herramienta contra la pobreza”. En *Perspectivas Jurídicas para la Paz*, 69–91. Bogotá, Colombia: Ediciones Uniandes.
- Portafolio. 2023. “El ‘mercado subterráneo’ en Bogotá donde se consigue de todo”. [Portafolio.co](https://www.portafolio.co/tendencias/transmilenio-el-mercado-subterráneo-de-la-estacion-del-ricaurte-584743), el 25 de junio de 2023. <https://www.portafolio.co/tendencias/transmilenio-el-mercado-subterráneo-de-la-estacion-del-ricaurte-584743>.
- Procuraduría General de la Nación. 2023. “Por presunto acoso sexual a funcionarias, Procuraduría indaga a funcionarios de Transmilenio”. *Procuraduría, Boletina* 385. el 26 de marzo de 2023. <https://www.procuraduria.gov.co/Pages/por-presunto-acoso-sexual-funcionarias-procuraduria-indag-funcionarios-transmilenio.aspx>.
- Quijano, Aníbal, y Danilo de Assis Clímaco. 2020. *Aníbal Quijano, Cuestiones y horizontes: de la dependencia histórico-estructural a la colonialidad/ descolonialidad del poder*.
- Reyes Tovar, Miriam, y Diana Tamara Martínez Ruíz. 2015. “La configuración identitaria en los territorios de migrantes internacionales”. *Península* 10 (2): 117–33.
- Ribeiro, Djamilia. 2020. *Lugar de enunciación*. 1a ed. Ediciones Ambulantes.
- Richaud, Lisa. 2018. “Between ‘face’ and ‘faceless’ relationships in China’s public places: Ludic encounters and activity-oriented friendships among middle- and old-aged urbanites in Beijing public parks”. *Urban Studies* 55 (3): 570–88. <https://doi.org/10.1177/0042098016633609>.
- Robles Silva, Leticia. 2005. “La relación cuidado y envejecimiento: entre la sobrevivencia y la devaluación social”. *Papeles de población*, núm. 45, 49–69.
- Rose, Gillian. 1993. *Feminism and Geography. The Limits of Geographical Knowledge*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

- Rubiano Pedroza, Adid Milena, y Concejo de Bogotá. 2023. “Nuevo caso de acoso sexual en Transmilenio”. Concejo de Bogotá. marzo de 2023. <https://concejodebogota.gov.co/nuevo-caso-de-acoso-sexual-en-transmilenio/cbogota/2023-03-13/123711.php>.
- Russell, Cherry. 2007. “What do older women and men want? Gender differences in the ‘lived experience’ of ageing”. *Current Sociology*. <https://doi.org/10.1177/0011392107073300>.
- Sabido Ramos, Olga. 2016. “Cuerpo y sentidos: el análisis sociológico de la percepción”. *Debate Feminista* 51 (junio):63–80. <https://doi.org/10.1016/j.df.2016.04.002>.
- . 2017. “The senses as a resource of meaning in the construction of the Stranger: an approach from Georg Simmel’s relational sociology”. *Simmel Studies* 21 (1): 15–41. <https://doi.org/10.7202/1041335ar>.
- . 2021. “El giro sensorial y sus múltiples registros. Niveles analíticos y estrategias metodológicos”. En *Etnografías desde el reflejo: Práctica-aprendizaje*, editado por Betzabé Márquez y Emanuel Rodríguez, 241–74. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- . 2022. “The Metropolis and Nose Life. Sensory Memories, Odors and Emotions”. *Simmel Studies* 24 (2): 63–89.
- Sánchez De Madariaga, Inés. 2004. “Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida”. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid* 8:101–33.
- Sánchez de Madariaga, Inés. 2009. “Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia”. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* XLI (161–162): 581–98.
- Sánchez, Ginna R. 2023a. “Con la estrategia de seguridad línea base de evasión en TM se redujo al 15,32%”. <https://bogota.gov.co/>. el 15 de noviembre de 2023. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/gracias-estrategia-de-seguridad-linea-base-de-evasion-redujo-e-1532>.
- . 2023b. “Estas son las estaciones de TransMilenio que han cambiado de nombre este 2023”. <https://bogota.gov.co/>. el 14 de noviembre de 2023.
- Sánchez, Lorena Marina, y Gisela Paola Kaczan. 2019. “Procesos, permanencias y transformaciones en los paisajes urbanos bonaerenses. Exploración histórico-visual en las ciudades de Mar del Plata, Tandil y Necochea-Quequén, Argentina”. En *La ciudad: imágenes e imaginarios – Libro de actas*, 257–66. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.
- Sandoz, Laure, y Fabian Santi. 2019. “Who Receives More Help? The Role of Employer Support in Migration Processes”. En *Migrants and Expats: The Swiss Migration and Mobility Nexus*, 57–82.

