

Un recorrido en jeep: Reconocimiento del transporte en el municipio de El Águila

Maria Camila Moreno Cárdenas

Trabajo de Grado para optar al título de Socióloga

Director

Jan Grill

Doctor en Antropología

Facultad de Ciencias Sociales y Económicas

Universidad del Valle

Santiago de Cali

2024

Agradecimientos

Quisiera aprovechar este espacio para expresar mi más sincero reconocimiento a todas las personas que hicieron posible la realización de esta monografía. Agradezco profundamente a mi madre, por su amor incondicional, apoyo constante y comprensión durante estos años. Gracias por creer en mí y por hacer propio este trabajo. A mis hermanos Andrés y Ana Sofía, por su compañía y apoyo. A mis tías Ana y Aura, por sus valiosos consejos y por estar a mi lado. Al profesor Jan Grill, por su inestimable guía, paciencia y acompañamiento.

A cada uno de los conductores de este gremio y a todas las personas que estuvieron dispuestas a compartir sus historias y vivencias para llevar a cabo este trabajo, les extiendo mi más sincera gratitud.

ÍNDICE

Resumen	1
Introducción.....	2
Estado del arte y marco teórico.....	5
Metodología.....	11
Capítulo I: El Águila, exploración de un contexto	15
Llegada del jeep: Contexto histórico, nacional y local	18
ASOCAMPER El Águila.....	23
Capítulo II: Interacciones en el jeep	28
Apariencia	30
Formas de saludar	32
Saludos entre usuarios y conductores:	33
Saludos entre usuarios:.....	35
Saludos entre conductores:.....	35
Saludos de conductores a usuarios:	37
Funciones y objetivos al saludar	38
Posturas: Interacciones en movimiento	40
Consideraciones finales	46
Capítulo III “¿A qué hora sale?”: Espera en el jeep	48
Disponibilidad: formas de organización y horarios	51
Lugar de espera y formas de esperar.....	57
Consideraciones finales	62
Conclusión.....	65
Referencias bibliográficas	69

Índice de mapas

Mapa 1. Tabares J. (1999) Mapa Topográfico y de Infraestructura.....	13
Mapa 2. Cadavid, G. (1999) Mapa de Infraestructura.....	14

Índice de fotografías

Figura 1. Fiestas de La Inmaculada Concepción (2020).	17
Figura 2. Fiestas Aniversarias y del campesino (2023).	17
Figura 3. “Jeep” Willys.....	19
Figura 4. Willys Overland Export Corp. (s.f.).	19
Figura 5. Grupo de conductores de jeep, (s.f.).	22
Figura 6. Parque principal, municipio de El Águila. (1992).	22
Figura 7. Jeeps y extralargos, parque principal. (s.f.).....	24
Figura 8. Recorrido de La Sirena, (s.f.).	42
Figura 9. Parque principal. (s.f.).....	59

Resumen

El presente trabajo explora las dinámicas sociales y temporales en torno al transporte público en el municipio de El Águila, Valle del Cauca; con un enfoque etnográfico que revela cómo la movilidad configura y refleja las interacciones entre conductores y pasajeros. A través del análisis de las interacciones, se da cuenta cómo los usuarios negocian sus actuaciones y relaciones sociales, así como resignifican su tiempo, adaptándose a las particularidades del sistema de transporte local.

El trabajo se centra en dos aspectos claves: la movilidad como un proceso cargado de significados y la espera como un fenómeno que da paso a interacciones sociales. Para esto, se utiliza la teoría de Erving Goffman (1959), con la cual se busca dar cuenta de las particularidades en las interacciones entre los sujetos que hacen uso del jeep; a su vez, se utiliza el concepto de “espera”, planteado por Auyero (2013), para realizar el análisis y dar cuenta de lo que sucede en los tiempos de espera en el transporte.

Las conclusiones destacan cómo el transporte público en El Águila no es simplemente un medio de desplazamiento, sino un escenario vital donde se reproducen y transforman las dinámicas sociales. Este trabajo contribuye a una comprensión de los medios de transporte en las zonas rurales, ofreciendo una visión integral de cómo la movilidad y el tiempo están intrínsecamente ligados a las interacciones sociales y cómo estas se adaptan y evolucionan en respuesta a las condiciones específicas del entorno.

Palabras clave:

- Movilidad
- Transporte público
- Dinámicas sociales
- Gestión del tiempo
- Espera

Introducción

El transporte, ya sea de personas o de objetos, responde a la necesidad fundamental de movilidad que se presenta de un lugar a otro. En este sentido, el fenómeno del transporte no debe analizarse únicamente desde la disponibilidad de vehículos, las compañías que prestan el servicio y la infraestructura establecida que permite la movilización; también es importante considerar el espacio social, las prácticas de los individuos que convergen en torno a este medio específico, así como el contexto por el cual las personas se trasladan y hacen uso de este. En este contexto, el transporte desempeña un papel crucial no solo en facilitar la movilidad, sino también, en impulsar el desarrollo económico y social a nivel nacional, departamental, municipal o local.

El Águila es un municipio situado al norte del Valle del Cauca; desde su llegada, el jeep se estableció como único medio de transporte público, el cual permitió la comunicación de las veredas y zonas más alejadas de la cabecera municipal. Pese a que se presta un servicio de rutas que buscan comunicar gran parte de la zona rural y urbana, no existe un alcance completo con las zonas más alejadas de la cabecera; debido a esto, otros métodos de transporte, como motos, caballos, mulas o el ir a pie, son utilizados con el fin de que las personas lleguen al punto en el que pueden acceder al servicio que prestan los jeeps.

El desarrollo del transporte en municipios o lugares pequeños, a diferencia de las grandes ciudades, se da en condiciones particulares que revelan características distintivas del lugar. Estas condiciones permiten analizar y comprender cómo se manifiestan y configuran las costumbres y dinámicas sociales de los habitantes, no solo con relación al transporte, sino también, respecto a su cotidianidad. De esta manera, El Águila posee una característica que sitúa a los jeeps, tanto en su función pública como privada, en el centro de la vida social del municipio; así, la presencia de estos en el día a día es, por tanto, un elemento clave para entender cómo se establecen las dinámicas sociales, las interacciones espaciales, la distribución poblacional, la integración social y la accesibilidad respecto a la calidad del transporte.

El fenómeno del transporte ha sido investigado por diversos autores desde distintas perspectivas y disciplinas; sin embargo, una gran cantidad de estos trabajos se enfocan en el transporte urbano y lo que esto implica según el planteamiento del problema que se realice.

En consecuencia, es pertinente comprender cómo se desarrolla el transporte en las zonas rurales en las cuales la organización, horarios, tarifas, trayectos y forma de movilizarse se presentan de manera diferente.

A diferencia de ciudades como Armenia y Calarcá, donde los jeeps, al ser reconocidos como símbolos de la cultura cafetera, se integran en actos culturales y artísticos y son exhibidos en eventos que destacan elementos populares de su uso; en El Águila estos vehículos no tienen ese tipo de función. El jeep presta otro tipo de servicios aparte del transporte de pasajeros, como el transporte de café y plátano, animales, remesas y los conocidos ‘trasteos’, entre otros. Pese a la cantidad de servicios que puede realizar el jeep y su importancia a nivel social, el presente trabajo busca realizar una investigación sobre el transporte público en el municipio, centrándose en la movilización de las personas de un lugar (origen) a otro (destino) y en las dinámicas e interacciones sociales que surgen en los trayectos.

Por lo tanto, y comprendiendo la importancia de la movilización a nivel social, el objetivo que guía el desarrollo de este trabajo es: **Analizar las dinámicas sociales que se forjan alrededor del jeep como único medio de transporte público en el municipio de El Águila, Valle del Cauca.**

Se trata así, de comprender cómo las relaciones y comportamientos de los individuos se ven influenciados por el uso del jeep en contextos tanto formales como informales. Por estas razones, el siguiente trabajo se articula en torno a las siguientes preguntas: ¿Cómo influye el tipo de transporte en las dinámicas sociales?, ¿Qué sucede durante los tiempos de espera antes de abordar el jeep?, y ¿Qué roles y dinámicas emergen entre pasajeros y conductores alrededor del jeep como medio de transporte?

En relación con estas interrogantes, se exploran aspectos como las interacciones entre pasajeros y conductores, los acuerdos sobre tarifas y horarios, y el impacto de este medio de transporte en la vida cotidiana de la comunidad. De igual forma, se tiene presente la importancia a nivel social que suscitó el cambio en la forma de movilización de los habitantes y, cómo este medio que llegó en la época de los cincuenta continúa vigente hasta el día de hoy en el territorio. Con base en esto, se han definido tres objetivos específicos que impulsan el desarrollo del trabajo y buscan examinar diferentes aspectos de la

interacción social y la prestación del servicio de transporte desde la perspectiva de pasajeros y conductores.

- Comprender cómo se desarrollan las interacciones sociales en el espacio de transporte del jeep en el municipio.
- Analizar las dinámicas de la espera en el contexto de movilidad alrededor del jeep.
- Describir las dinámicas de interacción que ocurren alrededor del jeep entre pasajeros y conductores.

El primer objetivo está orientado a investigar las relaciones e interacciones que ocurren dentro del jeep y a sus alrededores. Se busca entender cómo los pasajeros y conductores interactúan entre sí, cómo se negocian los espacios y roles dentro del vehículo, y cómo estas interacciones reflejan dinámicas sociales más amplias dentro de la comunidad. El segundo objetivo se enfoca en examinar cómo los individuos experimentan y manejan el tiempo de espera en relación con el uso del jeep. Se pretende explorar cómo se organizan y estructuran las actividades durante este tiempo y cómo estas dinámicas hacen parte de la cotidianidad de los usuarios y conductores. Finalmente, el tercer objetivo tiene como fin describir las interacciones observadas en distintos momentos. Se busca identificar los patrones de comportamiento, las normas implícitas y las formas de comunicación que surgen en los encuentros, destacando aspectos que impactan en la experiencia de viaje y en las relaciones que se forjan entre los actores involucrados.

El presente trabajo se divide en tres capítulos principales. El primero de ellos tiene como objetivo presentar un contexto histórico centrado en la llegada del jeep a nivel nacional y local. Este capítulo se basa en la recopilación de fuentes orales que permitieron una reconstrucción de la historia de cómo fue la llegada del vehículo al municipio. Además, se presenta un contexto sobre las condiciones geográficas y de transporte, lo cual permite una visión integral de los desafíos y características que definen la movilidad en la región. El segundo capítulo se dedica a examinar las dinámicas de interacción de conductores y usuarios, se aborda las prácticas cotidianas, los gestos, la vestimenta, las estrategias de presentación y las formas de hablar cuando dos o más personas interactúan en distintos espacios de encuentro alrededor del jeep. Estas interacciones desarrolladas en lo espacial y temporal dan paso al tercer y último capítulo, el cual se centra en el análisis de la espera

como una parte integral de la movilidad en torno al jeep. Se examinan las diferentes formas en que se vive la espera, especialmente en el parque, donde los vehículos llegan y salen al momento de iniciar un recorrido o turno. Este análisis considera cómo los horarios, el espacio físico, y la interacción entre usuarios y conductores, tanto con el entorno como entre ellos, influyen en el desarrollo del viaje. Así, la espera se explora como una experiencia temporal dinámica, dotada con características y significados específicos. No se trata solo de una espera estática, sino de una que está en constante movimiento.

