



Revista Colombiana de Antropología

ISSN: 0486-6525

ISSN: 2539-472X

Instituto Colombiano de Antropología e Historia - ICANH

García Jerez, Francisco Adolfo

"Los piratas son los que nos salvan": informalidad, ritmos espaciotemporales
y normatividad práctica en la (in)movilidad cotidiana de Cali

Revista Colombiana de Antropología, núm. 1, 2022, Enero-Abril, pp. 283-303

Instituto Colombiano de Antropología e Historia - ICANH

DOI: <https://doi.org/10.22380/2539472X.1534>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105069918011>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

UAEM [redalyc.org](https://www.redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

“Los piratas son los que nos salvan”: informalidad, ritmos espaciotemporales y normatividad práctica en la (in)movilidad cotidiana de Cali

“The pirates are the ones who save us”: informality, spatiotemporal rhythms, and practical normativity in daily (im)mobility in Cali

Francisco Adolfo García Jerez*

Grupo Acaso, Universidad del Valle, Colombia

DOI: 10.22380/2539472X.1534

RESUMEN

En 2008 se inauguró un sistema de transporte masivo en la ciudad colombiana de Cali que pretendía generar una nueva cultura de la movilidad y un nuevo orden público. A partir de mi investigación etnográfica con un grupo de mujeres del barrio popular Ciudad de Córdoba, en este artículo indago sobre las maneras en que esta política de movilidad afectó los ritmos espaciotemporales de esas mujeres en sus desplazamientos diarios y cómo resignificaron sus prácticas de movilidad. Para ello, utilizo las nociones *constelaciones de movilidad* (Cresswell 2010) y *ritmos espaciotemporales* (Buttimer 1976; Lefebvre 2004). Mi hipótesis es que la voluntad del gobierno local de implementar un nuevo orden público basado en una visión excesivamente legalista, estática e inflexible de la movilidad condujo, paradójicamente, a la reverberación y al desbordamiento de comportamientos informales, así como a la configuración de una normatividad práctica oscilante entre lo legal y lo ilegal. Unos comportamientos móviles que a la postre se han convertido en una fuerza y un recurso espontáneos para cuestionar, negociar y reconfigurar ese nuevo orden social.

Palabra claves: transporte urbano, temporalidad, constelaciones de movilidad, género, economía informal, políticas públicas.

ABSTRACT

In 2008, a mass transit system was inaugurated in the Colombian city of Cali that sought to generate a new culture of mobility and a new public order. Based on my ethnographic research with a group of women from the popular neighborhood Ciudad de Córdoba, in this article I investigate the ways in which this mobility policy affected the spatiotemporal rhythms of these women in their daily commutes and how they re-signified their mobility practices. To do so, I use the notions constellations of mobility (Cresswell 2010) and spatiotemporal rhythms (Buttimer 1976; Lefebvre 2004). My hypothesis is that the will of the local government to implement a new public order based on an excessively legalistic, static and inflexible vision of mobility led, paradoxically, to the reverberation and overflow of informal behaviors, as well as to the configuration of a practical normativity oscillating between the legal and the illegal. These mobile behaviors have ultimately become a spontaneous force and resource for questioning, negotiating, and reconfiguring this new social order.

Keywords: urban transport, temporality, constellations of mobility, gender, informal economy, public policy.

* adolfo.garcia@correounivalle.edu.co / <https://orcid.org/0000-0003-1131-5705> /

Introducción

En el 2008 se inauguró en Cali lo que popularmente se conoce como el Masivo Integrado de Occidente (MIO): una nueva movilidad basada en el sistema de buses rápidos (Rodríguez y Vergel Tovar 2013). Como bien afirmaba el alcalde de la ciudad por aquel entonces:

El MIO no es únicamente un sistema de transporte, es una transformación en la cultura de la movilidad en Santiago de Cali. El MIO significa renovación urbana, recuperación del espacio público, es el cambio de un sistema de transporte colectivo a uno integrado, que demanda del ciudadano nuevos comportamientos y aprendizajes. (“Cali inauguró el MIO” 2008)

En efecto, en 2012 todavía se concebía la implementación de este sistema como un agente transformador de la ciudad, de los comportamientos de movilidad cotidiana de sus residentes y de cambio cultural, que se representaba como “la esperanza para Cali” o “un ejemplo para América Latina” (Ruiz 2012).

No obstante, la implantación del MIO no fue modélica. Junto con una mala planificación que comenzó a afectar negativamente la calidad del servicio y la experiencia de sus usuarios (Gómez 2011), se percibió un aumento progresivo de la oferta de transporte ilegal (Castro y Buchely Ibarra 2016; Gaviria 2020; Valdés 2014). Esto llevó a que, en 2014, el presidente de una asociación de taxis denunciara que la “piratería” estaba desbordada en Cali. Con ello hacía referencia a que había “toda clase de vehículos prestando servicio de transporte: carros viejos, motos, bicicletas, vehículos de alta gama particulares y del servicio especial” (“Taxistas denuncian” 2014). Según la Federación Nacional de Taxistas, para ese mismo año se calculaba que en Cali existían 4500 autos particulares y 3600 motos que prestaban servicio de transporte ilegal. Esta tendencia y percepción coincidían con los datos de la encuesta Cali Cómo Vamos (2017), en la que para el año 2016 se registró un incremento hasta del 7 % de usuarios que declaraban utilizar el transporte informal en sus viajes diarios (la cifra más alta desde 2013); y, por el contrario, se evidenció un descenso de usuarios del MIO con respecto a los años 2013, 2014 y 2015.

Teniendo en consideración este panorama de movilidad, en el presente artículo analizo algunas dimensiones que remiten a los nuevos patrones de movilidad, a los reajustes normativos y a las condiciones estructurales que influyen en la movilidad cotidiana de un grupo de mujeres del barrio popular Ciudad Córdoba. En particular, pregunto cómo las nuevas *políticas de movilidad* (Cresswell 2010, 19) han afectado sus trayectos diarios y de qué modo ellas han

resignificado sus propias prácticas de movilidad. Ambas cuestiones me han permitido, en última instancia, indagar acerca de las maneras en que el orden social pretendidamente formal (en esta ocasión de movilidad) se negocia y reconfigura por grupos no hegemónicos desde sus prácticas cotidianas.

Para lo anterior, me baso en las nociones de *constelaciones de movilidad* (Cresswell 2010) y de *ritmos espaciotemporales* (Buttimer 1976; Lefebvre 2004). Con la primera, me alinee con el enfoque que entiende la movilidad como un fenómeno en el que confluyen las *políticas de movilidad*, los patrones particulares de movimiento, sus representaciones y los modos encarnados de experimentarlos. Pero también, y tal como nos sugiere el propio Cresswell, dicha categoría se entiende como un mecanismo de producción y reproducción social, de poder y de jerarquías situado históricamente. Es cierto que esta noción puede recordar a la de *régimen de movilidad* de Glick-Schiller y Salazar (2013); sin embargo, esta última parece pensada expresamente para analizar la relación entre la movilidad y la inmovilidad en un contexto global, estatalizado y relativo a los fenómenos migratorios.