- Saquet, Marcos Aurelio. 2015. *Por una geografía de las territorialidades y de las temporalidades: Una concepción multidimensional orientada a la cooperación y el desarrollo territorial*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Schulz, Richard, y Jill Eden, eds. 2016. *Families caring for an aging America. Families Caring for an Aging America*. Washington D.C.: National Academies Press.
<https://doi.org/10.17226/23606>.
- Schwartz, Marcy. 2018. *City Reading: Public Space and Cultural Citizenship in Latin America*. Austin: University of Texas Press. <https://www.ebsco.com/terms-of-use>.
- Segato, Rita Laura. 2003. *Las estructuras elementales de la violencia. Ensayos sobre género entre la antropología, el psicoanálisis y los derechos humanos*. 1a ed. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- . 2014. “Las nuevas formas de la guerra y el cuerpo de las mujeres”. *Revista Sociedade e Estado* 29 (2).
- Semana, La. 2022. “Alcaldía de Bogotá dice que caracterizará a vendedores ambulantes de TransMilenio”. La Semana. febrero de 2022.
<https://www.semana.com/nacion/articulo/alcaldia-de-bogota-dice-que-caracterizara-vendedores-ambulantes-de-transmilenio/202231/>.
- Shiau, Hong Chi. 2016. “Guiltless consumption of space as an individualistic pursuit: mapping out the leisure self at Starbucks in Taiwan”. *Leisure Studies* 35 (2): 170–86.
<https://doi.org/10.1080/02614367.2014.982690>.
- Silva Giraldo, Edward Johnn, Sandra Milena Bautista, y Gloria Cristina García Vargas. 2019. “Narrativas alternativas de la migración de familias venezolanas en Bogotá”. *Hojas y Hablas*, núm. 17 (mayo), 45–57. <https://doi.org/10.29151/hojasyhablas.n17a3>.
- Silvestre Cabrera, María, María López Belloso, y Raquel Royo Prieto. 2020. “The application of Feminist Standpoint Theory in social research”. *Investigaciones Feministas* 11 (2): 307–18.
<https://doi.org/10.5209/infe.66034>.
- Sitp.gov.co. 2019. “Información General”. sitp.gov.co. 2019.
- Skoll, Geoffrey R. 2010. *Social Theory of Fear. Terror, Torture, and Death in a Post-Capitalist World*. New York: Palgrave Macmillan.
- Solana, Mariela, y Nayla Luz Vacarezza. 2020. “Sentimientos feministas”. *Revista Estudios Feministas* 28 (2): 1–15. <https://doi.org/10.1590/1806-9584-2020V28N272445>.
- Solans, Andrea Mónica. 2014. “Alimentación y mujeres migrantes en Buenos Aires, Argentina.” *rca* 50 (2): 119–39.

- . 2019. “‘Por mis hijos hay que cocinar’. Alimentación y cuidado entre mujeres migrantes en Buenos Aires”. *QuAderns* 35:111–27.
- Soto Villagrán, Paula. 2009. “Lo público y lo privado en la Ciudad”. *Casa del Tiempo*, núm. 17, 54–58.
- . 2011. “La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas”. *La Ventana* 34:7–38.
- . 2016. “Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de Género. Debates, agendas y desafíos”. *Andamios* 13 (32): 37–56.
- . 2017. “Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México”. *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, 127–46.
- . 2022. “Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras”. *Íconos* 26 (73): 57–75. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212>.
- Spíndola Zago, Octavio. 2016. “Espacio, territorio y territorialidad: una aproximación teórica a la frontera”. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales* 228:27–56.
- Srivastava, Chandani. 2020. “Impact of Multiple Roles on Professional Women’s Life in India-An Overview”. *The Journal of Innovations* 15 (2): 32–37. <https://doi.org/10.18701/imsmanthan.v15i02.7>.
- Subdirección de Análisis Monitoreo y Prospectiva Laboral, y FILCO. 2023. “Boletín Mercado Laboral de la Población Migrante”.
- Tapia Bravo, James Eider. 2020. “Gobernabilidad, movilidad humana y migración venezolana y sus impactos en Colombia”. *Sabia. Revista Científica* 6 (1): 140–47. <https://doi.org/10.47366/sabia.v6n1a9>.
- Tarrius, Alain. 2000. “Leer, describir, interpretar las circulaciones migratorias: Convivencia de la noción de territorio circulatorio. Los nuevos hábitos de la identidad”. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad* 21:39–66.
- Taylor, Ralph B, y Debra Kaye Brooks. 1980. “Temporary Territories?: Responses to Intrusions in a Public Setting”. *Population and Environment* 3 (2): 135–45.
- Temblores. 2019a. “Qué maricada con nuestros derechos”. Bogotá.
- . 2019b. “Silencio Oficial. Un aturdido grito de justicia por los 20 años del ESMAD”.
- Tibaná-Ríos, Diana Carolina, Diana Alejandra Arciniegas-Ramírez, y Ingrid Julieth Delgado-Hernández. 2020. “Tipos y manifestaciones de la violencia de género: una visibilización a