Estado del arte y marco teórico

Para comenzar, no se ha encontrado información específica sobre investigaciones que aborden al jeep como medio de transporte. No obstante, los estudios que analizan el fenómeno de los distintos medios de transporte a nivel regional, nacional e internacional sirven como base para el desarrollo de este trabajo. En primer lugar, Antolín (1999) en ‘El transporte como problema sociológico’ enuncia que, desde un principio, el fenómeno del transporte ha sido estudiado desde diversas disciplinas de las Ciencias Sociales; sin embargo, desde la Sociología, se le ha estudiado como un indicador a nivel económico y social debido a la falta de una teoría social del transporte y al bajo nivel teórico y metodológico propio de la disciplina en los estudios que se realizan; donde la Sociología sirve como una herramienta que permite recolectar datos, subordinada a los intereses de las otras ramas en las investigaciones. Debido a esto, no se llegaba a definir el transporte como un “hecho social” y por ende, no se ha abordado como un problema sociológico. Frente a esto, Antolín plantea establecer un campo de estudio con respecto al fenómeno del transporte, desarrollando el concepto de “ser transportado”, el cual hace énfasis en el transporte de individuos; en palabras del autor, “la relación existente entre la forma en que un colectivo se desplaza y su relación con la estructura social a través del “núcleo familiar” (pp. 60). En este concepto, el autor plantea a la familia como unidad de análisis y especifica su importancia en la movilidad de los individuos.

En el desarrollo del artículo, Antolín aborda dos dimensiones; la primera se encuentra relacionada con la estructura familiar, ya que el uso de uno u otro transporte va a depender de la capacidad de tenencia y la posición dentro de esta, al igual que el proceso de socialización al que se vio expuesto el individuo con respecto a costumbres y hábitos de

transporte. En esta dimensión realiza una crítica a la forma cómo los estudios reducen al actor a cierta individualidad, donde prevalece la naturaleza económica con respecto al medio-fin sin tener en cuenta la dimensión social del viaje, el por qué se realiza y con qué sentido, separando la movilidad y el lugar de origen-destino. Siguiendo esta línea, plantea el hecho de ser transportado en relación con la estructura social del territorio, lo que posibilita ubicar el transporte en un contexto espacio-temporal, donde el desplazamiento se encuentra cargado de un significado subjetivo. Así mismo, resalta la importancia del tiempo social en relación con la variable espacio, en donde afirma que el desplazamiento, ya sea de forma individual o colectiva, no se limita a cambios de posición en un espacio físico determinado, pues este involucra el cambio de un lugar a otro con respecto a un significado social.

Para continuar, en su investigación ‘¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana’, García (2016) presenta un análisis con respecto al capital de motilidad de algunos individuos que viven en dos barrios pertenecientes a la clase media en la ciudad de Cali. En esta investigación, luego de realizar un breve contexto con respecto a la construcción residencial de los barrios, el autor se propone “describir los recursos materiales y no materiales de movilidad que ofrece un determinado hábitat para sus residentes” (pp. 357); donde plantea el acceso a medios de transporte desde dos elementos, el opcional y el condicional. El primero se compone de la disponibilidad de los medios de comunicación y transporte; el segundo, desde la accesibilidad en términos más particulares, como el horario, el precio y el aparcamiento. En su trabajo, se apoya en la definición planteada por Avellaneda y Lazo (2011) con respecto a la movilidad, los cuales la entienden como una acción que posee diferentes significados y sentidos con base en las realidades de cada individuo, teniendo en cuenta los procesos de relación e integración en la ciudad. (pp. 351).

Con base en lo anterior, García menciona que la movilidad es un fenómeno social que posee diferentes aristas y dimensiones, con aspectos técnicos, económicos, culturales, sociales, urbanísticos y políticos (pp. 351). Siguiendo esta línea, desarrolla la noción de “capital de motilidad” planteado por Flamm y Kaufmann (2006) y Kaufmann, Bergman y Joye (2004), donde se define, no solo como “la posibilidad real o de facto de consumir el

desplazamiento, de llevar a cabo trayectos y viajes, sino también la potencial; la acumulación y disponibilidad de formas de desplazarse sin tener que utilizarlas” (pp. 353). En el desarrollo de la investigación, aclara que las prácticas de movilidad de los actores las plantea desde sus motivos de movilidad de forma cotidiana y las lógicas de desplazamiento que construyen, las cuales se componen alrededor de la noción de competencia, englobando las habilidades físicas, adquiridas y organizacionales que le permiten al individuo el proceso que corresponde a desplazarse desde su lugar de origen al de destino; por otro lado, la noción de apropiación, donde el actor interpreta su movilidad en relación al acceso que posee y las competencias que ha desarrollado.

Posteriormente, en concordancia a lo planteado por Antolín (1999), Carmona (2020) en ‘Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina’ plantea que la investigación del transporte informal a nivel urbano ha logrado atención de forma reciente, esto se debe a que se ha encontrado subordinado a los estudios urbanos enfocados a nivel de vivienda o empleo. El autor acota en su investigación al transporte informal, donde por medio de una revisión documental permite comprender la transformación en la forma en que se ha abordado este fenómeno en las últimas décadas. De acuerdo con lo anterior, esclarece que es en la década de 1970 en que surge la intención de prestar atención al transporte informal como medio generador de empleo y dar cuenta de su forma de acción y reproducción; donde se caracteriza las diversas formas de transporte informal como un generador de empleo a nivel urbano. Por otro lado, es desde 1990 hasta la actualidad, que se genera un cambio a nivel institucional acerca de los estudios sobre el transporte informal de América Latina, donde se instaura una nueva perspectiva sobre este fenómeno dada “la implementación de políticas neoliberales en el entorno urbano” (pp. 167). De forma puntual, el autor plantea que en las últimas décadas se ha logrado una comprensión acerca del problema del transporte público de forma crítica, ya que en las recientes investigaciones se tiene en cuenta las estructuras socio-espaciales de desigualdad de las ciudades y el capital del espacio urbano; esto ha permitido un avance para encontrar las respuestas, en palabras de Carmona, a la “profunda crisis de movilidad cotidiana que padecen los habitantes de los sectores de menores ingresos” (pp. 173). Lo anterior permite ahondar, por ejemplo, en la baja oferta de movilidad formal con respecto a los recorridos

establecidos en el municipio, la demanda no cubierta de estos, al igual que las experiencias de viaje de los pasajeros y conductores.

Por otro lado, en su investigación ‘Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social’, García (2014) expone la complejidad con respecto al fenómeno de la movilidad urbana, esto se debe a que para dar una respuesta con respecto a los procesos de exclusión, segregación y fragmentación a nivel urbano se necesita de un extenso estudio interdisciplinar, sistémico e integral (pp. 41). Lo anterior es planteado con respecto a un estudio focalizado en Argentina donde se enfatiza en el acceso a los medios masivos de transporte, lo cual llega a generar inclusión o exclusión social dependiendo de las situaciones de movilidad y transporte. En su artículo diferencia el transporte de la movilidad, en el que de forma concreta, especifica citando a Gutiérrez (2009) que el transporte se desarrolla como un elemento material de la movilidad y a su vez la movilidad se expresa en el transporte como un concepto más amplio, donde se involucra la actividad de desplazamiento de un lugar a otro; (pp. 36) esto es pertinente teniendo en cuenta la base social en la cual se establecen los dos términos. A forma de conclusiones, presenta el hecho de que en una sociedad cohabitan distintos grupos pertenecientes a niveles socioeconómicos diferentes, donde el transporte público es utilizado con el fin de lograr una mejor conectividad a nivel territorial y entre actores, lo cual representa un factor que influye de forma significativa en la interacción entre individuos y en el desarrollo de las sociedades; sin embargo, causa la marginación de diferentes territorios, donde el tiempo de viaje, la tarifa, la cobertura y el nivel socioeconómico inciden en la accesibilidad que tengan los habitantes y por ende, el proceso de segregación espacial.

Las investigaciones previas permiten una visión general de la movilidad y sus aspectos claves de acuerdo con un contexto específico. Para el desarrollo del análisis a nivel socio-espacial de la movilidad en el municipio de El Águila, se ha incorporado el soporte teórico necesario para examinar los elementos que configuran el sistema de transporte, donde se tiene como base las dinámicas sociales y las interacciones entre pasajeros y conductores. En el presente trabajo¹, el análisis de la movilidad se aborda desde una perspectiva sociológica

¹ Pese a que los estudios mencionados previamente son fundamentales para el análisis de la movilidad en general; estos no se incluyen en el desarrollo de este trabajo, dado que el estudio de movilidad en zonas

que considera las interacciones cotidianas como elementos clave para comprender las características del transporte, tratándolo como un hecho social. Desde esta perspectiva, la movilidad no solo se ve como un fenómeno funcional que facilita el desplazamiento dentro de la comunidad, sino como una construcción social que refleja y refuerza normas y valores. Para ello, se ha adoptado como base teórica fundamental la obra de Erving Goffman, particularmente su estudio sobre ‘La presentación de la persona en la vida cotidiana’ (1959). Esta teoría ofrece un marco analítico que permite explorar cómo los individuos gestionan sus interacciones en escenarios públicos y adaptan su comportamiento según las expectativas sociales y las circunstancias del entorno.

La elección de Goffman responde a la necesidad de comprender cómo los actores sociales en El Águila presentan y ajustan su identidad durante los viajes en jeep, a través de las interacciones que se producen. Estas no solo reflejan las normas sociales y culturales, sino que también contribuyen a la construcción de la experiencia de movilidad, influenciada por factores espaciales y temporales específicos. Este apartado explora los conceptos clave de Goffman, para posteriormente aplicarlos al análisis de las interacciones sociales en el marco del transporte público; además, se integrarán las aportaciones de otros autores para complementar esta perspectiva, con el fin de ofrecer una visión más completa del fenómeno estudiado.

En su obra, Goffman (1959) propone una analogía teatral para comprender las interacciones de la vida social de los individuos dentro de un espacio social concreto; según el autor, los individuos actúan de forma similar a los actores en un escenario y se presentan ante los demás como un “actor” que desarrolla un “rol” dentro de un contexto social donde se llevan a cabo distintas interacciones. En cada actuación, los individuos, de forma consciente o inconsciente, utilizan estrategias para controlar la impresión que desean proyectar en los demás. Conductores y pasajeros moderan sus saludos, las formas de presentación, sus interacciones y gestos al encontrarse con otros, ajustando su comportamiento según la persona con la que interactúan y el contexto en el que se desarrollan dichas interacciones.

rurales requiere enfoques más específicos. En este caso particular, y ante la ausencia de investigaciones previas respecto al jeep como medio de transporte, he optado por realizar un análisis directo de las interacciones sociales en el contexto del transporte público rural en el municipio.