Con la noción de ritmos espaciotemporales, abordo los patrones rutinarios de movilidad que se configuran por cada quien dentro de un marco general; es decir, la repetición de momentos de movimiento y descanso o de movimientos con una medida particular. Y aunque coincido con Lefebvre (2004) y Buttimer (1976) en señalar que el ritmo es parte de la producción de la cotidianidad y, por tanto, parte de cualquier orden social, considero, siguiendo a Highmore (2005), que ese orden nunca es completo ni está totalmente acabado. Muy al contrario, este permite —a veces a su pesar— ciertos márgenes para la agencia y la creatividad individuales en forma de estrategias y tácticas, de emociones y cálculos.

Desarrollé la metodología en dos etapas¹. En la primera fase (de junio a septiembre de 2017) se llevó a cabo, fundamentalmente, un registro visual de la oferta de accesibilidad del barrio Ciudad Córdoba, situado al oriente de Cali en el distrito de Aguablanca. Sobre este recaen imágenes estigmatizadas en una gramática urbana en la que se asocian lo afrocolombiano y la pobreza con violencia, delincuencia y marginalidad.

En una segunda fase (de junio de 2017 a febrero de 2018) se llevaron a cabo entrevistas en profundidad a un grupo de mujeres residentes de dicho barrio

1 Este proyecto obtuvo el aval del Comité Institucional de Revisión de Ética Humana (código interno 188-016) y financiación en el marco de las Convocatorias Internas de la Universidad del Valle. Gracias a dicha financiación se vincularon los estudiantes Andrea Gaviria, Claudia Echeverry, María del Pilar Peralta, Valentina Restrepo y Julián Zambrano. También agradezco la colaboración de la profesora Janeth Mosquera en el acceso al campo y en la realización de las entrevistas, así como a los evaluadores por sus valiosos comentarios y sugerencias.

y algunas sesiones de observación directa. En total fueron veintiséis entrevistadas, de las cuales catorce utilizaban con frecuencia, aunque no únicamente, los servicios de un operador informal y “pirata”, cinco se inclinaban por el MIO, cuatro por el ciclomotor y una por la bicicleta. En cuanto a sus edades, se seleccionaron mujeres entre dieciocho y cincuenta años para garantizar que todas tuvieran una movilidad autónoma. Me centré en los casos de mujeres que se desplazan habitualmente en transporte colectivo, poseen un acceso limitado a un medio de transporte propio y, por lo tanto, se encuentran en una situación de mayor exposición al mercado de movilidad existente (Dunckel-Graglia 2013; Jirón Martínez 2007; Law 1999; Vega Centeno 2004; Whitzman 2013)². En palabras de Robert Castel (2001), son ellas las que están más instaladas “en lo provisional como régimen de existencia” (354).

La movilidad cotidiana: entre la (in)formalidad y la (i)legalidad

Según la estela de los estudios antropológicos sobre la informalidad económica en el sur global (AlSayyad 2004; Hart 1985; Mcfarlane 2012; Varley 2013), en los últimos lustros el transporte se ha sumado como un campo de interés. Entre los principales trabajos destacan los de Cervero y Golub (2007), que emplean el término *paratransporte* a fin de describir el proceso de solapamiento fluido y confluencia de las lógicas de servicio formal e informal en la movilidad; o el más prescriptivo *transporte urbano híbrido* de Salazar, Behrens y Wilkinson (2013), con el cual se anima a integrar las diferentes lógicas de gestión de la movilidad existentes dentro de un mismo sistema.

No obstante, fueron De Soto (2005) y De la Puente Lafoy y Torres Rojas (1992) quienes más enfatizaron en la organización en torno a la naturaleza y función del transporte informal en la región. Para ellos, la configuración de esos gremios informales de transportistas, que funcionaban bajo un acuerdo tácito con la Administración pública pero sin licencia oficial, no solo obedecía a una necesidad de organización del servicio, sino también al intento de negociar con

2 Sin duda, es Law (1999) quien más poderosamente ha llevado a cabo una revisión del modo de análisis de la variable de género dentro del ámbito de la movilidad cotidiana. Más específicamente, apuesta por incorporar el giro cultural a las teorías feministas en orden a redefinir la categoría de género —y a enfatizar su valor simbólico— dentro de esa relación entre mujer y transporte. A esta propuesta la denomina *geografías culturales de la movilidad*.

el Estado ciertos derechos y privilegios que les posibilitaran presentarse como un agente legítimo dentro de un marco extralegal. Junto con estos autores, también se destaca la propuesta de Mamani (2016), quien establece una clasificación del servicio de transporte en función de su estatus jurídico, prestando especial atención al ilegal. A diferencia del servicio informal, el ilegal es considerado opuesto y adverso a la legalidad del Estado; por esta razón, oficialmente es representado como una desviación desleal, un obstáculo para la eficiencia del sistema de transporte público y un fenómeno que desborda la capacidad de gestión del propio Estado.

Ahora bien, ¿cómo los diferentes sectores sociales, en especial los más vulnerables, se han ido reacomodando y reajustando a los cambios en ese ecosistema de movilidad basado en la existencia tensa y con frecuencia conflictiva de servicios de transporte legales, informales e ilegales? Algunas respuestas para el caso latinoamericano las encontramos en los trabajos de Avellaneda y Lazo (2011), Castro y Buchely Ibarra (2016), y Jouffe y Lazo Corvalán (2010), en los que se analizan los efectos en la inclusión social causados por el nuevo sistema de movilidad, así como las estrategias alternativas que los habitantes de barrios periféricos han desplegado para hacer frente a los resultados adversos de este nuevo modelo. En ocasiones, algunas de estas estrategias quebrantan la normativa hegemónica y se oponen ex profeso a los intentos de control y disciplinamiento estatal.

De este modo, y siguiendo el enfoque más fenomenológico e interaccionista del fenómeno de la estatalidad (Buchely Ibarra 2015), la cohabitación de servicios de transporte con estatutos legales diferenciados nos habla de la configuración de un orden social que es producto de procesos de generalización simbólica, de acuerdos selectivos y de una reducción de la complejidad social entre el Estado y la sociedad civil. Dicho de otra manera, en el orden social la informalidad y la formalidad constituyen las reglas del juego, ya que ambas determinan la naturaleza de las transacciones entre individuos e instituciones, e incluso dentro de las mismas instituciones (Mcfarlane 2012). Por todo ello, y tomando prestadas las palabras de Varley (2013), puedo afirmar que la informalidad, además de no ser una práctica reservada a (y ejercida en exclusividad por) los sectores populares, no es en sí misma una ausencia de la ley, sino un fenómeno mucho más complejo, fluctuante, omnipresente y transversal que lo percibido *a priori*. Efectivamente, así queda demostrado en el campo del transporte por Gutiérrez (2000) y Kralich y Gutiérrez (2007) cuando analizan la figura del transporte “chárter”, que presta un servicio informal de movilidad a las clases medias y altas de la región metropolitana de Buenos Aires.

Por tanto, la reconceptualización situada de los binomios legal/ilegal y formal/informal, entendidos como *coordenadas semánticas* (Muir 2017) que son negociadas en la práctica, constituyen el marco de regulación de la movilidad para situar tanto las políticas como los comportamientos de movilidad que son analizados a continuación. No obstante, y a diferencia de la propuesta de Muir, considero que el marco de regulación de la movilidad en Cali —que trata de distinguir y establecer lo que es legal de lo ilegal o lo que es formal de lo informal— es mucho más estable y delimitado que el descrito por la autora con respecto a las políticas monetarias en Argentina. De ahí que mi enfoque se haya centrado más en el reajuste constante de las prácticas cotidianas a ese marco y no tanto en el proceso recursivo de su redefinición.

