

TRANSMILENIO: EXPERIENCIA, MULTITUD Y NO-LUGAR¹

TransMilenio: experience, multitude and no-place

Luis Armando Durán Segura
Universidad de Costa Rica, Costa Rica
luarduse@yahoo.es

Recibido: 20-01-2017

Aprobado: 03-05-2017

RESUMEN

Luis Armando Durán Segura es docente e Investigador de la Escuela de Arquitectura y de la Escuela de Geografía de la Universidad de Costa Rica. Bachiller y Licenciado en Antropología Social por la Universidad de Costa Rica. Magister en Antropología y Magister en Estudios Culturales por la Universidad de los Andes, Colombia. Doctorando en Estudios Latinoamericanos en la Universidad Nacional de Costa Rica.

Los sistemas de transporte masivo, en América Latina, han transformado significativamente la planificación económica, el ordenamiento territorial, el diseño urbano y, en particular, las experiencias de las personas que los utilizan cotidianamente. El presente texto explora, utilizando elementos etnográficos, el caso del TransMilenio en Bogotá, en tanto no-lugar y en tanto multitud. Se recurre a notas de campo, realizadas durante los años 2011, 2012 y 2016, para retratar algunas características relevantes de la vida urbana contemporánea.

Palabras clave: ciudad; Bogotá; Transmilenio; experiencia; no-lugar; multitud

ABSTRACT

Public transportation system in Latin America not only have significantly transformed economic planning, land use, urban design, but also, the experiences of people which use it every day. This essay discuss the notion of non-place as a multitude, taking the TransMilenio in Bogotá, as a case study. Ethnographic approach includes field notes made during the years 2011, 2012 and 2016 to portray some relevant characteristics of contemporary urban life.

Key words: city; Bogotá; Transmilenio; experience; non-place; multitude

¹ Este texto se realizó en el marco de una beca corta otorgada por la Oficina de Asuntos Internacionales y Cooperación Externa de la Universidad de Costa Rica.

Entrar en el "gusano rojo"

"Había una cierta dureza en nuestra manera de progresar. Lo hacíamos a saltos, sin estar muy seguros de dónde iríamos a caer. Pero solo así podíamos hacerlo, y así habíamos llegado a ser una ciudad moderna con el pasado a la vuelta de la esquina."

Gabriel García Márquez

Bogotá, capital de Colombia, es una ciudad que tiene un crecimiento espacial, demográfico y económico inaudito. Vehementemente extiende sus ramificaciones asfálticas por doquier. Engulle al "campo", a la "sabana" y, no rara vez, a los "cerros" orientales que otrora la resguardaban y custodiaban. Todo dentro de ella, sin excepción, es complejo. Bajo un azul grisáceo, moran alrededor de 8 millones de habitantes. Su clima imprevisible, su ajetreada cadencia y su alterable fisionomía. No podría ser de otra manera. Bogotá recibe, con las fricciones del caso, cantidades ingentes de personas que, por diversas motivaciones, complicaciones y obligaciones, encuentran en esta fragmentada ciudad, la más septentrional de las andinas, un hogar, un enlace o un subterfugio.

Históricamente, y desde finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, se han presentado acalorados debates y categóricas iniciativas frente a la necesidad de trasladar eficazmente ideas, servicios, gentes y materiales (Mejía, 2000; Zambrano, 2002). Debido a esto, la movilidad, traducida en el lenguaje cinestésico, se constituyó como uno de los grandes problemas filosóficos, sociales y prácticos de los procesos de modernización "criolla" (Castro-Gómez, 2010; Pedraza, 2011). Los deseos de progreso, orden y civilización facilitaron principios funcionales y estéticos para que no solo cambiaran las tecnologías de transporte (del caballo a la carroza, del tranvía al automóvil o trolebús) y las vías de comunicación (del lodo a la piedra, del macadam al pavimento), sino además, las formas de "apreciar" y de "sentir" la "Atenas Sudamericana" (Pedraza, 2008).