Esta forma de actuación se convierte en lo que Goffman denomina como “fachada social”, una representación colectiva de sí mismo (1959, pp. 39). Este rol, asignado de manera particular, se mantiene a lo largo del tiempo de interacción y requiere ser constantemente reafirmado para preservar la coherencia de la fachada.

En este orden de ideas, Goffman resalta la importancia de la apariencia, los modales y gestos; “signos” y “símbolos” que los individuos utilizan para respaldar su fachada y así lograr establecer comunicaciones y relaciones de acuerdo con sus necesidades. Estos signos se ven reflejados desde el lenguaje corporal hasta la vestimenta y el tono de voz, todos cuidadosamente seleccionados para reforzar la imagen que se desea proyectar. Las actuaciones son organizadas en el momento en que los sujetos deciden salir de sus casas y son sostenidas y ajustadas en el trayecto que se mantienen por fuera.

Por otro lado, estas dinámicas permiten a su vez, comprender cómo el transporte se configura dentro de un marco espacial y temporal, en el que los individuos negocian y establecen límites flexibles respecto al tiempo que dedican a sus desplazamientos. Desde esta perspectiva, la espera se revela como un elemento central en la experiencia de movilidad y una característica distintiva del transporte en jeep, en el cual se desarrollan diversas interacciones durante estos momentos abiertos. Para este análisis, se tendrá como base la relación espacial y temporal que plantea Auyero (2013) en su obra ‘Pacientes del estado’. De esta forma, se toma como referencia el concepto de espera, no desde su enfoque de dominación y mecanismos de control, sino desde la visión de un fenómeno en el cual se configuran relaciones, comportamientos y formas de interacción entre los individuos.

En esta obra, el autor describe las interacciones que se presentan entre los sectores populares y el estado, en las salas de espera y oficinas institucionales; en caso concreto, la espera que viven los beneficiarios que se acercan al Ministerio de Desarrollo Social en Argentina. En este tipo de espera, los pacientes del estado experimentan demoras que se caracterizan por la incertidumbre, la desinformación, frustración y aceptación de la situación. Para el autor, la temporalidad se convierte en un medio manipulable por el funcionamiento de la dominación social y, pese a que la relación de estudio se contrapone, pues Auyero plantea un tipo de espera en un contexto diferente; su perspectiva analítica

permite realizar un acercamiento a las formas de esperar que se presentan en los medios de movilización.

Los horarios establecidos organizan y median la movilidad, de igual forma, se establecen como tiempos negociables por pasajeros y conductores. La fragmentación del tiempo a la que se exponen las personas que esperan, pacientes, pasajeros y conductores, es apropiada y transformada de acuerdo con sus contextos; lo que conlleva a la resignación y adaptación, donde las personas buscan maneras de transformar el tiempo en momentos para realizar otras actividades.

El objetivo del análisis se centra en cómo las características de la movilidad generan momentos de espera, y cómo estos, a su vez, se convierten en un punto focal para las interacciones entre conductores y pasajeros. Este fenómeno otorga a este medio de transporte una característica única: la negociabilidad y aceptación del tiempo. Además, se trata de una espera en movimiento, no solo por las actividades que los pasajeros realizan antes de iniciar el trayecto, sino también, por los momentos de espera que surgen al trasladarse de un lugar a otro.

Metodología

Este trabajo emplea un enfoque metodológico cualitativo para explorar las dinámicas sociales en el contexto del transporte público en el municipio de El Águila; esto, con el fin de realizar un análisis, descripción y explicación detallada de las interacciones y comportamientos que giran en torno al uso del jeep. Con base en lo dicho por Restrepo (2016) en ‘Etnografía: alcances, técnicas y éticas’, las técnicas de recolección de datos que se utilizaron se plantean como no invasivas al momento de realizar el trabajo de campo, con el fin de obtener información relevante desde los ambientes naturales en los que se encuentran los individuos. Para esto, se utilizó una metodología de observación participante y entrevistas semiestructuradas para recopilar datos sobre las interacciones y percepciones de conductores y pasajeros.

La observación se realizó en diversos momentos del día a lo largo del año 2023 e inicios de 2024 con el objetivo de capturar una variedad de situaciones e interacciones. Además, se realizaron 10 entrevistas a conductores, las cuales proporcionaron perspectivas detalladas

sobre aspectos relacionados con la movilidad, el trabajo y las relaciones sociales dentro del vehículo. Asimismo, se efectuaron diálogos informales con los usuarios mientras se realizaba un recorrido desde la cabecera hacia distintas veredas, lo que permitió comprender cómo se llevaban a cabo los viajes, las dificultades asociadas, y las percepciones y formas de interacción entre los pasajeros. Este enfoque permitió una comprensión profunda de las formas de comunicación y los patrones de comportamiento que emergen en este entorno. Al hacer uso de la observación como método de recolección de datos, se prestó especial atención a los detalles mediante una mirada meticulosa y atenta, tanto desde el exterior como desde el interior de las interacciones.

Durante la realización del trabajo, surgieron varias situaciones que representaron retos metodológicos, pero que se abordaron de manera efectiva y enriquecieron el proceso de investigación. Uno de los primeros desafíos fue la dificultad para realizar entrevistas con las personas inicialmente seleccionadas, ya que muchas de ellas se mostraron renuentes a participar o a abrirse completamente durante las conversaciones, lo que dificultó romper el hielo en algunas ocasiones.

Además, la escasez de fuentes de información precisa presentó otro reto significativo en la reconstrucción de la historia de la llegada del jeep al municipio. Para esto, se realizaron entrevistas y conversaciones informales, así como observación de fotografías y búsqueda de documentos; lo anterior permitió reconstruir parte de la historia a través de los testimonios orales de los habitantes, realizando una interpretación cuidadosa de las fechas y organizándolas de manera que fueran lo más exactas y coherentes posible.

Por último, un proceso interesante, más que un reto, fue el cambio de perspectiva necesario para dejar de lado la mirada cotidiana que tenía sobre la movilidad en jeep y adoptar una observación más analítica y detallada del contexto, lo que me permitió ver con nuevos ojos las dinámicas que antes me resultaban familiares.

[illegible]

[illegible]

Capítulo I: El Águila, exploración de un contexto

“Yo me encomiendo mucho a la sangre de Cristo, al Espíritu Santo que me ilumine y a la virgencita. (...) Espíritu Santo ilumíname, que lo haga bien. Virgen del Carmen acompáñame, protégame. Sangre de Cristo protégame del mal y del peligro, del miedo; que haga todo bien, que sepa reaccionar”.

—Kate, conductora de jeep. Comunicación personal, agosto 22 de 2023.

En el siguiente capítulo se llevará a cabo una exploración en el contexto histórico relacionado con la introducción del Jeep tanto en Colombia como en el municipio de El Águila. Asimismo, se examinará el papel y la importancia que el Jeep ha adquirido dentro de la comunidad, abordando sus implicaciones y relevancia en diferentes aspectos de la vida local. Además, se analizarán algunas características específicas de la forma de operación de la Asociación de Camperos de El Águila, destacando su papel en la dinámica del lugar y su impacto en diversas esferas de la vida comunitaria.

El Águila es un municipio del Valle del Cauca ubicado en el extremo norte del departamento, con una superficie de 244 km² y 7.393 habitantes, personas correctamente censadas según el DANE para el año 2018. Fue fundado en 1905 y declarado municipio el 03 de marzo de 1950. Limita al norte y oriente con el departamento de Risaralda, al occidente con el departamento del Chocó y el municipio de El Cairo, y al sur con el municipio de Ansermanuevo. Posee un territorio montañoso gracias a su ubicación en la cordillera Occidental; su topografía permite el cultivo del café en la mayoría de su territorio, al igual que el cultivo de plátano, cacao, mora, caña panelera, algunos cítricos, entre otros.

Según el DANE (2018), comprendiendo la posible omisión de datos estadísticos, el 29,3% de la población de El Águila reside en la cabecera municipal, mientras el 70,7% en centros poblados y zonas rurales; lo anterior permite comprender que la población del municipio se establece mayoritariamente en lugares alejados de la cabecera. Es por esto, que el carácter rural se presenta como punto de partida para analizar la importancia del jeep como medio de transporte.

La cabecera municipal es vista como el centro del municipio y suscita gran importancia para los habitantes; por su fundación y establecimiento en la cordillera Occidental, sus

calles presentan grandes inclinaciones. Cuenta con dos calles principales que comunican en extremos opuestos, cada uno con una gran pendiente, la subida al hospital y al polideportivo. En el centro de la cabecera se erige un parque ornamental establecido como punto de llegada, tanto para habitantes, como para pasajeros que se movilizan de forma recurrente. Remodelado hace aproximadamente 8 años, con bancas distribuidas de forma adecuada que permiten divisar lo que sucede en ambas calles y árboles que brindan la sombra necesaria. A su alrededor se encuentran mercados, compras de café, un banco, ferreterías, restaurantes y cafeterías, locales pertinentes para el comercio y el desarrollo de actividades personales.

Desde el parque se puede observar todo a su alrededor. La parroquia Inmaculada Concepción se levanta de forma imponente, sus vitrales relucen en cualquier momento y su reloj marca cada hora del día. Al lado opuesto de la iglesia se encuentra la estatua que hace homenaje con un fino tallado en piedra, a los fundadores del municipio. En el límite del parque, cerca de la estatua de los fundadores, se encuentra una media luna construida con algunos escalones; estos suelen ser utilizados por las personas que esperan la salida de un carro. La particular construcción permite a pasajeros y conductores estar frente al jeep; además, se percibe como un espacio apto para reunirse con amigos y familia, dado que es un lugar central desde el cual se puede observar las personas y vehículos que pasan.

Los Willys ocupan una parte de la calle, el cual corresponde a un espacio destinado a ambos lados para organizarse y parquearse. Pese a encontrarse en medio del paso vehicular y peatonal, la organización de los carros no presenta ningún inconveniente, esto se debe a su distribución central y a la familiarización que los habitantes poseen con respecto al lugar. En sus inicios, el parque fue destinado para esta labor dada su centralidad y la amplitud que presenta, puesto que no existe otro espacio para que los jeeps se organicen todos en un mismo lugar. Esta centralidad cumple con factores de accesibilidad para las personas que necesitan hacer uso del servicio.

Las tradiciones de los habitantes se remontan a las costumbres de los colonos antioqueños y del viejo Caldas que se establecieron en el territorio. En la actualidad, se conservan algunas prácticas católicas y propias del lugar en las que los jeeps desempeñan un papel relevante; esto corresponde a la celebración de las fiestas patronales en honor a la Inmaculada

Concepción, que se extienden desde el 29 de noviembre hasta el 8 de diciembre. Para este periodo, las veredas y gremios del municipio se comprometen en la tarea de preparar carros ornamentados, cada uno destinado a transportar una figura de la virgen acondicionada con material, diseños, adornos y estructuras seleccionadas de forma cuidadosa con el propósito de crear un tributo visual y respetuoso.