(In)movilidades, temporalidades y espacialidades

Ahora cojo dos... o hago dos travesías [en el MIO]. O me voy en la Montebello [es el nombre de una empresa de transporte informal de Cali], así vaya superlleno, pero prefiero irme a que me coja la tarde. O me voy en pirata [...] Yo salgo de aquí a las 5:20 más o menos y entro a las 7:00 de la mañana. ¿Por qué lo hago tan temprano? Porque si no me voy temprano, no llego temprano. Si la Montebello no para porque está muy llena, entonces yo me devuelvo y me voy hasta el Cubo [es el nombre que recibe un edificio próximo] y allí espero el pirata.

Patricia, 36 años, auxiliar de enfermería, comunicación personal.³

Para comprender por qué Patricia oscila en sus viajes diarios entre lo formal y lo informal, entre lo legal y lo ilegal, y cómo reajusta aquellos eventos coyunturales que pueden distorsionar sus ritmos espaciotemporales (Buttiner 1976; Lefebvre 2004), es necesario situar sus prácticas dentro de unas estructuras sociales profundamente jerárquicas y desiguales, compuestas por variables tan notorias como el género, la clase social y lo racial⁴. Estas variables empujan a estas mujeres a obedecer un imperativo poco flexible de movilidad cotidiana y de disciplina estatalizada o de *dressage* (Highmore 2008), así como a sortear, al

3 Todas las entrevistas se realizaron entre 2017 y 2018.

4 Con estos tres factores introduzco, aunque sea de un modo oblicuo, la fructífera noción de *interseccionalidad*. Para un abordaje más profuso de esta noción, recomiendo el artículo de la abogada y activista norteamericana Kimberlé Crenshaw (1991).

mismo tiempo, aquellos obstáculos que pudieran conllevar un posible e indeseado estancamiento o, mucho peor, una total inmovilidad.

La noción de *inmovilidad* se ha centrado principalmente en los obstáculos al movimiento y formas de estancamiento que padecen los refugiados, exiliados y migrantes transnacionales (Khan 2016; Squire y Bagleman 2012). Sin embargo, considero que, por su gran relevancia analítica y práctica, dicha noción puede aplicarse a un ámbito aparentemente más prosaico como el de los tránsitos urbanos cotidianos.

De algún modo, esto ya nos lo mostró Auyero (2013) cuando observó que en la burocracia argentina *la espera* (un tiempo en suspensión) se emplea como un dispositivo de control y dominación estatal. No obstante, y a diferencia de la experiencia migratoria, en estos tránsitos urbanos la movilidad y la inmovilidad no son tan excluyentes por cuanto los desplazamientos y las pausas, la estasis y el movimiento a escala urbana suelen manifestarse como un *continuum* poroso dentro de un mismo recorrido. En consecuencia de lo anterior, y a partir de la existencia de un “régimen de movilidad” que también opera en lo cotidiano basado en intervalos indeseados de estancamiento y demora, considero que las dimensiones estructurales de tipo económico, temporal y espacial⁵, y ciertas políticas de movilidad son las que condicionan y explican esos momentos de (in)movilidad que experimentan muchas de las mujeres entrevistadas, así como el empleo combinatorio y estratégico que hacen de los servicios de transporte de tipo formal e informal, legal e ilegal, y las tensiones que se derivan de ello.

Por ejemplo, la clase social —en su acepción más económica— desempeña un papel relevante en la selección del transporte y, en general, en la estrategia de la movilidad de muchas de las entrevistadas. Si bien la mayoría prefería pagar 200 o 300 pesos de más por el servicio de un pirata (precio que podía variar según la hora, el destino y el modelo del auto), ya que les garantizaba mayor rapidez y más comodidad, cuando debían estimar la posibilidad de tomar un taxi formal o un Uber por motivo de rapidez, seguridad o emergencia, los cálculos se volvían más exhaustivos y la decisión más prudente. La diferencia puede ser de 8000 a 10000 pesos por viaje. Por tanto, ambos operadores se convierten en un servicio reservado casi exclusivamente para ciertas ocasiones: un regreso nocturno imprevisto, fin de semana, salidas a ciertos centros comerciales en días festivos o salidas de urgencia.

5 En cuanto a la condición de raza, la mayoría de las mujeres entrevistadas no había experimentado, presenciado o conocido algún episodio de discriminación racial en el acceso al transporte. En el futuro, amerita investigarse cómo se vincula esto con los fenómenos de segregación socioespacial, de exclusión laboral y violencia urbana que la mayoría de la población afrocolombiana padece en Cali, algo que excede los objetivos de este artículo.

Si la jornada laboral es de 6 días a la semana, eso implicaría un total de 24 días al mes. Si el trayecto de ida y vuelta se realiza en MIO, con un coste de 1900 pesos por trayecto, el total mensual que debería desembolsar una mujer ascendería a 91 200 pesos; si el viaje es exclusivamente en pirata, el total sería de 105 600 pesos; y si se debe realizar transbordo y alternar el transporte formal con el informal, el coste se dispararía hasta los 196 800 pesos, aproximadamente.

Teniendo en cuenta que el salario mínimo colombiano era de 737 717 pesos para el año 2017, esta inversión presupuestal estaba ocasionando, por ejemplo, que algunas de las mujeres entrevistadas (sobre todo las más jóvenes) optaran por adquirir un ciclomotor para, de este modo, evitar el sobrecoste de la movilidad cotidiana y, de paso, evitar incómodas experiencias de movilidad. Tal es el caso de Saray, de 24 años, que trabaja en una cafetería en el centro de la ciudad, a unos 7 kilómetros de su domicilio, donde reside con sus padres y dos hermanos. Si bien era usuaria asidua del servicio pirata, adquirió un ciclomotor porque, según explicó, es el transporte más económico. Sin embargo, como consecuencia de algunas fallas técnicas, en ocasiones debe utilizar el pirata. O el caso de Ana María, una mujer de 51 años que es operaria en un taller y se desplaza en MIO. Su rutina comienza a las 5 de la madrugada y una hora y media después toma el bus. Si bien este servicio se demora hasta una hora en llegar, ha aprendido “a tenerle el horario de pasada”. Su preferencia por este sistema se debe a “lo económico”: “porque no hay otra opción: o paga taxi o toma MIO por obligación” (comunicación personal). Sin embargo, cuando finaliza su trabajo, lo habitual es que la recoja su cónyuge en motocicleta.

Un caso más extremo, aunque no infrecuente, que ilustra lo relevante del ahorro y de los cálculos económicos en la movilidad, lo encontramos con Juliana. Ella es una joven de 20 años que, separada y con dos hijos pequeños, trabaja en atención al cliente en una clínica. Para ir a su trabajo a veces toma el pirata, el “jeepto” (un vehículo 4x4 de servicio informal) o incluso el “motorratón” (un servicio ilegal en motocicleta), dependiendo de cuál sea más accesible en el día. Afirma que descarta el MIO, ya que tendría que caminar hasta la parada más próxima y esperar 45 minutos. De regreso, cuando coincide con sus compañeras que residen cerca del barrio, y con el fin de ahorrarse el costo del transporte, decide hacer el trayecto a pie durante 30 minutos, caminando por barrios que, me comenta con media sonrisa, “son un poquito peligrosos”.