Así, la cuestión de la ciudad, tal y como se conoce y vive hoy en día, se podría sintetizar, siguiendo este proceso temporal (Sennett, 1999), a propósito de la desterritorialización (Deleuze y Guatarri, 1999). Temáticas e imperativos que pasan necesariamente por el discurso urbanístico, político y mediático neoliberal (Calonge, 2015) y, también, por las experiencias cotidianas de bogotanos y bogotanas que se estancan o trasladan a través de discontinuos, heterogéneos y desiguales espacios (Gutiérrez, 2009). Precisamente, ellos y ellas, personajes ordinarios (de Certeau, 2007), frecuentemente desapercibidos en los estudios urbanos (Jirón, 2012; Errázuriz, 2011), son el centro de la exploración de este texto.

Urbanitas, pasajeros comunes, que, en las entrañas del voraz “gusano rojo²”, viajan sobre mapas preexistentes y estandarizados.

La “invención” de la multitud y del no lugar

“La ciudad moderna no es sólo un lugar de residencia y de trabajo; se ha hecho también para viajar: a ella, desde ella y a través de ella.”

Néstor García Canclini

A partir del 18 de diciembre del año 2000, luego de varios estudios de factibilidad, disputas parlamentarias, controversias por el financiamiento y una década de proyecciones, empezó a operar el TransMilenio, sistema integrado de Buses de Tránsito Rápido (BTR), como solución a los problemas de congestionamiento. Su implementación, manejada por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., partió de la “... gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor” (Alcaldía de Bogotá, 1999). Todo, con el objetivo de resolver el aparente caos, achacado generalizadamente a la contaminación mecánica, los frecuentes accidentes, la deficiente calidad y los excesivos tiempos de espera.

Dispone de vías, calzadas dobles de uso exclusivo, para la circulación flexible de buses de alta capacidad (compactos, extendidos, articulados y biarticulados). Esta infraestructura especial, destinada de manera específica a su marcha, cuenta además con corredores troncales especializados dotados de puentes, ciclo-rutas y plazoletas de acceso peatonal (TransMilenio, 2016). Los portales, en los extremos de las rutas, y las estaciones, que se distribuyen por la ciudad, permiten realizar intercambios entre los buses del sistema o abordar segundos sistemas de alcance menor en sectores perimetrales (TransMilenio, 2016). El ingreso se realiza, previa cancelación de una tarifa integrada de 2000 pesos colombianos (0.65 USD), por medio de tarjetas de acceso.

Actualmente, a 16 años de su inauguración, cuenta con 112.9 kilómetros de vías troncales, 11 líneas, 134 estaciones, 9 portales y 9 garajes (TransMilenio, 2016). Construcción que abarca, por lo menos tentacularmente, la mayor parte de ciudad. Y, un centro de control,

² Se recupera la expresión “gusano rojo”, utilizada por la antropóloga María Teresa Salcedo (2003), para referir el TransMilenio. Interesa la metáfora por el juego de similitudes físicas entre ambos elementos: cuerpos de cilíndricos, alargados, contráctiles y carentes de extremidades.

manejado por supervisores, desde donde se programa, monitorea y examina satelitalmente la normalidad, regularidad y continuidad de las operaciones. Moviliza, en promedio, dos millones de pasajeros diario, cubriendo el 30 % de la demanda total de transporte público (TransMilenio, 2016). Una Bogotá productora y, a la vez, producto de estas dinámicas móviles (Urry, 2007).

El TransMilenio, entonces, opera como la condición de posibilidad de una red de no-lugares que son habitados y practicados desde una formación excepcional y contingente: la multitud. Es decir, la creación de este sistema de transporte permite la emergencia de unos espacios, conectados entre sí, pero parcialmente diferenciados del resto de la ciudad, en donde predomina la masificación del movimiento y, por ende, la masificación del medio y del sujeto de transporte. Se “reinventan” las convenciones del desplazamiento y se facilitan otros modos de experimentación inusitados hasta entonces. Prevalece la circulación constante, propia de la globalización, de mercancías, de conocimientos, de mensajes y de pasajeros (Rossi, 2005).

Recalcar la complementariedad de estos conceptos, no-lugar y multitud, permite hilvanar una lectura alternativa del transporte en Bogotá. Marc Augè (2000)³, etnólogo francés, definió los no-lugares como espacios de “transitoriedad”, que se oponen, por lo menos relacionalmente, a los lugares “antropológicos”, espacios de identidad, historicidad y sociabilidad. Los no-lugares, o redes de no-lugares, son mallas idealizadas de tránsito, que premian ocupaciones provisionales, efímeras, que se experimentan de manera pasajera y, por lo tanto, pertenecen, a un sujeto liminal: peatón, viajero, transeúnte, caminante o nómada (Augè, 2010). No son espacios que, per se, poseen esta cualidad, es un juego de circunstancias, objetivas y subjetivas, que permite su acontecimiento (Augè, 2001).