Desde el punto de salida avanza lentamente una procesión hacia el centro del parque de la cabecera; cuando se llega al destino, el carro ingresa a las instalaciones de la iglesia mientras los fieles ya han entrado y encontrado sus lugares, se procede a descargar y colocar la imagen de la virgen junto a las otras representaciones religiosas en el interior de la edificación para iniciar la ceremonia. Por otro lado, se celebran las fiestas Aniversarias y del Campesino que van del 26 de junio al 3 de julio; en estas fiestas se realiza el reinado campesino, donde se preparan carrozas en los jeeps, y se organiza un desfile alrededor de la cabecera con el fin de mostrar la decoración y dar a conocer a los habitantes las candidatas.

Figura 1. *Fiestas de La Inmaculada Concepción* (2020).
(Fotografía por cortesía de Jarol López)



Figura 2. *Fiestas Aniversarias y del campesino* (2023).
(Fotografía recuperada de la web)



Por otro lado, la geografía del municipio causa que algunas de las vías terciarias que comunican a las diferentes veredas y corregimientos sean escarpadas, y aunque estén en buen estado, se encuentran sin pavimentar; debido a esto, no cualquier tipo de vehículo logra transitar por ellas. Lo anterior ha causado que la forma de movilizarse a través de estas carreteras se vea limitada a la utilización de jeeps, camperos y motocicletas, gracias a la capacidad que muestran estos vehículos para recorrer terrenos montañosos. Esto ha convertido al Jeep Willys en el vehículo adecuado para servir como medio de transporte a sus habitantes así como transporte escolar, permitir el traslado de las cargas de plátano y café que se cultivan en las fincas, al igual que posibilitar los trasteos² y el transporte de mercados.

Llegada del jeep: Contexto histórico, nacional y local

Con la Segunda Guerra Mundial en marcha, para el año 1941 el gobierno de los Estados Unidos contrata en su momento a la compañía Willys-Overland para el ensamblaje de un vehículo liviano, que pudiera no solo sortear los caminos difíciles y las condiciones del momento, sino también, transportar a sus tropas con el armamento y cargamento necesario. Debido a esto, hasta el año 1945 se fabricaron miles de unidades del Willys MB (Militar “B”); modelo militar que tras finalizar el conflicto se modificó y adaptó a la vida civil. Con esta reestructuración aparece el “Civil Jeep” o CJ, incorporado a las diversas labores del campo dada su capacidad y agilidad de transitar por lugares donde no existían caminos.

En el año 1946, llegaron a Colombia alrededor de 300 unidades del modelo militar, encargados por el entonces Ministerio de Guerra, hoy llamado Ministerio de Defensa, con el fin de ser utilizados por las fuerzas militares del país. Posteriormente, llegó el CJ-2A, vehículo intercambiado por café que complementó y reemplazó en su medida, el trabajo que realizaban las mulas de carga de los hacendados ricos en la zona cafetera. Para julio de 1961 se ensambla oficialmente y de forma legal en el país, el primer vehículo jeep Willys CJ-5 gracias al proceso empresarial realizado por la firma Leonidas Lara e Hijos; quienes fueron promotores de la industria automotriz en Colombia.

² Según el Diccionario de americanismos, corresponde a la acción de cambiarse casa, oficina o local. Lo que equivale a mudar los trastos de un lugar a otro.

El jeep Willys se expandió por gran parte de la geografía colombiana, especialmente en las zonas donde los terrenos eran escarpados y de difícil movilización. Esto permitió mayor comodidad para el transporte de grandes cargas de café y plátano, variedad de productos agrícolas, trasteos, la movilización de personas y la comunicación entre diferentes veredas y zonas urbanas. El jeep logra transitar con facilidad diferentes lugares sin importar su topografía, esto, gracias a su fácil adaptación a la geografía de la región. A la capacidad del vehículo, se suma la habilidad de los conductores para manejarlo y realizar hazañas con el fin de prestar un servicio y movilizarse.

Figura 3. "Jeep" Willys

Figura 4. Willys Overland Export Corp. (s.f.).

Recuperado de: <https://www.elcarrocolombiano.com/clasicos/asi-se-anuncio-al-primer-carro-ensamblado-en-colombia-el-willys-jeep-cj-5-1961/>

'Jeep' WILLYS
producidos ya
en nuestra Planta,
la primera en Colombia,
están contribuyendo a la prosperidad del país
y a la economía de divisas extranjeras



Nuestra planta está utilizando productos de las industrias nacionales a las cuales estamos dando trabajo y estímulo para su desarrollo.

Además, en nuestro anhelo de fabricar en Colombia el más alto porcentaje de las partes que integran los vehículos, estamos estimulando la creación de nuevas industrias orientadas hacia esta finalidad.

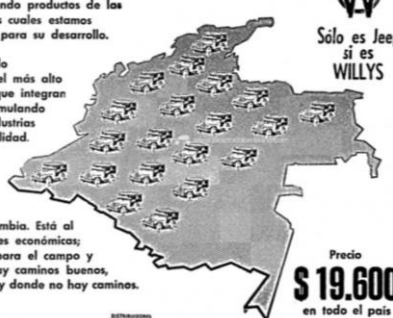
El Jeep Willys, mundialmente conocido, es hoy día el vehículo automotor de más bajo precio que existe en Colombia. Está al alcance de todas las clases económicas; es útil para la ciudad y para el campo y de uso corriente donde hay caminos buenos, donde hay caminos malos y donde no hay caminos.

Completo servicio de repuestos y mantenimiento en todo el país.

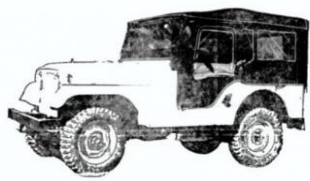
Leonidas Lara e Hijos

Precio \$19.600 en todo el país

Solo es Jeep si es WILLYS



WILLYS OVERLAND EXPORT CORP.
de Toledo, Ohio [U.S.A.]



Se complacía en anunciar al país la producción, en la Planta de Bogotá, del mundialmente famoso y único

'Jeep' "WILLYS"

de acuerdo con las especificaciones, garantías y supervisión de los técnicos de la Fábrica de los Estados Unidos y amparado con sus patentes exclusivas, cuyas primeras unidades están ya en exhibición.

Regístrese, al mismo tiempo, con orgullo este hecho, y lo presenta como un valioso aporte al desarrollo industrial colombiano y como un índice de confianza en la estabilidad económica del país.

PRECIO PARA TODA LA REPUBLICA:
\$ 19.600.00
(Incluye en su E25 a las unidades similares que se importan arreadas)
Completo servicio de repuestos y mantenimiento en las principales ciudades del país.

DISTRIBUIDORES:
Leonidas Lara e Hijos

Sólo es "Jeep" si es "Willys"



Un aspecto del interior de la Planta de Bogotá



Primer grupo de Jeeps producidos en la Planta de Bogotá



VISTA EXTERIOR DE LA PLANTA

En el municipio de El Águila, por el contrario, no existe información escrita o documentada que permita conocer de forma exacta cuándo fue la llegada del jeep Willys. Pese a esto, se puede hablar de diferentes relatos y versiones, tanto de su fecha de entrada como del modelo que llegó; donde cada uno de los relatos apunta a una misma finalidad, su llegada fue completamente una hazaña.

La entrada de la carretera que comunica a El Águila con Ansermanuevo se consolida en 1956, esta fecha es tomada como referencia para ubicar la llegada del Willys al municipio, la cual se desarrolla alrededor de los años 1954 y 1955. Lo anterior se debe a que el jeep llegó por los caminos de herradura que tenían los arrieros, entrando antes que las vías de comunicación que se encuentran en estos momentos. Su llegada, según los relatos de algunos habitantes, se debe a la gestión que fomentó un alcalde de apellido Loaiza el cual desempeñaba funciones militares; este alcalde se hizo a la idea de traer un jeep para mostrarlo a la comunidad y también, para observar cómo era el desarrollo de su funcionamiento y uso dentro del municipio. La llegada del vehículo fue completamente una primicia.

Como se mencionó anteriormente, los caminos que comunicaban al municipio con Ansermanuevo y Cartago eran caminos de arriería, y aunque algunos ya no eran angostos dado su continuo uso, no eran adecuados para pasar un vehículo a causa de su profundidad y la cantidad de lodo que se acumulaba. Debido a esto, se comenzó a abrir camino con base en los ya existentes; se organizaban palos para sostener las ruedas en los precipicios, se levantaba el vehículo, se acomodaba para el lado del barranco y se impulsaba, dándole paso.

El jeep entró empujado, ensamblado y andando por los lugares en que podía funcionar. Pasó amarrado con lazos en un convite que duró aproximadamente 3 días, en los cuales se transportó desde El Vergel, municipio de Ansermanuevo, hasta llegar al camino de San Martín, La Palma y Las Guacas, para terminar su recorrido arribando a El Águila.

La llegada a la cabecera fue de asombro para sus habitantes, muchas de las personas que allí residían no habían observado o conocían una máquina como esa, lo cual resultó en acciones donde evitaban al vehículo o se asustaban por su sonido y cuando se subían a este, llegaban a marearse. En un inicio, como no existían vías para el paso de un vehículo hacia las veredas, el jeep era utilizado únicamente en lo que corresponde al espacio de la cabecera, un tramo de calles empedradas y también destapadas que permitió su funcionamiento. En consecuencia, el principio del transporte de pasajeros en jeep se relaciona con la intención de mostrar la novedad del momento, dando a conocer a los habitantes el vehículo con la proyección de un uso a futuro. Años después y con la puesta en marcha de la construcción

de vías, el jeep logró comunicar con mayor facilidad y menor esfuerzo los caseríos y veredas con la cabecera municipal.

Pese a su establecimiento como el medio de transporte adecuado a nivel general dentro del municipio, el jeep comenzó complementando el trabajo que realizaban los arrieros en su momento. García de la Roja (2012) señala que el término ‘transportar’ proviene del latín; así, ‘trans’ significa al otro lado y ‘portare’ significa llevar, por lo que de forma literal se estaría refiriendo al traslado de personas, objetos o bienes de un lado a otro, o de un lugar a otro (pp.1). Con base en esto, se logra comprender que las mulas permitieron tanto la comunicación, como trasladar mercancías y suministros entre los asentamientos que se comenzaron a establecer en el municipio, espacios que se poblaron gracias a aquellas familias que arribaron “cargados de corotos en recuas de mulas y en bestias ensilladas” (Conociendo la historia aguileña a través de la imagen. pp. 12). Fue así como los arrieros se adaptaron al terreno y a las necesidades de las familias, lograron la comunicación terrestre en el municipio y le dieron paso al establecimiento del primer medio de transporte con el que contó El Águila. Los arrieros no solo consiguieron llegar hasta los puntos de más difícil acceso, llevar remesas, grandes cargas y desplazar de un lado a otro a familias enteras; también se establecieron como ambulancias, carros fúnebres y el medio en el que se cargaban los corotos cuando las personas se pasaban de casa.