Otra dimensión es la temporalidad. Desde la instauración del capitalismo, la velocidad se ha asociado a la idea de progreso y modernidad (Harvey 1989; Virilo 1997; Yeh 2017). En este sentido, fue el poeta italiano Tommaso Marinetti, en el manifiesto *Le futurisme*, publicado en el año 1909, quien certificó la velocidad como el gran símbolo de la modernidad. Una velocidad que, propulsada por

nuevos y cada vez más ágiles medios de transporte, nos liberaría de las distintas formas de estancamiento y de los límites del espacio-tiempo. A esto, Timms, Tight y Watling (2014) lo denominan *utopía del transporte*.

Ahora bien, tal como lo expone Hartmut Rosa (2016), parece que esta utopía moderna no solo ha implicado una aceleración del tiempo, sino que, junto a intervalos de auténtico estasis e inmovilidades indeseadas, también ha conllevado el aumento de las tareas simultáneas a realizar en diferentes destinos y, con ello, la sensación individualizada de no poder gestionarlas, lo que en ocasiones lleva a que el individuo experimente brotes de ansiedad y estrés⁶. Es por ello que, para amortiguar la presión temporal que se ejerce y poder llegar con cierta solvencia a sus destinos, varias de las mujeres entrevistadas han establecido una estrategia, en particular las madres solteras con hijos menores a su cargo. Si bien antes de ir al lugar de trabajo muchas de ellas se levantan muy temprano con el fin de alistar a sus hijos para la jornada diaria (alimentación, vestimenta y atención externa), son principalmente las abuelas, y en ocasiones una vecina, las encargadas de acompañar y recoger a los menores del colegio o de alguna actividad extraescolar.

Esta solidaridad también aparece con respecto a las tareas más mundanas pero necesarias para la reproducción del orden doméstico y laboral. Ejemplo de ello es el caso de Patricia. Le preguntamos cuándo iban a “mercar”, cómo mercaban y quién lo hacía. Nos respondió: “Mi mamá y mi papá”. “¿Y a dónde ‘mercan’ ellos?”: “Aquí en Olímpica [nombre de un supermercado de barrio]” (comunicación personal). En el caso de Xiomara, de 24 años, quien le ayudaba era su suegra: “Normalmente no lo hago porque yo siempre como acá, entonces la que hace todas esas cosas es mi suegra” (comunicación personal). O Lourdes, una mujer de 37 años dedicada al comercio ambulante que, con respecto a los electrodomésticos, nos informaba: “Eso no lo compro yo, lo compra mi mamá” (comunicación personal). Sin duda, esta cooperación basada en la obligación y el compromiso moral por los vínculos familiares o de vecindad posibilita que las mujeres aumenten la eficiencia de su movilidad, al delegar tareas que consumen un tiempo muy apreciado. La cooperación también se expresa cuando algún miembro cede su medio de transporte (la motocicleta) a la mujer para llevar a cabo alguna gestión eventual.

Otro de los factores que también contribuye con los rigores de la temporalidad es la demora generada por un accidente en la vía o por intensas lluvias que

6 Este desfase recuerda las observaciones formuladas por E. P. Thompson (1967) cuando analiza la implementación, durante el proceso de industrialización, de un régimen temporal disciplinado y demandante de una fuerte sincronización, y cómo este era realmente vivido y gestionado por los trabajadores de la época.

se traducen, a su vez, en una muy fuerte congestión vial; o la demora por fallas técnicas del vehículo o por los operativos de tránsito contra el transporte ilegal. Esto último merece una mención especial por su carácter deliberado. Y lo merece puesto que, como el grado de eficacia de estos operativos no ha sido muy alto a tenor del aumento progresivo de los piratas, la presencia cotidiana y sistemática de estos controles se interpreta a modo de una suerte de ritual estatal cuyo fin, tal y como apuntan Castro y Buchely Ibarra (2016), es estructurar el orden público mediante la aplicación de la norma y el monopolio de la coacción; es decir, un mecanismo por el cual se establecen reglas que clasifican los comportamientos como legales e ilegales, morales e inmorales, recomendables y sancionables. En definitiva, y como sugiere Joseph Gusfield (2014), “el castigo al infractor es la acción ritual que da testimonio de la validez en los hechos y en la moralidad” (264). Ahora bien, sus efectos sancionadores en los usuarios y operadores de estos servicios no son exclusivamente simbólicos y ritualizados, sino que también se vuelven tangibles al transformarse en un innegable factor de retardo o incluso de inmovilidad y, con ello, de malestar personal.

Por tanto, al igual que dichos operativos, todas estas situaciones de demoras implican para las mujeres una relectura de la situación, nuevos cálculos y planes de viaje con el fin de llegar puntualmente a sus destinos. Con tal propósito, a veces optaban por romper el código tácito de respetar el orden de espera en las filas (lo que es calificado como “ser avispada” o “ser viva”) y poder acceder a un servicio rápidamente en detrimento de otros usuarios. Con ello se conservaba el programa de movilidad fijado (mismo operador, misma ruta, aunque con una mayor cuota de estrés). Pero cuando no podían acceder a tiempo al servicio programado, se inclinaban por el cambio de operador. Si la elección era un servicio de taxi formal, este representaba un aumento imprevisto del costo económico que se intentaba subsanar mediante un proceso de negociación con otros pasajeros anónimos que, estando en la misma situación, también deseaban compartir el servicio de taxi. Esto es lo que se denomina “urbaneo” (un tipo de servicio ilegal, aun cuando lo presta un operador legal). Por el contrario, si la elección significaba optar por otra ruta, inevitablemente las mujeres tenían que recorrer a pie algunas cuadras hasta alcanzar las nuevas paradas que les permitían acceder a un servicio más disponible y descongestionado.

Frente a estas coyunturas, ellas describieron que en la práctica cotidiana el sistema de transporte informal e ilegal estaba permitiendo resolver los problemas públicos de la movilidad y llegar puntualmente a los destinos. Al respecto, Xiomara decía lo siguiente: “No, la verdad yo creo que acá todos lo utilizan normal [el transporte ilegal]. Por ejemplo, en la mañana uno ve demasiada gente allá esperando si no es en MIO, es en el pirata, pero siempre es. O sea, son cosas que

funcionan con el andar” (comunicación personal). O Isabel, de veintidós años, estudiante y trabajadora: “no, eso no... Hay muchos pelados [jóvenes] aquí que utilizan el MIO, ¿no? Aunque para mí la gente que va a trabajar le sirve más el pirata” (comunicación personal). O Saray, una joven de veinte años, sin hijos, y que trabaja en logística en una agencia:

La Recreativo [es el nombre de una de las empresas de transporte informal] ya no pasa de ida, o si pasa de ida solamente como hasta las 6:30 de la mañana y ahí ya... No sé si está entrando ya la Ermita [es el nombre de otra empresa de transporte informal]. O sea, los piratas son los que nos salvan. (Comunicación personal)

O Candela, de cincuenta años, empleada de una empresa y que vive con sus dos hijos: “Pues a ver, yo pienso que si el MIO fuera eficiente no sucedería nada con los piratas, pero el MIO tendría que ser muy eficiente y meter más rutas” (comunicación personal). Le pregunto si para ella los piratas son una solución al problema de la deficiencia del MIO. Me responde: “Pues claro, si el MIO tuviera una mejor función uno para qué abordaría un pirata”.