La manera de habitar, organizativamente, las tramas de no-lugares, con frecuencia, está dada por las potencialidades de la multitud⁴. Y que, en

³ Algunos teóricos que ha redefinido “lo espacial”, Doreen Massey (1993) y Edward Soja (1997), entre otros, parten del entrelazamiento de lo material, lo representacional, lo vivido y lo político y no, exclusivamente, de las dimensiones puramente físicas.

⁴ Ya la literatura finisecular de Edgar Allan Poe (2009) y Charles Baudelaire (2010) y las reflexiones teóricas de Gustave Le Bon (1986), George Simmel (2005) y Gabriel Tarde (2013), ponían en relieve las relaciones existentes entre las transformaciones urbanas, las formaciones sociales y la aparición de nuevas sensibilidades. Reflexiones retomadas, además, por Walter Benjamin (1999), David Harvey (2008), Susan Buck-Morss (1995) y Renato Ortiz (1998). Una mención especial merece el extraordinario trabajo de Carlos Monsiváis (2001) que, lejos de estas genealogías intelectuales, muestra cómo ritualmente las multitudes operan desde un “desorden” que guarda la construcción de un “orden”.

este caso, forman parte de unas "culturas viajeras" (García Canclini, 2005), que se pueden catalogar como entidades constantes pero sustentadas en vínculos "débiles" (Granovetter, 1976) y concomitantes a las formas de sociabilidad poco o nada solidificadas de "lo urbano" (Marrero, 2008). En este punto, Paolo Virno (2003), en el plano de la filosofía política, precisa que las multitudes no son "masas" desatadas, "hordas" salvajes o "muchedumbres" vehementes, aunque se valgan con recurrencia de dichas "estéticas" ambivalentes, amorfas y excesivas. Se trata, de manera concreta, de la pluralidad, de los "muchos" y de un conjunto de singularidades abigarradas.

Notas sobre la experiencia del TransMilenio

"Si el mirar y el escuchar constituyen a nuestra "percepción" de la realidad focalizada, el escribir pasa a ser parte casi indisociable de nuestro "pensamiento", ya que el acto de escribir es simultáneo al acto de pensar."

Cardoso de Oliveira

Para provocar la experiencia del TransMilenio se presentan a continuación unas notas no-secuenciales, extraídas de diarios de campo escritos durante los años 2011, 2012 y 2016. Cada uno de estas notas, con variados alcances, aborda una temática sin agotar la riqueza de la misma. Los datos provienen de un trabajo etnográfico multi-situado (Marcus, 2001) y des-localizado (Clifford, 1999) que convocó un "estar allí, allí... y allí" (Hannerz, 2003) y que, además, prestó atención a las redes de relaciones entre cada "sitio", es decir, las conexiones entre cada "allí".

Participar...

En etnografía las formas de proceder en el campo y las maneras de exponer los resultados están radicalmente moldeadas por los contextos de trabajo. Participar, en el TransMilenio, implica ser una persona más. Examinarlo, gozarlo y sufrirlo. Realidad que visibiliza una paradoja radical: la "observación no intrusiva" en espacios masivos es una de las formas más extremas de "observación participante". Idea pródigamente desarrollada por Manuel Delgado:

"...el etnógrafo de espacios públicos participa de las dos formas más radicales de observación participante. Es "totalmente participante" y, al tiempo, "totalmente observador". En el primero de los casos, el etnógrafo de la calle permanece oculto, se mezcla con sus objetos de conocimiento -los seres de la multitud- (...) Es un viandante, un curioso más, un manifestante que nadie distinguiría de los demás. Se beneficia de la protección del anonimato y juega su papel de observador de manera totalmente

clandestina. Es uno más (...). Pero, a la vez que está del todo involucrado en el ambiente humano que estudia, se distancia absolutamente de él (...). Porque, al participar de un medio todo él compuesto de extraños, ser un extraño es precisamente la máxima garantía de su discreción y de su éxito." (1999, pp. 48-49).

Iniciación...