La llegada de la carretera, el uso y adquisición de más vehículos condujo a que el tradicional arriero cediera su puesto, junto con sus conocimientos y quehaceres a los conocidos choferes; del mismo modo, las recuas de mulas se vieron sustituidas por los jeeps, a los cuales se sumó el J6 o extralargo, estos vehículos ofrecieron una opción más robusta y versátil para las necesidades de transporte local.

Figura 5. *Grupo de conductores de jeep*, (s.f.).
(Fotografía por cortesía de Miguel Cataño)



Figura 6. *Parque principal, municipio de El Águila*. (1992).
(Recuperado de: <https://municipioeaguila1.blogspot.com/2015/03/blog-municipio-de-el-aguila-valle-del.html>)



ASOCAMPER El Águila

Los propietarios de los primeros vehículos que se establecieron en el municipio, en vista del flujo de personas y encargos que se movían hacia los diferentes centros poblados, comenzaron a establecer rutas y a planificar cómo se operaría, cuál sería el valor del pasaje asignado a cada lugar, los encargados y demás. Lo anterior, fue el primer paso en el desarrollo del sistema de transporte en El Águila con el uso del jeep; esto permitió su progreso y organización hasta el establecimiento de como se conoce hoy en día.

Con el tiempo, se forja una mejor estructura de las rutas y se desarrolla una programación de los horarios, los cuales se adaptan a las variadas necesidades de los habitantes de las veredas. Esta planificación se diseñó de forma que se evitaran contratiempos tanto para los usuarios como para los conductores. Fue así como se buscó implementar horarios acordes y una forma de trabajo que se acopla con el cambio en las dinámicas de movilidad, donde el flujo de personas es cada vez menor.

Para moverse en zonas de operación autorizadas, tanto en territorio municipal como nacional, el vehículo debía cumplir con una reglamentación acorde con las leyes de tránsito y transporte. Esto, en vista de que la organización que se tuvo en su momento, no se encontraba sometida al régimen jurídico que fija la ley. Considerando lo anterior y con base en el Artículo 2.2.1.5.3: *Servicio público de transporte terrestre automotor mixto*, del Capítulo 5 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, modificado en el año 2021; los vehículos que brinden el servicio de transporte mixto deben de estar bajo la responsabilidad de una empresa de transporte que se encuentre legalmente constituida y debidamente habilitada. Debido a esto, el gremio de conductores de camperos se vincula Trans Novita, una empresa que le permite tener zonas de operación y rutas autorizadas en un radio de acción municipal y nacional sin inconveniente alguno. Pese a esto, esta empresa no se ve involucrada en la toma de decisiones de movilidad y organización interna. Esto se debe a la acción de los miembros de la asociación, los cuales buscaron desarrollar métodos que les permitiera tener jurisdicción en temas técnicos y de operación, con base en la situación de movilidad dentro del municipio, la cual se convierte en su zona de circulación.

Fue así como para septiembre de 2012 se organiza la Asociación de Camperos, que a pesar de no estar legalmente constituida, se establece como una sociedad sin ánimo de lucro “dotada de personalidad jurídica y plena capacidad de obrar de acuerdo con la legislación vigente sobre asociaciones”. (Artículo 1 del Capítulo 1 de La Asociación en general, Asocamper El Águila, “Asociación De Transportadores Unidos”). La constitución de esta junta brinda autonomía para los conductores, con una asamblea general y junta directiva de acuerdo con sus estatutos, donde todos los miembros cuentan con responsabilidades que deben ser cumplidas conforme se indique. Esta organización es la razón por la cual en la actualidad, el municipio cuenta con 47 vehículos entre Willys y J6 vinculados a Asocamper; de los cuales, entre 30 y 35 brindan el servicio de transporte.

Figura 7. *Jeeps y extralargos, parque principal. (s.f.)*
(Fotografía por cortesía Caterin Restrepo)



La operación de estos vehículos se encuentra supeditada al cupo o capacidad transportadora que poseen para la prestación del servicio; en este caso, el Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, realiza la aclaración de la capacidad de un campero, la cual se condiciona a 9 pasajeros y $\frac{3}{4}$ de tonelada. Sin embargo, los vehículos generalmente se despachan con un mínimo de 10 pasajeros, y en algunas ocasiones, los carros van con más personas, básicamente, aquellos que logren acomodarse en el cajón, la carpa y tapa. Cuando el vehículo asignado para el recorrido es un J6 o extralargo, los pasajeros disfrutan de un espacio más generoso, a diferencia de los camperos normales,

donde el espacio se ve significativamente reducido. Esto se le atribuye al diseño original del jeep, que era más compacto y tenía una capacidad para transportar solo dos o tres pasajeros; a diferencia del J6, el cual cumple la función de maximizar el espacio de carga con una caja más grande, lo que permite transportar a más personas y en algunos casos, que el viaje se desarrolle de manera más cómoda.

Siguiendo esta línea, la regulación llevada a cabo por la asociación respecto a la circulación de los vehículos, ha mejorado notablemente la prestación del servicio y la ampliación de oportunidades de empleo para sus integrantes. Debido a esto, existe una diferencia significativa en la cantidad de vehículos jeeps o extralargos que se encuentran en el municipio a manos de un particular, en comparación con los que están en operación en el sector público de transporte. Es así como la asociación de camperos, en común acuerdo con el propietario de un carro específico, realiza la compra del cupo que este posee; esto se hace con el propósito de que el vehículo no sea utilizado para transportar personas en calidad de servicio público. La estrategia se implementa en respuesta a la disminución del uso del jeep como medio de transporte, con la intención de garantizar una calidad óptima de economía y resultados para los dueños de los vehículos.

Por otro lado, para convertirse en socios y poder trabajar como conductores del servicio de transporte en el municipio, las o los interesados deben ser dueños o manejar un jeep, ser mayores de 18 años, tener la hoja de vida actualizada y encontrarse en capacidad para manejar. Luego del proceso de postulación, la junta de admisión de socios tomará la decisión de si el conductor o conductora que se presenta es aceptado o no. En el contexto de este procedimiento de admisión, un factor relevante es la evaluación llevada a cabo por los responsables de la aceptación de los aspirantes. Estos, poseen un conocimiento detallado de las habilidades y destrezas que se debe tener; de igual forma, existe un reconocimiento de quién es la persona que se está postulando, puesto que los encargados llegan a conocer la experiencia en la forma de conducir de la persona. Esto permite una selección informada con base en las capacidades del individuo para realizar el trabajo.

En la actualidad, la asociación cuenta con una diversidad generacional entre sus integrantes; abarca desde los pioneros del transporte en jeep, hasta jóvenes que, tras culminar su educación secundaria, optan por permanecer en este ámbito laboral. Para el año 2023, se

unió como socia una mujer para trabajar de forma activa en el grupo de camperos. De igual modo, es pertinente destacar que en esta asociación la propiedad de los vehículos es de forma personal, cada miembro es propietario de un jeep o extralargo. Al momento de conducir se presentan dos situaciones; una de ellas corresponde a que el propietario es el que conduce el vehículo y en otros casos, son los dueños los que optan por contratar a otra persona para realizar el trabajo.

En el contexto de esta investigación, los conductores desempeñan un papel crucial al asumir responsabilidades relacionadas con las encomiendas solicitadas por los habitantes de las veredas. Dichos encargos, específicos y puntuales, confían en la idoneidad de los conductores que llevan a cabo los turnos o recorridos, a los cuales se les remunera económicamente de acuerdo con el tipo de producto que se entrega o se recoge.

Estas encomiendas abarcan una amplia gama de actividades, desde el transporte de una bolsa que alguien reclama, hasta la adquisición de productos como carne o materiales para construcción. El servicio es llevado a cabo de manera personalizada por los conductores y posee una relevancia significativa para los residentes de las veredas, debido a las dificultades para salir de forma constante. Es así como la comunidad recurre a los conductores para gestionar estas diligencias, lo cual establece una red de confianza entre conductores y habitantes del sector. Este entramado de interacciones cotidianas se convierte en un componente esencial de la vida comunitaria en las veredas, debido a que proporciona una solución pragmática a las limitaciones de movilidad de los habitantes.

Además de las funciones desempeñadas por los conductores en El Águila, es importante resaltar que estas figuras se convierten en elementos clave para la cohesión social en la comunidad. Los conductores no solo transportan pasajeros y mercancías, sino que también actúan como mediadores y facilitadores de interacciones sociales en el entorno local. La forma en cómo construyen los distintos vínculos sociales, permite el fortalecimiento de la confianza y la reciprocidad entre los miembros de la comunidad.

Concluyendo este capítulo, se ha delineado la importancia y el impacto del jeep de forma particular. A través de la exploración del contexto histórico relacionado con la introducción de este vehículo, se evidencia como ha trascendido lo meramente práctico para convertirse en un elemento crucial en la vida diaria y en los diferentes aspectos comunitarios. La

presencia del Jeep en el municipio no solo ha representado una evolución en la forma en cómo se transportaban las personas, sino también, una transformación en la manera en que la comunidad se relaciona con su entorno y su historia. Es así como la Asociación de Camperos de El Águila, posee un papel central tanto en la gestión y operación de los vehículos, como influencia a nivel comunitario en la facilitación del transporte y en el fomento de la construcción de vínculos sociales.

En el siguiente capítulo, se analizará cómo interactúan las personas que se transportan en jeep dentro del municipio siguiendo el proceso de movilidad. El objetivo es examinar las interacciones en los diferentes espacios que se presentan al viajar, ya que en estos momentos surgen temas de conversación, acciones, gestos, formas de organización, y se comparten opiniones, además de brindarse apoyo a lo largo del viaje; estos momentos son fundamentales para comprender las características del transporte en el municipio.

Capítulo II: Interacciones en el jeep

“Alguien tiene que diezmarle a la tierra, (...) ella tiene que comer de lo que produce”.

—Pasajero, anónimo, 5:40 pm, recorrido de Villanueva, carretera hacia la cabecera municipal.

El transporte en jeep dentro del municipio se caracteriza por prestar el servicio principalmente a sus habitantes. El jeep no solo facilita la movilidad y conexión entre diferentes zonas rurales, centros poblados y la cabecera, sino que también favorece la interacción entre los individuos. El parque principal, el vehículo y los alrededores de una oficina improvisada que está los fines de semana, son considerados como áreas de encuentro que dan paso al relacionamiento entre usuarios y conductores. Debido a la convergencia de forma constante que se presenta en estos lugares, los individuos desarrollan un reconocimiento del espacio en el que se mueven e interactúan cara a cara con otros individuos, esta interacción Goffman (1959) la describe como “la influencia recíproca de un individuo sobre las acciones del otro cuando se encuentran ambos en presencia física inmediata” (pp. 27).