La tercera de las dimensiones nos remite a la espacialidad y su vínculo estrecho con la noción de inseguridad, por cuanto el barrio Ciudad Córdoba suele ser caracterizado como un territorio de sospecha. Por ejemplo, en el blog del Comité de Juventudes Barrio Adentro, un colectivo que trabaja en esta zona, se podían leer los siguientes párrafos redactados en junio del 2010:

Nuestro barrio es una pequeña ciudad y también es una pequeña representación del país. Lo habitan pobres, trabajadores, dueños de pequeñas empresas, personas que roban por ocio y/o por necesidad, traficantes de drogas, desplazados por la violencia (los que se van y los que llegan), consumidores, indigentes, desocupados [...] Vivimos entre negros, blancos, mestizos e indios, un barrio hermoso por su riqueza cultural, pero que lastimosamente no reconocemos y por lo contrario, nos quejamos al unísono por la delincuencia común, por las basuras, por el alza a los impuestos, etc. (Barrio Adentro 2010)

Esta presencia y sensación de inseguridad espacializada ha activado entre las mujeres entrevistadas todo un repertorio de resortes para rebajarla y, con ello, evitar la potencial inmovilidad que pudiera generarles. Uno de esos resortes adquiere la forma de acompañamiento de la mujer a la parada del bus o del taxi en horas de mañana por parte de algún familiar. Ello con el fin de asegurar un marco de protección en los trayectos a pie en un intervalo temporal donde aún es de madrugada y no existe un trasiego intenso. Al menos seis de las mujeres reconocieron que esta era una práctica habitual en su cotidianidad.

Asimismo, y con el objeto de evitar el manoseo que se produce en el mismo transporte, muchas mujeres deciden diversificar el medio en función de sus acompañantes y del momento del trayecto. Por ejemplo, cuando se movilizan junto con sus hijos tienden a hacerlo a través de medios de transporte que consideren más seguros: en taxi formal si desean evitar el hacinamiento y el contacto corporal en el MIO o en las busetas, o en el MIO cuando tratan de evitar la inseguridad que conlleva el uso del transporte pirata.

Podemos entender esta selección del medio de transporte como una estrategia que forma parte de lo que Javier Auyero (2015) denomina las *rutinas éticas*, cuyo objetivo es proteger al otro, al más débil, a partir de acciones repetitivas y disciplinarias, a la vez que se le proporcionan herramientas de reconocimiento del entorno y de autoprotección. Zigon (2007) denomina *ethical demand* a este entramado de protección hacia el otro, de autoprotección y de compromisos sociales donde los sujetos se ven impelidos a —o responsabilizados de— prestar ayuda, cooperación, socorro o protección. Su propuesta me parece de gran interés por cuanto sitúa, en primer lugar, la elección del acto ético en una situación particular y, en segundo lugar, porque contextualiza esa responsabilidad hacia el otro en ciertas condiciones histórico-culturales. Esto último es de vital importancia para comprender cómo los actos éticos de las mujeres entrevistadas nos obligan a insertarlos y a entenderlos relacionamente en un contexto de fuerte segregación social-espacial y de vulnerabilidad de género con respecto a la accesibilidad móvil, a la precariedad laboral y a la inestabilidad conyugal.

No obstante, estas prácticas de autocuidado relacionadas con la inseguridad no solo se activan en la espacialidad del barrio, sino también son impelidas en los espacios vehiculares. Al fin y al cabo, los vehículos de prestación de servicio funcionan como un lugar privado con carácter público, eventualmente mediados por interrelaciones íntimas⁷. Por ejemplo, muchas de las mujeres decían que trataban de mantenerse despiertas cuando se movilizan en los piratas, en las busetas o en el MIO para evitar posibles hurtos. Asimismo, para mitigar los riesgos al regresar tarde los fines de semana, me comentaban que solían solicitar un taxi formal y preferiblemente mediante llamada al operador oficial. O aquellas que utilizaban el ciclomotor en horario nocturno, lo hacían circulando a mayor velocidad y saltándose los semáforos en rojo. La velocidad y la infracción se convertían, en esta ocasión, y frente al reglamento de tránsito, en un recurso de autoprotección contra posibles intentos de robo.

7 Si bien muchos de los hombres de los sectores populares que se desplazan en el transporte colectivo también padecen inconvenientes, la interpretación del riesgo, su expresión fáctica y las acciones de protección adquieren, en mi opinión, no solo una *experiencia de clase* (Kessler 2009) sino también una evidente y diferenciada *experiencia de género*.

Con el objetivo de aumentar el grado de confianza hacia los taxistas piratas (un sector considerado potencialmente amenazador), las mujeres también empleaban las mismas rutas y horarios para, de este modo, ir reconociendo a los conductores y disminuir el temor a un posible acto de agresión sexual, robo o, simplemente, al incumplimiento de las condiciones del servicio. A diferencia de los piratas, algunas de las mujeres intentaban establecer un vínculo duradero y de confianza con los “motorratones”, con lo que se despliega otra estrategia: la de acordar horarios diarios de prestación del servicio mediante llamada telefónica siempre al mismo conductor.

Estas prácticas no solo se activan en el oriente de Cali. Tal y como nos lo describe Zúñiga (2019), en las zonas de ladera de la ciudad las usuarias de mototaxismo implementan iniciativas similares, como la evaluación del servicio prestado no solo en términos económicos, sino también de prudencia (no correr a gran velocidad), responsabilidad (usar cascos y chalecos obligatorios) y experiencia (conocer las rutas). Esta carta de presentación puede servir al mototaxista para fidelizar a sus clientas y, al mismo tiempo, para que estas se transformen en sus “evangelistas” (Zúñiga 2019, 74), al recomendar su servicio a amigas, familiares o conocidas.

Otro mecanismo que refuerza la sensación de seguridad es la existencia de tarjetas personalizadas con datos de contacto del mototaxista, lo que permite cruzar información y establecer una comunicación más constante con las usuarias. Todo este repertorio no es baladí, puesto que, en un contexto de fuerte inseguridad y vulnerabilidad como el caleño, estas iniciativas contribuyen a la institucionalización de la confianza, es decir, a la percepción de que el otro “tiene la habilidad, voluntad y buena disposición de entablar una relación personal de intercambio recíproco” (Lomnitz 1975, 212), o, añadido, de cumplir óptimamente con el servicio solicitado.