La persona que me recibió, Don Julio, un asiduo usuario del TransMilenio, me advirtió al llegar a Bogotá: -"¿El TransMilenio? Una experiencia única". Palabras que entendí, creo, durante las primeras horas en la ciudad. Aunque cargado de ironía, no le faltaba razón. Me prestó su tarjeta de pago y me dio, con la mejor de las intenciones, tres consejos: "Pilas, métase como pueda, pendiente del morral y bájese en la Estación de las Aguas, la última en el Centro". Luego me comentó: "Ya de ahí camina a la Universidad, unos 5 minutos. De regreso hace lo mismo. No de papaya, ande pendiente de todo".

En ese viaje iniciático, la primera "batalla" que tuve que dar fue para ingresar a la estación de Banderas, en la localidad suroccidental de Kennedy. Ahí, las personas, apiñadas, forcejeaban para pasar el "trompo" de admisión. Dentro, esperaban ansiosas sus servicios, en un extraño silencio solo interrumpido por la llegada del bus. Los "trancazos" y los "empujones" no fueron ajenos a este momento.

La segunda "batalla" apareció exactamente al intentar ingresar en el articulado de la ruta J23. Los que habían llegado primero no estaban necesariamente al frente en la desfigurada e hinchada fila. Los más astutos se colaban haciéndose campo entre la gente. Otros esperaban a un lado para dar un zarpazo. Tampoco fueron pocos los usuarios y usuarias que utilizaron su anatomía ejerciendo una fuerza considerable, repentina y brusca, para quitar los "estorbos". La gente del interior intentaba abandonar el bus, chocando con la que intentaba incorporarse.

La tercera "batalla", es pues el mismo viaje. Treinta minutos en donde cualquier espacio fue susceptible para el uso. Los tubos, que están por todo lado, sirvieron para soportar el movimiento del bus deslizándose sobre baldosas y calles irregulares. La cuarta y quinta "batalla", obviamente, fueron para escapar tanto del bus como de la estación. Similares a la primera y a la segunda, pero en otra posición, la de salida.

Anonimato...

El TransMilenio tiene la particularidad de "superponer" gentes en un espacio inorgánico. Conforman un ensamble de elementos diversos, de

sujetos de todas partes, de una "unidad" forzosamente conglomerada y unificada. Un modelo, de alta densidad, que consiente mínimas "distancias corporales". Acá, en el corazón del motín, las relaciones son profundamente físicas, abigarradas, enmarañadas, pero abismalmente distantes en lo "social". Siempre se está chocando con otros y otras, con sus indiferencias, que son tan grandes que casi logran embargar el sentido de reconocimiento. La cercanía, pues, no asegura ningún tipo de empatía.

Así, el anonimato se vive como un estado de anomia en el que se prescinde del rostro y, por lo tanto, también de los motivos, moralidades y biografías de las personas que viajan. Este tipo de sociabilidad, entre desconocidos que no pretenden conocerse, está regida por dos figuras del usuario y usuaria aparentemente opuestas, empero, complementarias. Aparece un "otro lejano e inofensivo" (que representa el desdén y la distancia) y, en las antípodas, un "otro cercano y peligroso" (que representa intromisión y agresión). Estas figuras pueden transitar de un polo a otro, de la desatención a la distorsión, sin problema alguno, conviviendo tensamente en los modos de relacionamiento.

Disoluciones...

Los encuentros estables y duraderos no son frecuentes. Cuando aparecen, fraccionales y precarios, se limitan a un saludo casual, casi siempre en los portales y estaciones que franquean barrios históricos. Cuando se viaja acompañado o en grupos es casi imposible mantener el contacto. Si dos personas se detienen a conversar, algo o alguien se atravesaría entre ellos evitando la asociación. Las relaciones sociales, dilatadas, siempre se están estructurando, sometidas a oscilaciones constantes y a fuerzas emergentes. Justamente, son estas temporalidades, efímeras e inestables, que permiten a los viajeros y viajeras utilizar sus pulsiones nómadas mientras forjan un saber flexible. Un equilibrio entre lo aprendido y lo espontáneo, lo pensado y lo intuitivo.

Performances...