Este capítulo explora las dinámicas de interacción entre conductores y usuarios que convergen alrededor del jeep como medio de transporte en el municipio de El Águila. Para este análisis se toma como base la perspectiva planteada por Erving Goffman en su libro ‘Ritual de la Interacción’ (1967) en el que se presta atención a los materiales conductuales básicos, como “las miradas, los gestos, las posturas y las afirmaciones verbales que las personas introducen continuamente en la situación, con intención o sin ella” (pp. 11). Asimismo, se considera el libro ‘La presentación de la persona en la vida cotidiana’ (1959), en el cual el autor conceptualiza la vida diaria de las personas como una representación teatral, manejando la forma de presentarse en público y gestionando las impresiones que se causan en los demás.

Lo anterior permite observar las prácticas cotidianas, los gestos y formas de vestir, las estrategias de presentación y las formas de hablar cuando dos o más personas interactúan en las áreas de encuentro.

Notas de campo, 2023

El recorrido ya casi sale. El conductor se encuentra sentado, con el pie derecho medio flexionado apoyado en el marco de la puerta y su brazo izquierdo descansa en el respaldo del asiento. Se acerca un hombre mayor, con sombrero, pantalón de dril, poncho y lýchigo. Con la mirada busca al conductor, saluda y recibe un asentimiento por parte de las personas que se encuentran cerca. El señor le pregunta si él es el chofer y recibe una respuesta positiva. El conductor no lo mira, su vista está al frente; sin embargo pregunta:

—¿Para dónde va? —. Su voz no refleja interés.

—Villanueva —. La vista del pasajero está en el conductor.

—Sí, hágale —. Acompaña su comentario volteando su cara y señalando el carro a su lado.

—¿A qué hora sale? —.

—A las diez y quince —.

—¿Será que alcanzo a comprar unas cositas? —.

—Hágale, hágale que sí alcanza. Vaya y me espera para abajo —. El chofer mueve la mano.

El reconocimiento de los espacios por su uso constante permite a usuarios y conductores desenvolverse en el lugar y realizar diferentes actividades. Cuando los sujetos se encuentran en presencia de otros recolectan información acerca de lo que les rodea; esta información permite el desarrollo de habilidades y destrezas tanto físicas como mentales, las cuales serán utilizadas para trasladarse de un lugar a otro e impulsar las interacciones sociales, las dinámicas grupales y la comunicación entre pasajeros y conductores. La información sobre el espacio y los individuos se convierte en parte fundamental para definir la situación social que se está llevando a cabo, además, permite a los sujetos ajustar sus comportamientos para lograr respuestas determinadas. De acuerdo con Goffman (1959) “mientras se encuentra en presencia de otros, por lo general, el individuo dota a su actividad de signos que destacan y pintan hechos confirmativos que de otro modo podrían permanecer inadvertidos y oscuros” (pp. 42). Es decir, cada acción realizada por los

individuos se encuentra cargada de signos que permiten entender las relaciones en la vida cotidiana; estas acciones dan paso a las interacciones entre usuarios y pasajeros, las cuales toman lugar en distintos espacios y son llevadas a cabo con diversas intenciones.

Apariencia

En las interacciones que toman lugar entre usuarios y conductores, las personas suelen definir la situación y gestionar las impresiones que quieren causar. De esta manera, la forma de comunicación no se basa únicamente en el contexto verbal, sino que también incluye elementos expresivos, como la forma de vestir y los gestos. El grupo de conductores al pertenecer a una organización que presta un servicio de transporte público y privado busca tener una presentación personal adecuada y ordenada, que permita no solo identificarlos como conductores pertenecientes al gremio, sino también, brindar la confianza que solo aquellos que poseen este uniforme, pueden dar. Este uniforme corresponde a una camisa roja y una azul con el logo de la asociación de camperos, el cual está compuesto por la silueta del mapa del municipio, un jeep con bultos de café y un águila encima de estos. La camisa es la única prenda obligatoria y el tipo de pantalón para usar es decisión propia. Frente a cómo se visten no existe una revisión como tal, aun así, se procura que no sean pantalones con muchos rotos o bermudas; que todo lo que se lleve puesto este limpio, el cuello de la camisa doblado, zapatos adecuados y que el color de la camisa corresponda al día en que se debe utilizar. Además de esto, la pulcritud con la que se mantenga el carro es esencial, que este no huela a humedad ni se encuentre sucio, que el usuario se pueda sentar donde desee y no tenga problema con mancharse.

Lo anterior ayuda al establecimiento de la presentación del conductor, no solo a nivel personal, sino como grupo. Esto Goffman lo llama una *fachada social* (pp. 39), es decir, los conjuntos de comportamientos, apariencia y actitudes esperadas que son asignados a un rol social; de esta manera, no solo se busca que la presentación de los conductores sea visiblemente aceptable, también se espera que cumplan con ciertos aspectos que brinden confiabilidad en el ejercicio de su profesión. Esto se debe, a la institucionalización de este tipo de elementos visuales y expresivos que se les asigna a los conductores, de esta manera, cuando alguien es reconocido como conductor, se espera que cumpla con estos criterios específicos. En otras palabras, la forma de actuar, el orden y la limpieza que buscan tener

los conductores tanto en sí mismos como con su medio de trabajo, se debe a la relación de interdependencia existente con los usuarios; tal y como expresa Goffman, esto es llevado a cabo por “por el deseo de impresionar favorablemente al auditorio, evitar sanciones, etc.” (pp. 119). La presentación personal y su actitud de servicio son parte importante de las condiciones para conseguir trabajo; esto se convierte en una ocupación en donde se compete por los usuarios y los servicios a realizar, aunque no sea una competencia de lucha expresamente. La forma de tratar a los usuarios y la calidad del servicio prestado, donde se incluye la limpieza del vehículo, el cobro por el servicio y la amabilidad del conductor; ayuda a que se incrementen las contrataciones particulares.

Por otro lado, los pasajeros que hacen uso del transporte desde sus veredas hacia la cabecera municipal, en salidas que en la mayoría de los casos se realizan una sola vez por semana y principalmente sábados y domingos, buscan utilizar sus mejores ropas. Esto se debe a que las salidas son organizadas con antelación, así como las personas que suben los domingos a misa y buscan tener una presentación adecuada que corresponda con su religión. De igual manera, los fines de semana al ser días de mercado suelen estar bastantes concurridos; debido a esto, las personas que se movilizan con el fin de vender sus productos se visten con la intención de tener una buena presentación personal, esto se debe a que la cabecera se convierte en un espacio en el cual se relacionan con más personas, se juntan con amigos, cierran negocios y departen con otros habitantes. En el trayecto desde las veredas, los pasajeros realizan distintas maniobras con el fin de no ensuciar su ropa, se esquivan al barro cuando está lloviendo y se tapan del polvo cuando se está en verano; como ya existe un conocimiento de lo que puede suceder en el trayecto, algunas personas andan con bolsas, bufandas, gorros o con otra muda de ropa.

Caso contrario ocurre cuando las personas se dirigen de regreso a sus casas, en este viaje no hay mayor importancia si se ensucian, si se mojan o chorrean de alguna comida, porque ya van “(vamos) para la casa”. Las personas que viajan de la cabecera hacia las veredas suelen llevar ropas cómodas y ligeras, eso se debe a que utilizan los recorridos para ir a trabajar, visitar a familiares o cumplir con otras obligaciones personales. Lo mismo ocurre cuando los últimos carros llegan a la cabecera en semana, estos suelen ser utilizados por usuarios que van con ropa de trabajo, pantalones manchados, camisas viejas y botas para

lluvia. Los usuarios tienen conocimiento del lugar al que se dirigen y comprenden su entorno, lo que les permite vestirse de manera adecuada; es por esto, que la forma como un individuo se arregla y se presenta físicamente varía según el día en que haga uso del servicio y el fin mismo para movilizarse. Esto hace parte de lo que Goffman denomina *región anterior* o *front region*, lo cual corresponde al área donde la actuación se desarrolla frente a un público, en este espacio se desempeñan los roles asignados y se siguen ciertas normas sociales con el fin de generar la impresión que se desea; las personas buscan la buena presentación personal, la ropa impecable y los zapatos limpios, así como su postura recta. Por otro lado se encuentra la *región posterior* o *backstage*, la cual corresponde al detrás del escenario, donde los individuos se suelen relajar y se apartan del rol que se encontraban desempeñando; aquí es cuando se muestran de forma más auténtica, dado que no son vistos por el público con el que se relacionan. En este espacio, las personas no prestan atención a si se está sucio o si la ropa se encuentra desorganizada ya que el momento de presentarse ante los demás no tiene mayor relevancia, algunos se dirigen a sus casas, al trabajo o a un lugar seguro en donde no necesitan cumplir con un rol específico y mostrar una apariencia pulcra y determinada.

Formas de saludar

El siguiente apartado presenta una muestra de cómo se desarrollan las diversas técnicas de saludo entre las personas que utilizan el jeep como medio de transporte. Los saludos son expresiones o gestos utilizados con el fin de reconocer la presencia de otras personas, mostrar cortesía, establecer una comunicación social y dar paso a una interacción. Estos son denominados por Goffman (1971) como *rituales de apoyo*, los cuales conllevan “una selección de un conjunto de exhibiciones de conducta” (pp. 88), y hacen parte de una norma social establecida y normalizada entre los habitantes del municipio.

La forma en que las personas saludan varía según el lugar y la persona receptora del saludo. Estos pueden presentar diversas variaciones y contener aspectos verbales, gestuales, físicos, o en muchos casos, una combinación de los tres. Este ritual se convierte en “el inicio de un encuentro [el cual] señala el comienzo de un período de mayor acceso entre los participantes [del saludo]” (Goffman, 1971, pp. 92). Es decir, el saludar es el acceso al contacto de forma directa entre las personas que se movilizan en jeep y las que hacen uso

de este como su medio de trabajo. Los saludos se encuentran cargados de una intención además de un conocimiento del contexto en el que se saluda y de la persona que es saludada; un vendedor, un amigo cercano, una pareja, un conductor de un bus.

Al momento de saludar, el sujeto se encuentra cumpliendo un papel, un performance frente a las demás personas, un rol específico que se le ha otorgado a nivel social, el cual debe de mantenerse al momento de iniciar con este ritual de encuentro. Dentro de estos encuentros complejos, la forma de saludar se convierte en una responsabilidad tanto para el emisor como para el receptor. En estos casos, el emisor debe de saber y conocer de antemano, cuál saludo se realiza en una situación puntual, lo cual se convierte en parte fundamental de la impresión que causa al receptor; por otro lado, es el receptor el que toma la decisión de cómo se van a desarrollar las acciones entre ambos y si acepta o no el saludo recibido. Tal como lo expresa Goffman (1971) se han abierto las vías y el llamamiento ha sido recibido, devuelto y autorizado, dando paso a la posibilidad de una conversación (pp. 91).