Considero que todas estas disposiciones derivadas de factores estructurales dan lugar a un patrón de movilidad caracterizado por un ritmo complejo y de ajuste periódico. Un *ritmo espaciotemporal* que es deudor de las condiciones de vida precarias, de la combinación múltiple de medios de transporte (MIO, pirata, buseta o “motorratón”) y de la elección de la ruta, dependiendo de la oferta existente, la accesibilidad, el coste, la velocidad y los destinos trazados. Pero también este ritmo puede variar con la aparición de ciertos imprevistos como la congestión vial por lluvia o por accidente, las fallas técnicas del vehículo o los operativos de tránsito. Que las mujeres tengan en consideración todos estos aspectos implica la elaboración de profusos cálculos en los que se estima el tiempo invertido tanto en los recorridos como en la espera, se prevé la frecuencia con la que pasa el vehículo, y se anticipan posibles alteraciones en la circulación,

el coste económico y la posibilidad de realizar transbordo sin que aumente el presupuesto inicial ni se exceda el tiempo previsto. Del mismo modo, también se evalúa la existencia de ciertos umbrales de seguridad tanto en el grado de cumplimiento del servicio seleccionado como en el tipo de vehículo utilizado, y en la integridad física y mental que este pueda representar para las usuarias.

Cumplimientos sociales y reajustes normativos

¿Cuál es la lectura que hacen de lo normativo las mujeres a la luz de su uso del transporte ilegal o, dicho de otro modo, de su movilidad normativamente ambigua? La alternancia en el uso del transporte formal, informal e ilegal al que se acogía la mayoría de las mujeres entrevistadas, como en sus expectativas acerca de cómo sería la movilidad deseable para su barrio, les generaba cierta tensión derivada de sus prácticas cotidianas y del ideal social enmarcado en un tipo de política de movilidad, en especial en lo referente al uso funcional y polémico de los llamados piratas. Esto pude observarlo en las expectativas de muchas de ellas relacionadas con el fomento del transporte colectivo, público, ordenado y eficaz, y no de la estimulación de una movilidad privada basada en el transporte motorizado individual, ni en la apuesta exclusiva por el modelo informal e ilegal.

Por ejemplo, Lourdes deseaba que regresaran las busetas: “es que las busetas ayudan mucho porque uno cogía las busetas y se iba a trabajar. A las cuatro de la mañana pasaba la buseta. Ahora no; esos MIO ni madrugan” (comunicación personal). O Patricia que, frente a la pregunta de cuál sería el transporte ideal para dirigirse a su trabajo, responde: “Entonces uno se pregunta ¿a qué hora van a pasar? O sea, que todo fuera de verdad en orden” (comunicación personal). Candela no solo señaló un modelo ideal de transporte en Cali, sino que, además, mencionó el sistema existente en Medellín como el más próximo a sus expectativas por articular diferentes medios de transporte: “tienen el tren, tienen el cable, el teleférico. Tienen las rutas normales. Creo que tiene cuatro medios de transporte” (comunicación personal). Le pregunto entonces si para ella el sistema de transporte ideal sería aquel que articulara diferentes tipos de transporte al MIO, a lo cual responde: “Claro, porque es que el MIO pasa por ciertos lados, pero no pasa por todos los lados” (comunicación personal).

He de señalar que incluso estas mismas impresiones y desiderátums se repiten en aquellas mujeres que suelen desplazarse en ciclomotor. Un ejemplo

de ello es Jenny, quien trabaja como regente de una farmacia, vive con su hijo y su compañero, y se imagina el transporte para su barrio del siguiente modo: “Me gustaría que fuera más asequible [...] que pasaran más rutas continuamente y que cada persona fuera sentada. Es lo ideal, porque uno paga por un servicio, no [para] que lo estrujen” (comunicación personal). O Camila, de 22 años, que trabaja de higienista oral, es estudiante, soltera y sin hijos, y desea “que fuera más ordenado, que hubiera rutas de MIO, pero que todo llevara su orden” (comunicación personal). O Mariana, una joven que también se desplaza en ciclomotor: “Entonces, como que hubiera más orden o que pasaran más seguido, que hubiera más rutas para que la gente pudiera acceder e irse a su trabajo. Hay gente que le toca madrugar muchísimo” (comunicación personal). Angie, de 35 años, con una hija y que trabaja como maestra de preescolar, es de las pocas mujeres en cuya respuesta se atisba cierta conformidad con el sistema existente: “No veo ningún inconveniente y no he escuchado vecinos de acá, del barrio, quejarse por el transporte que abordan” (comunicación personal). Aunque rápidamente matiza un tanto su respuesta al reconocer que desearía que existieran más rutas directas al norte de la ciudad sin necesidad de realizar transbordos.

En consecuencia, ni la presencia del pirata era repudiable —sino más bien deseable— ni el empleo de este servicio era indicativo de menoscabo del bien común. En efecto, sus valoraciones no implican una defensa *a priori* y *per se* de lo ilegal. Más bien, con ellas se evidenciaba el fracaso parcial del MIO por cuanto —al igual que observó Khan a la luz de la construcción de una autopista en Pakistán (mencionado en Larkin [2013])—, la promesa de modernidad que proyectaba y pretendía no encajaba en las condiciones estructurales y las prácticas locales existentes.

De este modo, la combinación en los trayectos diarios de transporte informal y formal y la opinión positiva acerca del MIO en ciertos aspectos (por ejemplo, una flota moderna y el comportamiento más profesional de los choferes) revelan, como lo muestra David Matza (2014), que la infracción de la ley o de lo normativo no es constante sino fluctuante y estacionaria. Aquellos que incumplen la norma o actúan por fuera de la ley lo hacen suspendiendo en ocasiones el régimen normativo a partir de lo que este autor denomina *técnicas de neutralización*. Con esta noción se refiere a la activación de una serie de argumentos compartidos que permiten a las personas poner en suspenso la evaluación moral negativa de las acciones ilegales. Dichas técnicas se basan en “la negación del delito, de la ofensa, una minimización del daño, una inversión de la culpa, una apelación a las lealtades superiores, una responsabilidad trasladada a las propias víctimas” (Matza 2014, 13). La adquisición de estas técnicas por parte del sujeto no implicaría la obligación de incumplir la norma, sino más bien la de ingresar a un estado de

quebrantamiento de la ley atenuando al mismo tiempo el abatimiento personal. A este estado el autor lo llama *la deriva*.

Por todo ello, siguiendo a Araujo (2009), el incumplimiento de la norma ha de entenderse como una estrategia de cumplimiento social o un modo de reajuste “entre lo ideal y lo procedimental, entre el deber ser y el ser” (27). Es decir, no es la contraposición de órdenes normativos sino, más bien, el reajuste en ciertas ocasiones del orden formal a uno real o a una normatividad práctica por parte de los sectores más vulnerables con el fin de mejorar o proteger su posición social y/o reducir el impacto de las jerarquías sociales en sus experiencias cotidianas. Este presupuesto dota de todo el sentido a lo formulado por Gusfield (2014) cuando afirma que el orden público basado literalmente en la ley y lo normativo es un mito, por cuanto no funge como “un sistema de autoridad que estructura un patrón normativo de reglas y castigos, sino como un orden social negociado en que la flexibilidad, el compromiso y la resistencia existen en todos los niveles” (267).