Por lo que viajar es, seguramente, una puesta escena que conjuga expectativas, ansias y necesidades. Una performance en movimiento y una forma de transferencia dramática. La práctica del viaje, como práctica en el territorio, implica la realización de acciones que, reiteradas y estilizadas, muestran dimensiones afectivas. Aunque el viaje es básicamente material, la variación de posición en el espacio, el universo del viaje no puede restringirse a lo estrictamente material. Es un despliegue "técnico" y, a la vez, una esfera privilegiada desde la cual se puede captar el carácter expresivo y comunicativo de la ciudad.

Lenguajes...

El sistema tradicional de movilidad, de pequeños automotores de una docena de asientos, utiliza un lenguaje metafórico del recorrido que conecta y nombra elementos asociados a la memoria urbana. Pueden divisarse, en los parabrisas de los buses, tablillas con retóricas diversas: "Aeropuerto. Colsubsidio. Calle 7 y 10, Centro. Carrera 26 Puente Aranda CAN. U Nacional. Gobernación. Compensar" o "Chapinero. Unicentro. Bulevar Calle 127. Calle 15, 11 y 13. Centro Andino. Carrera 34. San Pedro Claver. Granahorrar, Lourdes". Locuciones complejas que hablan de itinerarios populares, narraciones del espacio. Con ellas, las personas logran conectar, desde el recuerdo y lo vivido, los colores y tamaños del bus, las rutas a seguir, las salidas y llegadas y los principales comercios e instituciones públicas.

Por el contrario, el TransMilenio utiliza un lenguaje isotrópico, basado en la geometría del movimiento, la abstracción del mapa, los colores de las líneas y la racionalidad de los códigos. Tomar la "F1", la "F14" o la "F23" (de color rojo), la "G5", la "G22" o la "G44" (de color celeste) o la "K6", "K43", o la "K86" (de color dorado) implica el reconocimiento instrumental de Bogotá. Cada valor cromático y cada valor alfanumérico representan un movimiento, puntos sobre los cuales se viaja. Con el tiempo, los usuarios y usuarias, logran leer e interpretar esta señalética técnica, operativa y despersonalizada. Los teléfonos móviles y las tecnologías de posicionamiento global facilitan esta orientación asistida, aunque no falta quienes, confundidos ante el mapa, tengan problemas de asimilación, ubicación y planificación del viaje.

Cuerpos...

El viajero y la viajera han tenido que empaparse de las artes de correr, empujar y abalanzarse para sacar el mayor provecho del poco espacio disponible en las estaciones y en los propios buses. Esto demuestra, inicialmente, que a pesar de ser una retícula de no-lugares, el TransMilenio es un recurso pedagógico. Canaliza pautas de comportamiento y moldea capitales corporales que son rentables para "sobrevivir". La experiencia es conquistada en las insurrectas y desordenadas "filas", en los correteos por las tarimas, en las horas que se pasa sentado en las sillas o en el piso del "acordeón" (bisagra que conecta las piezas de los articulados y biarticulados) y en las otras tantas horas "de pie" colgando de los tubos.

Avatares que distan del "deber ser" retratado en el Manual de Usuario del Sistema TransMilenio, una actualización de los decimonónicos manuales

de urbanidad. Las acciones, que se intentan modelar explícita o implícitamente, son registradas bajo elementos antagónicos: comportamientos buenos y malos, correctos e incorrectos, perdonables y punibles, procedentes y censurables. Por un lado, "contravenciones", "prohibiciones" y "delitos", y por otro lado, "recomendaciones", "consejos" y "advertencias". El manual, sencillo y pragmático, intenta reeducar los cuerpos, encauzar los comportamientos y ciudadanizar a las personas viajeras, adecuarlos a esa ciudad "ideal" y "deseada".

Violencia...

El conflicto, tangencial al recorrido, enfrenta a los pasajeros y pasajeras. El "Transmi" tiene la no grata cualidad de detonar exponencialmente la agitada vida urbana. La violencia, alimentada por la asfixia y el ahogo, adquiere costosas intensidades. Hurtos, malos tratos, agresiones físicas, verbales y gestuales están fundamentadas en matrices de violencia racial y sexual que, en este micro-cosmos, adquieren peligrosas y perversas potencias.

Paisajes...

El paisaje se recompone durante el viaje para quien, atentamente, lo mira a través de la ventana. Ocurre porque la forma de la ciudad se presenta discontinua: llenos y vacíos perfilan patrones irrepetibles e inmemoriales. Y ocurre, también, porque la velocidad con la que se desplaza el bus, que cambia con frecuencia, permite apreciar el mundo "exterior" de diversas maneras: machas multicolores deshaciéndose, a gran velocidad, y escenas minúsculas y profundas de un desayuno callejero, por ejemplo, en un estático "trancón". Este primer paisaje pende de los "kilómetros por hora" y de la transparencia del vidrio.