El saludo es una práctica social fundamental que, aunque pueda parecer trivial, está cargado de significado en su contexto social y cultural. Existe una diversidad de saludos y formas de saludar que se originan de acuerdo con las personas involucradas, el lugar, y la situación que se desarrolla; debido a esto, no se saluda igual en todos los lugares, ni a todas las personas. El análisis de los saludos de un lugar específico permite comprender las normas sociales y los códigos utilizados, las relaciones de poder y las jerarquías en las estructuras sociales. Los saludos se dan de forma frecuente en un espacio delimitado; estos se realizan con distintas intenciones dentro del ámbito de movilidad en el municipio y son de importancia para sus habitantes. A continuación, se realiza una descripción de las prácticas de saludo que se presenta entre usuarios y conductores en el municipio de El Águila.

Saludos entre usuarios y conductores:

La forma en que se saluda influye en la manera en cómo se encamina la interacción y el desarrollo de esta. De hecho, las personas no saludan a cualquier individuo con el que se encuentren en un espacio inmediato; los saludos suelen ser planificados o establecidos de acuerdo con la persona receptora, el lugar en que toma papel la interacción y la intención por la cual se realiza esta acción. Debido a esto, de forma general, en las interacciones que se desarrollan entre usuarios y conductores, los primeros son los que toman la iniciativa de

saludar cuando se encuentran de forma directa con un conductor. En estos intercambios sociales se acostumbra a responder de la misma manera, lo cual refleja reciprocidad y cortesía, además de cordialidad con la otra persona.

La forma de saludar por parte de usuarios y conductores se puede dividir en dos tipos, los que cuentan con contacto físico y los que no. Los saludos en donde *no existe contacto físico* suelen ser llevados a cabo mientras el emisor se encuentra en movimiento, de esta manera, se conectan miradas, se reconoce a la persona y se efectúa un saludo informal: “*hola, buenos días*”, “*buenas tardes*”, “*hola*”; estos suelen ser acompañados de una sonrisa o un movimiento de cabeza, y en algunos casos, los movimientos gestuales llegan a ser interpretados como el saludo. En este lapso, unos cortos segundos, ambos sujetos se llegan a identificar, pueden conocer sus nombres y su familia; sin embargo, no existe una relación de confianza donde se tenga la seguridad de efectuar un saludo más amistoso. Caso contrario ocurre cuando el usuario ha desarrollado una relación mucho más cercana con el conductor; aun si se trata de una interacción donde no hay contacto físico, al saludar se incluyen nombres y apodos, hasta una sonrisa mientras se hace contacto visual.

En el caso de los saludos donde *hay contacto físico*, se suma la fuerza empleada al momento de darse las manos, un apretón y un movimiento de arriba abajo mientras se mira a la otra persona, lo mismo con las palmadas en la espalda y el tono de voz; este llamamiento da paso a la indagación en la vida de las personas, el chofer busca dar con la intención por la cual el usuario se acerca a él y el usuario tiene como fin realizar algo en específico.

Al momento de saludar, el llamar por el nombre a una persona se considera un tratamiento formal y cortés; en concreto, no se suele conocer el nombre del conductor, lo que conlleva al uso de apodos que permiten identificarlo dentro del contexto de trabajo.

A: *¿Este es el recorrido de San José?*

B: *Sí*

A: *¿Quién es el conductor?*

B: *Chucho, él estaba por ahí.*

Saludos entre usuarios:

Entre usuarios, los saludos se presentan de forma similar, en este caso, la acción se desarrolla en los espacios inmediatos del vehículo en el que se encuentran. El emisor del saludo, generalmente, es aquel que llega al lugar donde están los demás; el saludo realizado suele ser respondido por las personas que se encuentren alrededor del carro. Pese a que suelen ser conocidos, un vecino o alguien de la vereda, no se presentan saludos donde exista un contacto físico mayor a un apretón de manos o una palmada en la espalda. Por otro lado, las interacciones verbales, suelen resumirse a un “*buenas*”, acompañado de algún ademán, ya sea una sonrisa o un asentimiento de cabeza.

De esta manera, los saludos son realizados mientras el emisor comienza a organizar lo que lleva o acomodarse en el carro para viajar. Este saludo, además de hacer parte de una norma social establecida, (la persona que llega es la que saluda); permite identificar a los pasajeros con las que se viaja, reconocer a los demás y así, encontrar vías para iniciar una posible conversación. Además, posibilita el observar las cosas que se encuentran dentro del carro y la cantidad de personas que hay, lo que permite hacerse una idea de cómo se va a desarrollar el viaje.

Saludos entre conductores:

Los saludos entre compañeros de trabajo, amigos cercanos o conocidos de negocios, se llevan a cabo cuando el emisor se acerca al lugar donde están los demás o cuando espera a que lleguen al lugar donde él se encuentra. El uso de sobrenombres entre conductores es bastante común, estos son creados como un juego humorístico cuando la persona entra al gremio, de esta forma se fortalecen los lazos sociales entre los integrantes y se convierte en una característica asignada a la persona, con la cual se distingue y se reconoce a nivel social. En concreto, esto se evidencia cuando los habitantes del municipio distinguen al carro y de esta forma identifican cuál es el chofer que se encuentra realizando el recorrido o turno.

En este caso, el trato entre hombres se encuentra permeado por una confianza mayor frente a bromas, sobrenombres y fuerza empleada; debido a esto, los saludos se dividen en dos tipos: el primero de ellos es aquel en donde *no existe contacto físico*. En esta forma de saludar se suele utilizar un chiflido, una subida de mano, un movimiento de cabeza y en

otros casos, la vociferación de un apodo. La respuesta que da el receptor se basa en cómo se saludó inicialmente; en algunos casos se responde de manera similar, (se hace uso del apodo del emisor) y en otros contextos, se agranda el saludo para demostrar mayor energía y dominio.

Por otro lado, los saludos que *llevan contacto físico* se encuentran cargados de vigor, un apretón de manos, palmadas en la espalda, mayor cercanía entre el emisor y receptor, así como tratos cargados de bromas o chistes subidos de tono. Además de la cercanía física en el saludo entre hombres, se suma el contacto visual y el sostenerlo durante el encuentro; de igual forma, el uso de palabras, juegos o manoseos de índole sexual es comúnmente visto como un saludo normal y aceptado entre ellos, lo cual da paso a conversaciones llenas de burlas y risas enfocadas en el tema.

Notas de campo, 2024

Sábado 10 de febrero: *Varios conductores se encuentran reunidos en torno a una mesa en la cafetería del parque. A estos conductores, se une otro que acaba de llegar.*

A: —¡Oe botones!—. *Saluda uno de los conductores mientras le da palmadas en la espalda al que llegó.*

B: —¡Q-hubo hijueputa—. *Responde entre risas mientras aprieta uno de los pezones del conductor que lo saludó.*

En la actualidad, hay una mujer en el gremio de conductores que se encuentra trabajando a tiempo completo. Aunque al principio, algunos pasajeros llegaron a tener dudas de si iba a poder conducir; fue acogida y apoyada no solo por sus compañeros, sino también por algunos usuarios, los cuales le daban ánimos a que continuara conduciendo y al comienzo, se ofrecían a ayudarla cuando necesitaba cargar cosas pesadas, amarrar tubos, varillas o llevar alguna caja.

En este caso particular, se observa un respeto notable hacia ella como conductora a pesar de estar en un ambiente predominantemente masculino. Aunque los saludos y las interacciones suelen ser realizados por compañeros con los cuales se tiene confianza, existe una línea delgada que marca la diferencia entre el respeto a ella como mujer y el trato igualitario

como conductora. Es interesante notar que, aun con comentarios o bromas que pudiera recibir, ella no se muestra intimidada ni afectada. Por el contrario, adopta una postura firme y segura, respondiendo con la misma intensidad y humor a los saludos que le realicen, lo que no solo refuerza su posición en el grupo, sino que también desafía las normas tradicionales de género en este contexto laboral. Este comportamiento no solo demuestra su capacidad de adaptarse y prosperar en un ambiente laboral difícil, sino que también subraya la importancia del reconocimiento hacia las mujeres en este campo de trabajo con un ambiente hostil.

Saludos de conductores a usuarios:

Los conductores suelen reconocer a la mayoría de las personas que se transportan en jeep, esto se debe a sus años de trabajo y a la facilidad de interacción que se presenta en un municipio relativamente pequeño. Como se ha planteado anteriormente, de forma general, los conductores no suelen saludar a todas las personas que ven; lo interesante en este caso, se debe a que el conductor es receptor en los saludos con pasajeros y emisor, cuando la persona a saludar son compañeros de trabajo o en casos individuales, algunos usuarios frecuentes.

Cuando el usuario saludado es un hombre, generalmente se mantiene cierta distancia física entre ambos. Los saludos suelen ser verbales, acompañados de un movimiento de cabeza o un apretón de manos, así como golpecitos en la espalda. Después de esta breve apertura a la conversación, se procede a discutir lo necesario, como la hora en la que el vehículo volverá a salir, para dónde está haciendo el recorrido, entre otros temas relevantes. Dependiendo del contexto, los saludos pueden ser más animadas y joviales, así como formales y serios; esto se debe, a que el conductor cuando se acerca a saludar tiene conocimiento de quién es la persona, en dónde se encuentran, su estatus económico y social, así como el estado de su relación de confianza.

En los saludos que hacen los conductores a las mujeres tampoco existe contacto físico y se suele evitar las miradas; de entrada, el conductor saluda indagando respecto al lugar al que se viaja [*¿Para dónde va?*] y ayuda con lo que la usuaria lleve en sus manos. Esta acción se realiza con el fin de iniciar una posible conversación y el desarrollo de esta va a depender

de la respuesta de la pasajera. En este momento, se presentan ciertas diferencias si la persona que viaja es una mujer joven o mayor.

Con las mujeres mayores, la actitud al momento de saludar es amable y se hace con el fin de que el servicio satisfaga sus necesidades. El saludo suele ser realizado por el conductor momentos antes de ayudar con el equipaje de la pasajera y este es correspondido de forma inmediata, lo cual permite iniciar una conversación en la que por lo general, se pregunta la razón por la que está en el pueblo³, por los familiares cercanos, si el puesto de adelante se encuentra ocupado, quién más viaja y demás. La conversación a la cual da paso el saludo se ejecuta mientras el equipaje se acomoda y se busca un puesto cómodo para la persona durante el trayecto. La interacción normalmente termina con un *“gracias, mi dios le pague”* por parte de la pasajera y un asentimiento de cabeza del conductor.

Por otro lado, con las mujeres jóvenes, a menudo se observa un trato más complaciente, permisivo y coqueto. Aunque se realice la misma pregunta, las intenciones y el tono de voz al saludar llegan a ser distintos. Esto puede ser una vía para que la interacción tome un camino de cortejo. La forma en cómo responde al saludo la receptora, va a influir en el desarrollo del trayecto, el cual se centrará en el halago por medio de piropos, sonrisas, guiños de ojos y gestos de complicidad. Esta primera interacción lleva a un mejor trato por parte del chofer, el cual busca, en algunos casos, que la mujer se pueda sentar a su lado y que el coqueteo se mantenga en el tiempo. En los casos en que no hay una reacción positiva al saludo; es decir, la emisora no se encuentra dispuesta a seguir la línea del conductor, el trato hacia la persona cambia de forma radical, se evita la mirada y se dirige la palabra solo en lo que sea necesario.