Conclusiones

Los recientes gobernantes de Cali, al igual que los de muchas otras ciudades latinoamericanas, han intentado implementar un nuevo modelo de movilidad cotidiana. Para ello apostaron por el MIO, un sistema de buses rápido cuyo objetivo no solo remitía a mejorar el transporte y profundizar la remodelación urbanística, sino que tiende a modelar y fomentar el comportamiento cívico de los ciudadanos. Sin duda, el MIO fue concebido en parte como una *utopía del transporte* (Timms, Tight y Watling 2014). No obstante, sus efectos no fueron del todo positivos, en especial para amplios sectores populares para los que la iniciativa se tradujo en la reverberación del transporte pirata y en la prolongación de ciertos servicios informales. Dentro de esos sectores populares se destaca la situación vivida por las mujeres, por cuanto su posición social y los recursos con los que cuentan las sitúan principalmente en un contexto de precariedad e incertidumbre.

De este modo, y partiendo de la noción de constelaciones de movilidad, en el contexto actual en el que la velocidad y las multitareas son requisitos para la reproducción del orden social y doméstico, público y privado, cualquier situación de inmovilidad, estancamiento o demora que perturbe el ritmo espacio-temporal debe ser rápidamente solventada. Con tal fin, muchas de las mujeres entrevistadas han desarrollado y aplicado determinadas estrategias. Una de

ellas son los profusos cálculos y el ahorro económico que, sin quebrar su planificado régimen de movilidad cotidiano, les permitan acomodar sus obligaciones de desplazamientos con sus exiguos presupuestos. Asimismo, en orden a cumplir con sus obligaciones temporales, otra estrategia ha sido apelar a la solidaridad intrafamiliar y delegar tareas en personas próximas.

Sin embargo, cuando aparecen ciertas coyunturas imprevistas, algunas de las mujeres optan por “ser vivas” o “ser avisgadas”, lo que les permite autoproveerse eficazmente del medio de transporte en un contexto de fuerte competencia e imprevisibilidad. Del mismo modo, en consideración del alto grado de inseguridad espacial existente —que puede conllevar, entre otras cuestiones, momentos de inmovilidad—, muchas mujeres han activado algunas medidas que incluyen la protección a familiares a través de la elección del medio de transporte más seguro (aunque implique un aumento de los costes económicos), los acompañamientos mutuos y el desarrollo de familiaridad con ciertos operadores ilegales a fin de garantizar cierto umbral de seguridad en sus desplazamientos diarios.

De este modo, para asumir el ritmo espaciotemporal adecuado y que el régimen de movilidad cotidiano no se reduzca a grandes intervalos de estancamiento, se ha vuelto imprescindible el uso, entre otros, del transporte informal e ilegal. Esta situación ha provocado que las mujeres hayan tenido que reelaborar e interiorizar una mirada sobre la movilidad que oscila entre el ideal y lo procedimental, entre el deber ser y el ser (Araujo 2009). Dicho en otras palabras, la circunstancia de que el MIO no les garantice adaptarse al régimen temporal hegemónico, lo que ocasiona momentos de perturbadora estasis e inmovilidad, las obliga a recurrir a las empresas informales y en bastantes ocasiones a los piratas. Esta última práctica implica, en cierto modo, quebrar la ley. Sin embargo, esta infracción es metabolizada a partir de la técnica de la neutralización (Matza 2014).

En última instancia, este ejemplo nos muestra cómo el deseo gubernamental de implementar un nuevo orden público fundamentado en una visión excesivamente legalista, estática e inflexible puede generar la reverberación y el desbordamiento de comportamientos informales, así como configurar una normatividad práctica que oscile entre lo legal y lo ilegal. En este caso, esta conducta está basada en el ajuste de los ritmos espaciotemporales que, a su vez, se han constituido en una fuerza y en un recurso espontáneos con los cuales cuestionar, negociar y reconfigurar ese nuevo orden social. Se trata de una noción que no solo nos remite a la descripción de patrones regulares de movilidad, sino que el abordaje de los ritmos espaciotemporales también puede revelarse como un dispositivo teórico con el cual comprender mejor la configuración y manifestación material de los regímenes de movilidad cotidianos y sus posibles impugnaciones.

Referencias

- AlSayyad, Nezar.** 2004. "Urban informality as a 'new' way of life". En *Urban informality: transnational perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*, editado por Ananya Roy y Nezar AlSayyad, 7-30. Oxford: Lexington Books.
- Araujo, Kathya.** 2009. *Habitar lo social. Usos y abusos en la vida cotidiana en el Chile actual*. Santiago de Chile: Lom Ediciones; Oxfam.
- Auyero, Javier.** 2013. *Los pacientes del Estado*. Buenos Aires: Eudeba.
- . 2015. "The politics of interpersonal violence in the urban periphery". *Current Anthropology* 56 (S11): 169-179. <https://doi.org/10.1086/681435>
- Avellaneda, Pau y Alejandra Lazo.** 2011. "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile". *Revista Transporte y Territorio* 4: 47-58. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027082004>
- Barrio Adentro.** 2010. "Nuestro barrio, su historia" (blog). Comité de Juventudes Barrio Adentro, 28 de junio. <http://juventudesjac.blogspot.com/2010/06/nuestro-barrio-su-historia.html>
- Buchely Ibarra, Lina Fernanda.** 2015. *Activismo burocrático. La construcción cotidiana del principio de legalidad*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Buttimer, Anne.** 1976. "Grasping the dynamism of lifeworld". *Annals of the Association of American Geographers* 66 (2): 277-292. <https://www.jstor.org/stable/2562470>
- Cali Cómo Vamos.** 2017. "Movilidad. Objetivos del Desarrollo Sostenible [ODS] involucrados". https://e6a9d32d-3a33-462e-9c91-cd6a04132224.filesusr.com/ugd/ba6905_1e30d3fc257044a3a8bb994afe39e3a3.pdf
- "Cali inauguró el MIO".** 2008. *El País*, 15 de noviembre. <http://historico.elpais.com.co/paisonline/calionline/notas/Noviembre152008/calimio.html>
- Castel, Robert.** 2001. *La metamorfosis de la cuestión social. Una crónica del salariado*. Buenos Aires: Paidós.
- Castro, María Victoria y Lina Fernanda Buchely Ibarra.** 2016. "Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. Estudio de caso de los 'motorratones', carros piratas y usuarias del servicio en las comunas 15 y 18 de la ciudad de Cali". *Revista Estudios Socio-Jurídicos* 18 (2): 227-252. <https://doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08>
- Cervero, Robert y Aaron Golub.** 2007. "Informal transport: a global perspective". *Transport Policy* 14 (6): 445-457. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.011>
- Crenshaw, Kimberle.** 1991. "Mapping the margins: intersectionality, identity politics, and violence against women of color". *Stanford Law Review* 43 (6): 1241-1299. <https://doi.org/10.2307/1229039>
- Cresswell, Tim.** 2010. "Towards a politics of mobility". *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (1): 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>

De la Puente Lafoy, Patricio y Emilio Torres Rojas. 1992. “Características de la informalidad en el transporte de pasajeros en Santiago”. *Revista de Sociología* 12: 89-106. <https://revistadesociologia.uchile.cl/index.php/RDS/article/view/27619>

De Soto, Hernando. 1987. *El otro sendero*. Buenos Aires: Sudamericana.