El segundo paisaje, deriva igual de la velocidad. Pero esta vez de la velocidad de datos que proveen las empresas operadoras y de la estabilidad de conexión a internet. Imbuirse en los dispositivos móviles, celulares preferentemente, conforma una de las estrategias preferidas para sobrellevar a la jornada. Estos otros viajes, en el espacio web, compatibilizan y conviven con los viajes en el espacio urbano. El video de Maluma, la serie Narcos, el resumen del juego de Millos o las noticias del Espectador dislocan el traslado. No se está únicamente en un sitio, sino en tensión con otras realidades y con otras gentes. Un doble viaje.

Funciones...

Los espacios están diseñados, consecuentemente, bajo las ideas de efectividad y eficacia. Las disposiciones materiales prefijan un flujo

horizontal y disciplinado. Esto sirve para encauzar y para no distraer. Evitar la permanencia. No existen puntos de reunión aparente, tampoco espacios de "tregua". La poca ornamentación se vuelve aséptica, opaca e inexpresiva. Al sujeto que "entra" al TransMilenio se le asigna el único y exclusivo diseño de arribar a su paradero. No se le permite apropiarse la infraestructura práctica ni los objetos que lo guían y acompañan. Una estación prototípica, cualquiera, puede ser descrita como un "lugar de paso", un punto intermedio en el conjunto de líneas que conecta localidades, orígenes con destinos.

Caos...

Retomar la crónica del metro de la Ciudad de México realizada por Carlos Monsiváis permite, a esta altura, repensar el orden y el desorden:

"Si es falso que donde comen diez comen once, es verdad que donde se hallan mil se acomodarán diez mil, el espacio es más fértil que la comida, un pensamiento arrinconado al vecino, y la mente en blanco le devuelve su crédito a la inocencia. Lo más flexible en el universo es el espacio, siempre hay sitio para otra persona y otra y otra, y en el Metro la densidad humana no es sinónimo de la lucha por la vida, sino más bien, de lo opuesto. El éxito no es sobrevivir, sino hallar espacio en el espacio. ¿Cómo que dos objetos no pueden ocupar el mismo lugar al mismo tiempo? En el Metro, la estructura molecular detiene su imperio universal, las anatomías se funden como si fuesen esencias espirituales, y las combinaciones transcorporales se imponen.

¿Cómo no ser pluralista si el viaje en Metro es lección de unidad en la diversidad? ¿Cómo no ser pluralista cuando se mantiene la identidad a empujones y por obra y gracia de los misterios de la demasia?...

Acorde con tal prodigio hospitalario, cada vagón es metáfora bíblica que le halla un hueco a los solitarios, a las parejas, a las familias, a las tribus, a las generaciones. En el Metro, se disuelven las fronteras entre un cuerpo y otro, y allí sí que todos se acomodan" (Monsiváis, 2011: 117-118).

Humor...

Existen otras maneras de asimilar el caos, de otorgar sentido a la experiencia. Una de ellas es convocar la burla. Las redes sociales están repletas de chistes, de anécdotas, de viñetas y de "memes". La creación de este universo cómico, paralelo al universo vivido, habla tanto de "lo que pasa" y como de "lo que se dice que pasa". Se nombra el servicio como "transmilleno", "trash-milenio", "transmiseria" o "transmierdenio", al cliente frecuente como "víctima frecuente" y a la tarifa preferencial como "tarifa criminal". Se satiriza, con productos audiovisuales, sobre hechos que afectan los tenues equilibrios de su funcionamiento: la inundación de una estación, un bus que se fractura por la mitad, un choque múltiple, un hueco en la vía, el daño de las losas de concreto, la presencia de una banda de asaltantes. Efectos virales que escinden virtualmente el espacio.

Politización...