- partir de relatos de mujeres víctimas en Soacha, Colombia”. *Prospectiva*, julio, 117–44. <https://doi.org/10.25100/prts.v0i30.8803>.
- Tobío, Constanza. 1995. “Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna”. En *Conferencia en la Escuela de Verano Jaime Vera*. Galapagar (Madrid): Instituto Juan de Herrera. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>.
- Toro Jiménez, Juliana, y María Ochoa Sierra. 2017. “Violencia de género y ciudad: cartografías feministas del temor y el miedo”. *Sociedad y economía*, núm. 32, 65–84.
- Torres Dávila, Víctor Hugo. 2020. *Hegemonías y subalteridades urbanas. La configuración metropolitana de Quito*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, y Ediciones Abya-Yala. <http://www.abayala.org>.
- Torres Ruiz, Pedro Guillermo. 2020. “Comunidad embera en Bogotá”. Bogotá: Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Torres Vargas, Paola Andrea. 2023. “Opacidad en la asociación público-privada de Transmilenio. Un análisis de los contratos de concesión, los costos de los concesionarios y el incremento de los subsidios públicos”. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Tovar, Luisa Fernanda. 2022. “Social reproduction, the popular economy and informality: Feminist reflections from Latin America”. *Cuadernos de Economía* 41 (86): 367–92. <https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v41n86.88531>.
- TransMilenio S.A. 2021. “TransMilenio en cifras: Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP. Junio 2021”. Bogotá.
- . 2022. “TransMilenio en cifras: Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP. Agosto 2022”. Bogotá.
- . 2023. “Requisitos para optar al proceso de selección para la concesión mercantil de los locales comerciales externos del Portal Sur a cargo de TransMilenio S.A.” <https://negocios.transmilenio.gov.co/publicaciones/511/catalogo-retail/>.
- Trees, Rachel, y Dianne Marion Dean. 2018. “Physical and emotional nourishment: Food as the embodied component of loving care of elderly family relatives”. *European Journal of Marketing* 52 (12): 2405–22. <https://doi.org/10.1108/EJM-11-2017-0840>.
- Tronto, Joan. 2005. “Cuando la ciudadanía se cuida: una paradoja neoliberal del bienestar y la desigualdad”. En *Congreso Internacional Sare 2004: “¿Hacia qué modelo de ciudadanía?”*, 231–53. Vitoria-Gasteiz: EMAKUNDE/Instituto Vasco de la Mujer.
- Uribe Castro, Hernando. 2011. “Miedos e incertidumbres en la ciudad, como marca de la economía-mundo capitalista”. *Virajes* 13:157–80.

- Valdivia, Blanca. 2018. “Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora”. *Hábitat y Sociedad*, núm. 11, 65–84. <https://doi.org/10.12795/habitatsociedad.2018.i11.05>.
- Vargas, Melisa Cristina. 2022. “Lo personal es político. Notas sobre la agudización del trabajo de cuidado no remunerado en pandemia”. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas* 30 (noviembre):56–71. <https://doi.org/10.24965/gapp.10928>.
- . 2023. “Patriarcado-capitalismo, una alianza para la opresión de mujeres”. *Tramas Sociales* 3:5–27.
- Verdú Delgado, Ana Dolores. 2018. “El sufrimiento de la mujer objeto. Consecuencias de la cosificación sexual de las mujeres en los medios de comunicación”. *Feminismo/s*, núm. 31, 167–86. <https://doi.org/10.14198/fem.2018.31.08>.
- Vergès, Françoise. 2022. *A feminist theory of violence*. London: Pluto Press.
- Vicente-García, Rocío. 2022. “Integración de la perspectiva de género en el espacio público urbano de Alicante: percepción y experiencia de las mujeres en el desarrollo de la vida cotidiana”. *Disjuntiva. Crítica de les Ciències Socials* 3 (2): 49. <https://doi.org/10.14198/disjuntiva2022.3.2.3>.
- Villamizar Santamaría, Sebastián F. 2015. “Desigualdades sociales, ¿inequidades espaciales? Análisis de la segregación sociorracial en Bogotá (2005-2011)”. *Revista Colombiana de Sociología* 38 (2): 67–92. <https://doi.org/10.15446/rcs.v38n2.54901>.
- Viveros Vigoya, Mara. 2009. “La sexualización de la raza y la racialización de la sexualidad en el contexto latinoamericano actual”. *rev.latinoam.estud.fam* 1:63–81.
- . 2022. *El oxímoron de las clases medias negras. Movilidad social e interseccionalidad en Colombia*. Quito: CALAS: FLACSO. www.calas.lat.
- . 2023. *Interseccionalidad. Giro decolonial y comunitario*. Buenos Aires: CLACSO.
- Viveros Vigoya, Mara, y Marta Zambrano. 2011. “La diferencia: un concepto problemático para la antropología y el feminismo”. En *El género: una categoría útil para las ciencias sociales*, editado por Luz Gabriela Arango Gaviria y Mara Viveros Vigoya, 143–70. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Wade, Peter. 2020. “Espacio, región y racialización en Colombia.” *Revista de Geografía Norte Grande* 76:31–49.
- Williams Crenshaw, Kimberlé. 1991. “Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence Against Women of Color”. *Stanford Law Review* 43 (6): 1241–99.