Dunckel-Graglia, Amy. 2013. “Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres”. *La Ventana* 37: 148-176. <http://revistalaventana.cucsh.udg.mx/index.php/LV/article/view/666>

Gaviria, Jazmín. 2020. “Piratas en Ciudad Córdoba: motivos de la expansión del transporte informal en un barrio de Cali”. Tesis de grado en Sociología, Departamento de Ciencias Sociales, Universidad del Valle, Cali.

Glick Schiller, Nina y Noel B. Salazar. 2013. “Regimes of mobility across the globe”. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 39 (2): 183-200. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2013.723253>

Gómez Cárdenas, Carlos. 2011. “Políticas de transporte urbano: el caso del sistema masivo de transporte en el área metropolitana de Cali”. *Revista de Economía & Administración* 8 (1): 101-123. <https://revistas.uao.edu.co/ojs/index.php/REYA/article/view/187>

Gusfield, Joseph. 2014. *La cultura de los problemas públicos: el mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Gutiérrez, Andrea. 2000. “La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires. Cambios recientes y tendencias futuras”. *EURE* XXVI (77). <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1195>

Hart, Keith. 1985. “The informal economy”. *The Cambridge Journal of Anthropology* 10 (2): 54-58. <https://www.jstor.org/stable/23816368>

Harvey, David. 1989. *The condition of post-modernity*. Oxford: Blackwell.

Highmore, Ben. 2005. *Cityscapes: cultural readings in the material and symbolic city*. Nueva York: Palgrave Macmillan.

Jirón Martínez, Paola. 2007. “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile”. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer* 12 (29): 173-197. <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117827>

Jouffe, Yves y Alejandra Lazo Corvalán. 2010. “Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile”. *EURE* XXXVI (108): 29-47. <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1403>

Kessler, Gabriel. 2009. *El sentimiento de inseguridad: sociología del temor al delito*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Khan, Nichola. 2016. “Immobility”. En *Keywords of mobility. Critical Engagements*, editado por Noel B. Salazar y Kiran Jayaram, 93-112. Nueva York; Oxford: Berghahn Books.

Kralich, Susana y Andrea Gutiérrez. 2007. “Más allá de la ‘informalidad’ en el transporte de pasajeros: reflexiones sobre los servicios de charters en el RMBA”. *Laboratorio. Revista de Estudios sobre Cambio Estructural y Desigualdad Social* 20: 51-57. <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/157017>

- Larkin, Brian.** 2013. "The politics and poetics of infrastructure". *Annual Review of Anthropology* 42: 327-43. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- Law, Robin.** 1999. "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility". *Progress in Human Geography* 23 (4): 567-588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>
- Lefebvre, Henri.** 2004. *Rythmanalysis: space, time, and everyday life*. Londres: Continuum.
- Lomnitz, Larissa A.** 1975. *Cómo sobreviven los marginados*. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Mamani, Hernán Armando.** 2016. "Transporte urbano e informal: quadros da Associação Nacional de Transportes Públicos". *Novos Cadernos NAEA* 19 (3): 93-112. <http://dx.doi.org/10.5801/ncn.v19i3.2524>
- Marinetti, Tommaso.** 1909. "El futurismo". <https://arteysidiseño.files.wordpress.com/2010/02/manifiesto-futurista-1909.pdf>
- Matza, David.** 2014. *Delincuencia y deriva. Cómo y por qué algunos jóvenes llegan a quebrantar la ley*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Mcfarlane, Colin.** 2012. "Rethinking informality: politics, crisis, and the city". *Planning Theory & Practice* 13 (1): 89-108. <https://doi.org/10.1080/14649357.2012.649951>
- Muir, Sarah.** 2017. "Recursive in/formality: time and ideology in a distributed monetary system". *Anuac* 6 (2): 77-83. <https://doi.org/10.7340/anuac2239-625X-3073>
- Rodríguez, Daniel A. y Erik Vergel Tovar.** 2013. "Sistemas de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) y su desarrollo urbano en América Latina". *Lincoln Institute of Land Policy, Land Lines*. <https://www.lincolninst.edu/publications/articles/sistemas-transporte-publico-masivo-tipo-brt-bus-rapid-transit-desarrollo>
- Rosa, Hartmut.** 2016. *Alienación y aceleración. Hacia una teoría crítica de la temporalidad en la modernidad tardía*. Madrid: Katz Editores.
- Ruiz, Diana.** 2012. "Experto asegura que el MIO 'es un ejemplo para América Latina'". *El País*, 17 de noviembre. <https://www.elpais.com.co/cal/experto-asegura-que-el-mio-es-un-ejemplo-para-america-latina.html>
- Salazar Ferro, Pablo, Roger Behrens y Peter Wilkinson.** 2013. "Hybrid urban transport systems in developing countries: portents and prospects". *Research in Transportation Economics* 39 1:121-132. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.06.004>
- Squire, Vicki y Jennifer Bagelman.** 2012. "Taking not waiting: space, temporality and politics in the city of Sanctuary movement." En *Migration and citizenship: migrant activism and the politics of movement*, editado por Peter Nyers y Kim Rygiel, 146-164. Nueva York: Routledge.
- "Taxistas denuncian que la 'piratería' está desbordada en Cali".** 2014. *El País*, 25 de noviembre. <https://www.elpais.com.co/cal/taxistas-denuncian-que-la-pirateria-esta-desbordada-en.html>
- Thompson, Edward Palmer.** 1967. "Time, work-discipline, and industrial capitalism". *Past & Present* 38: 56-97. <http://www.jstor.org/stable/649749>

- Timms, Paul, Miles Tight y David Watling.** 2014. “Imagineering mobility: constructing utopias for future urban transport”. *Environment and Planning A: International Journal of Urban and Regional Research* 46 (1): 78-93. <https://doi.org/10.1068/a45669>
- Valdés, Diana.** 2014. “‘Piratas de asfalto’: una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali”. Tesis de grado en Sociología, Departamento de Ciencias Sociales, Universidad del Valle, Cali.
- Varley, Ann.** 2013. “Postcolonialising informality?”. *Environment and Planning D: Society and Space* 31: 4-22. <https://doi.org/10.1068/d14410>
- Vega Centeno, Pablo.** 2004. “Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia”. *Anthropologica* 22: 31-62. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/anthropologica/article/view/886>
- Virilo, Paul.** 1997. *La velocidad de liberación*. Buenos Aires: Manantial.
- Whitzman, Carolyn.** 2013. “Women’s safety and everyday mobility”. En *Building inclusive cities: women’s safety and the right to the city*, editado por Carolyn Whitzman, Crystal Legacy, Caroline Andrew, Fran Klodawsky, Margaret Shaw y Kalpana Viswanath, 35-52. Londres; Nueva York: Routledge.
- Yeh, Rihan.** 2017. “La Racha: speed and violence in Tijuana”. *Signs and Society* 5 (S1): S53-S76. <https://doi.org/10.1086/690088>
- Zigon, Jarrett.** 2007. “Moral breakdown and the ethical demand: a theoretical framework for an anthropology of moralities”. *Anthropological Theory* 7 (2): 131-150. <https://doi.org/10.1177/1463499607077295>
- Zúñiga, Yuri.** 2019. “Transporte informal y ciudad. Un análisis del mototaxismo en la Comuna 18 de Cali”. Tesis de grado en Sociología, Departamento de Ciencias Sociales, Universidad del Valle, Cali.