TransMilenio lejos está de ser un lugar apacible, pasivo y monótono. Es un lugar político, no solo por convertirse en botín de campaña electoral, sino por convertirse, polemológicamente, en el "centro" de múltiples choques, disputas y negociaciones que se presentan entre los usuarios, las autoridades locales que lo administran. Bloqueos, marchas y quemas no son extrañas, la mayoría reivindicando mejores condiciones, exigiendo precios más accesibles y solicitando rutas con mayores alcances. Entre el 2011 y 2012 se registraron decenas de protestas callejeras, que operaron anulando el "leitmotiv" del servicio. Acciones de rituales que muestran la transfiguración de una multitud en movimiento a una multitud movilizada. Tejidos espontáneos que afianzan coaliciones de contra poder.

Salir del "gusano rojo"

"Dime a qué velocidad te mueves y te diré quién eres."
Ivan Illich

La aparición del Sistema Integrado de Transporte Masivo, TransMilenio, provocó la mutación radical de las morfologías, los usos y los imaginarios de la ciudad. Incisión que, en aras de mejorar la vialidad, el transporte y la circulación, generó nuevos espacios de flujo diferenciados y, parcialmente, desvinculados de los espacios desarrollados con anterioridad. Por esta razón, la movilidad, en este texto, se atendió desde los ámbitos de las consecuencias y escuelas que tiene la metropolización de vida contemporánea. Aspectos nodales que intentaron comprender las experiencias derivadas de la transformación, o de los intentos de transformación, de Bogotá en una gran plataforma de "movimiento".

Se trataron unos lugares que no pueden catalogarse ni como identitarios, ni relacionales, ni históricos, sino como un conjunto de no-lugares. Nuevos planos compuestos de puntos de tránsito y de ocupaciones provisionales. La interacción social en dichos sitios es circunstancial y se reduce a la imposibilidad de establecer vínculos sociales estables, "armónicos" espacio-temporalmente. Así, el ocaso del individualismo, que anunció Mafessoli (2004), permite pensar estas agrupaciones, colapsadas y atestadas, como nuevas maneras de estar en la ciudad. Multitudes, tribus multiformes, que moldean la base de la experiencia urbana.

Los enlaces fugaces entre los sujetos y entre estos y su entorno territorial - que en definitiva es utilitario- son el antecedente claro para la generación de microsituaciones que recalcan nuevas sociabilidades (Lindon, 2000).

Construcciones socio-espaciales de carácter indeterminado (Joseph, 2002) que se podrían calificar como prácticas desbordadas, inconclusas e híbridas. La mayoría de estas microsituaciones se presentan corporal y emocionalmente por los sujetos en contextos móviles, cambiantes y perecederos. Un collage de sensibilidades, confusas y versátiles, en la estrechez de las estaciones, portales, puentes, paradas y, obviamente, en el tumulto del mismo bus.

El "Transmi", modelo técnico-racional, por último, constituye para una gran mayoría social la única manera de llegar al trabajo, a la universidad, al barrio, de salir de "paseo olla" o de visitar la familia. El modelo ha alcanzado una cierta legitimidad en base a la rutina y la obligatoriedad. Nunca, a esta escala y con esta intensidad, se había vivido una experiencia similar. Se torna trascendental, a futuro, comprender cómo los trayectos cotidianos y los viajes en la ciudad son contundentemente alterados por la incorporación de nuevas tecnologías para enmarcar la discusión en los ritmos generales de la ciudad (Lefebvre, 2004). En otras palabras, dimensionar cómo los artefactos contemporáneos, materializados en maquinarias de mayor capacidad y celeridad, condicionan las posibilidades de habitar la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Bogotá. (1999). "Acuerdo 004 de 1999". Consultado el 2 de Agosto del 2016. Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas>

Augé, Marc. (2000). *Los no-lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.

Augé, Marc. (2001). "No-lugares y espacio público". *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, 231: pp. 6-10.

Augé, Marc. (2010). *El Metro Revisitado*. Barcelona: Gedisa.

Baudelaire, Charles. (2010). *Spleen de París*. México: Fondo de Cultura Económica.

Benjamin, Walter. (1999) *Sobre algunos temas en Baudelaire*. Buenos Aires: Levitan.

Buck Morss, Susan. (1995). *Dialéctica de la mirada: Walter Benjamin y la dialéctica de los pasajes*. Madrid: Visor.

Calonge, Fernando. (2015). "Neoliberalización del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación". *Territorios*, 32: pp.33-156.

Castro Gómez, Santiago. (2009). *Tejidos Oníricos: movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá. (1910-1930)*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

De Certeau, Michel. (2007). *La invención de lo cotidiano I*. México: UIA.

Deleuze, Gilles y Guatarri, Felix. (1999). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos.

Delgado, Manuel. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.

Delgado, Manuel. (2007). *Sociedades movedizas*. Barcelona: Anagrama.

Errázuriz, Tomás. (2011) "Para una historia del viaje metropolitano". *Bifurcaciones*, 11.

García Canclini, Nestor. (2005). *Imaginario Urbanos*. Buenos Aires: Editorial Universitaria.

Granovetter, Marc. (1976). "The Strength of Weak Ties". *American Journal of Sociology*, 78 (6): pp. 1360-1380.

Gutiérrez, Alejandra. (2009). "Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad?. Aprendiendo a delimitar los deseos". *XV CLATPU*: Buenos Aires.

Hannerz, Ulf. (2003). "Being there... and there... and there: Reflections on Multi-Site Ethnography". *Ethnography*, 4 (2): pp. 201-216.

Harvey, David. (2008). *Paris, capital de la modernidad*. Madrid: Akal.

Jirón, Paola. (2012) "Transformándome en la "Sombra". *Bifurcaciones*, 14.

Joseph, Isaac. (2002). *El transeúnte y el espacio urbano: ensayo sobre la dispersión del espacio público*. Barcelona: Gedisa.

Le Bon, Gustave. (1986). *Psicologías de las masas*. Madrid: Morata.

Lefebvre, Henri. (2004). *Rhythmanalysis*. New York: Continuum.

Maffesoli, Michel. (2004). *El tiempo de las tribus: El ocaso del individualismo en las sociedades posmodernas*. México: Siglo XXI.

Marcus, George. (2001). "Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal". *Alteridades*, 11(22).

Marrero, Isaac. (2008) "La producción del espacio público Fundamentos teóricos y metodológicos para una etnografía de lo urbano". *(Con)textos, revista d'antropologia i investigació social*, 1.

Massey, Doreen. (1993). "Politics and space/time". En: Keith, Michael y Pile, Steve (Edit.) *Place and the Politics of Identity*. New York: Routledge. Pp. 141-161.

Mejía, German. (2000). *Los años del cambio: historia urbana de Bogotá, 1820-1910*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Monsiváis, Carlos. (2001). *Los rituales del caos*. Era: México.

Ortiz, Renato (1998). *Otro territorio: ensayos sobre el mundo contemporáneo*. Bogotá: Convenio Andrés Bello.

Pedraza, Zandra. (2011). *En cuerpo y alma: visiones del progreso y de la felicidad. Educación, cuerpo y orden social en Colombia (1833-1987)*. Bogotá: Editorial Uniandes.

Pedraza, Zandra. (2008). "La tenaz suramericana" En: *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnológicas de gobierno en los siglos XIX y XX*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Poe, Edgar Allan. (2009). *Cuentos completos*. Madrid: Páginas de Espuma.

Richard, Sennett. (1996). *Carne y piedra*. Madrid: Alianza.

Rossi, María. (2005). "Lugares de pasajeros". *Territorios*, 13:69-85.

Salcedo, María Teresa. (2003). "Fisonomías de lo público y lo privado en Bogotá: identidad y percepción en espacios urbanos". *Revista Colombiana de Antropología*, 39: pp. 41-70.

Simmel, Georg. (2005). "La metrópolis y la vida mental". *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*, 4 (1): pp. 10-25.

Soja, Edward. (1997). "El tercer espacio. Ampliando el horizonte de la imaginación geográfica". *Revista Geographikós*, 8 (2): pp. 2-7.

Tarde, Gabriel. (2013). *Las leyes sociales*. Barcelona: Gedisa.

TransMilenio. (2016). "Historia". Consultado el 2 de Agosto del 2016. Disponible en: http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/nuestra_entidad/Historia

Urry, John. (2007). "Culturas móviles". En: Suzman, Lois y Castro (Comp.) *Viajes y geografías*. Buenos Aires: Prometeo.

Virno, Paolo. (2003). *Gramática de la multitud*. Buenos Aires: Colihue.

Zambrano, Fabio. (2002). "De las Atenas Suramericana a la Bogotá Moderna. La Construcción de la cultura ciudadana en Bogotá". *Revista de Estudios Sociales*, 11: pp. 9-16.