Funciones y objetivos al saludar

El saludar no corresponde únicamente a una forma de iniciar una conversación con el otro y de relacionarse. Este, permite a los conductores identificar el grupo de personas que viajan en su carro y así, saber más o menos los lugares donde debe detenerse para que se bajen, sin necesidad de decirle cuándo hacerlo. De igual forma, el saludo en este ámbito de trabajo

³ Normalmente los habitantes del municipio se refieren a la cabecera de El Águila como el *“pueblo”*.

permite aportar al reconocimiento del público de interés, aquellos actores que pueden convertirse en conductores y pasajeros de confianza. Lo más destacable en esta interacción entre conductores y usuarios, es la presencia en casos puntuales de una relación de interdependencia que se ha forjado a lo largo del tiempo, debido a los servicios de transporte que se prestan de forma continua; es decir, el conductor conoce de antemano al usuario que lo busca en un día específico para una carrera, así como el usuario elige únicamente a ese conductor para transportarse, llevar encomiendas o realizar algún encargo.

Este tipo de relaciones de interdependencia llegan a determinar el tiempo durante el cual se mantendrá este encuentro al que el receptor ha dado vía libre para continuar; debido a esto, en algunos casos se logra observar que los conductores invitan a sus usuarios frecuentes a tomar café mientras conversan. Seguido a esto, los conductores toman la iniciativa de ofrecer su disposición para realizar algún trabajo sin esperar retribución; en estos casos, se busca que este tipo de formalidades lleven a que el usuario lo escoja a él por encima de otros conductores. Estas prácticas hacen parte de lo que Weber (1987) denomina acciones sociales en las que el individuo “orienta su acción por el fin, medios y consecuencias implicadas en ella” (pp. 21); es decir, la forma en como tanto conductores y pasajeros, planifican y llevan a cabo sus acciones de manera deliberada para alcanzar objetivos específicos.

Esta práctica cultural refleja las normas respecto a la convivencia social y se encuentra relacionada con el deseo de mantener la armonía en el seno de las interacciones sociales, independientemente de los sentimientos personales entre los individuos involucrados. Aunque este tipo de interacciones se desarrolla en diferentes niveles, cumple un papel importante para los individuos que convergen alrededor del jeep. En otras palabras, el propósito fundamental del trabajo como conductor no se lograría si existe discordia con las personas que utilizan sus servicios; de manera similar, los usuarios no podrán movilizarse ni beneficiarse de los servicios del conductor si mantienen una relación conflictiva con él. Esto último es mencionado por Miguel, un conductor que describe cómo funciona la experiencia de tratar con otras personas en el gremio de trabajo.

Notas de campo, 2023

No, yo procuro llevarla lo mejor posible (la relación con los pasajeros), porque es que si yo, me pongo a pelear con el pasajero como dicen por ahí, es pelear con la comida. Y si alguien me paga o no me paga o algo así, pues, [ininteligible] pero sin pelear con la persona. Hay que llevarlo lo mejor posible. Los problemas a nada bueno llegan. Y uno aprende a lidiar la gente y darle la forma de ser, pero sí, yo confío que a la gente hay que respetarla y tratarla bien en cualquier negocio, sea en un carro o una tienda.

—Miguel, conductor de jeep. Comunicación personal, agosto 16 de 2023

Además de los saludos informales y de las cordialidades cuando se encuentran en un mismo espacio, conductores y pasajeros identifican qué decir y la forma en cómo mediar su actuar en lugares específicos. A modo de ejemplo, si una usuaria tiene un trato amistoso con un conductor que posee pareja, la forma en cómo ambos se saludan va a depender del lugar en el que se encuentren y con las personas con las que estén. Esto es mencionado por Goffman (1970) como cortesías comunes y reglas de orden público (pp. 53). De esta manera, los sujetos interpretan cómo se debe de llevar la situación, así, el saludo informal se va a mantener mientras la pareja del conductor no se encuentre en el lugar y se continúan con las sonrisas, los toques y los chistes; a diferencia de cuando la pareja está presente, en este caso, el saludo se reduciría a formalidades, no se tendrían toques amistosos, los chistes no se harían y sería un trato más reservado.

Posturas: Interacciones en movimiento

Dentro del contexto de movilización en jeep, las interacciones toman lugar en espacios que se encuentran en movimiento; debido a esto, el carro se convierte en un punto donde más de dos individuos se comunican y se relacionan entre sí. Cada viaje que se realiza posee características únicas y se desarrolla de distintas formas, este va a depender del conductor, la cantidad de personas, el clima, la hora y el lugar al que se va. En este apartado se busca realizar una descripción de algunos momentos observados durante los recorridos y turnos que se realizan en el municipio, con el fin de comprender cómo se presentan las interacciones a lo largo de los trayectos.

El jeep en movimiento, al ser un espacio limitado, se convierte en un escenario donde ocurren diversos tipos de interacción entre las personas que se movilizan hacia su destino. La movilidad en el municipio se caracteriza por desarrollarse principalmente como un punto de encuentro con la cabecera municipal. Es decir, los vehículos no conectan directamente las veredas entre sí; en su lugar, parten únicamente desde la cabecera hacia las veredas y se devuelven. Sin embargo, las personas pueden comunicarse entre algunas veredas desplazándose hasta un punto estratégico donde pueden tomar el vehículo que se dirige al lugar que necesitan. Esta característica en la movilidad hace que la mayoría de las personas que se movilizan en jeep se conozcan entre sí, debido a que viajan, principalmente, residentes del lugar o de zonas cercanas.

Cuando las personas se encuentran alrededor del carro y el viaje está próximo a iniciar, se presenta un momento en el cual, uno de los pasajeros se sube con el fin de ubicarse dentro del vehículo; la acción del pasajero ocasiona que aquellas personas que se encontraban alrededor del vehículo comenzaran a acomodarse. Esto, desde el punto de vista de Mauss (1934) corresponde a la imitación de las acciones que realizan, en este caso, las personas que se van a movilizar en el recorrido. Estas acciones han tenido éxito dentro de su contexto (pp. 389) y los ha llevado a desenvolverse en lo que van a realizar; es así como subirse al vehículo simultáneamente con otras personas, asegura la posibilidad de encontrar una posición cómoda para el viaje, puesto que la postura que se adopta, normalmente se debe de mantener todo el trayecto. Esta acción es seguida por una serie de normas implícitas, en las cuales se le da la prioridad a personas mayores y a mujeres de subirse y acomodarse según sus necesidades. En los casos en que la parte del cajón tiene espacio, las personas que van en la tapa deciden entre ellos, quién se entra y quién no; esto suele ir acompañado de frases como:

—Éntrese usted que yo me agarro de acá —.

—Hágale no se preocupe —.

—No, vea, así quedamos mejor —.

—Yo como que mejor me entro —.

Figura 8. *Recorrido de La Sirena, (s.f.).*
(Fotografía por cortesía de Ana Cárdenas).



El proceso de organización que se desarrolla antes de iniciar el viaje no es determinado por una sola persona; este se encuentra influenciado por una serie de factores como la cantidad de cosas que se transporten, los objetos, su tamaño y peso, así como las posturas adoptadas por los demás. En este punto, se busca realizar negociaciones para así comunicar lo que se puede acomodar y lo que no, el mejor puesto para un niño o niña, que alguien no ponga encima de algo delicado un elemento pesado y establecer un espacio adecuado para la comodidad propia y de los demás. Debido a esto, dentro del carro se presentan dos situaciones: por un lado, están aquellas personas que se organizan en silencio de acuerdo con el espacio disponible; por el otro, están los que opinan y reacomodan lo que se lleva para crear mayor comodidad. Esto se evidencia en los momentos en que los pasajeros cuelgan estopas al lado de la llanta del carro, ordenan los bolsos y algunas bolsas dentro del cajón, suben cosas a la carpa o incluso se suben ellos mismos, para que las personas que viajan en el cajón tengan más espacio.

Dentro del vehículo, los individuos ya han atravesado un proceso en el cual han identificado a las personas con las que se van a transportar; también, han observado cómo se encuentra su alrededor y el espacio con el que cuentan para sostenerse durante el trayecto. Las actuaciones que se muestran al público y las que no, entran en un estado de difusión al estar en un espacio limitado y debido a la imposibilidad de evitar el contacto con los demás. En estos casos, las personas buscan priorizar su comodidad y estabilidad durante el viaje, en lugar de intentar mantener una postura agradable y sofisticada.

En el momento en que se están acomodando, la mayoría de los pasajeros comienzan a marcar los límites de su espacio personal. Las manos se encuentran tensionadas y la postura se mantiene firme, esto evita que alguien se recueste más de lo necesario o que ocupen el espacio de donde se sostiene. Cuando alguien por error pisa a otro, la persona que cometió la equivocación suele pedir una disculpa general mientras mira el lugar en donde están sus pies; por otro lado, quien ha sido pisado no hace reclamo alguno y acompaña la disculpa con una sonrisa forzada y voltea la cabeza, si tiene posibilidad. En este tipo de incidentes no se realizan reclamaciones; sin embargo, los gestos que acompañaban la actuación de la persona pisada han cambiado. Otro ejemplo ocurre cuando el jeep está lleno y alguien intenta subirse mientras empuja. En esta situación, la mayoría de las personas se quejan en voz alta por el atropello, ya que el lugar que ocupaban y el orden establecido se ven alterados. Esto genera discordia no solo con la persona recién llegada, sino también con los demás pasajeros, especialmente si han sido empujados, pisados o despojados de su lugar. Según Goffman (1959) este tipo de “gestos impensados, intrusiones inoportunas y pasos en falso son motivos de perturbación y disonancia, generalmente involuntarios, que podrían ser evitados si el individuo responsable de introducirlos en la interacción conociera de antemano las consecuencias de su actividad” (pp. 225). En este tipo de situaciones, el lenguaje corporal, los gestos y la manera de hablar, toman un papel importante y decisivo en la continuidad de las distintas puestas en escena de los pasajeros, así como en el desarrollo de las interacciones durante el viaje.

En los espacios cerrados, las personas convergen junto con sus actuaciones y roles, lo que ocasiona que estas sean moderadas de acuerdo con el entorno inmediato sin perder de vista el rol que ocupan. Ante una perturbación del espacio, las personas no abandonan sus

papeles sino que se mueven dentro de sus márgenes con la intención de no causar una mala impresión. No obstante, la comunicación no verbal, como mover las piernas para no ceder el sitio, no responder a una pregunta o hacerlo de forma cortante, e ignorar a la persona a su lado, permite identificar la respuesta ante una situación incómoda. A su vez, el hablar con la otra persona, dar pequeñas recomendaciones para acomodarse o decir un comentario para sí mismo en voz alta, son técnicas utilizadas con el fin de manifestar la molestia ante una situación. Dada la particularidad del transporte en donde generalmente las personas se conocen entre sí, la respuesta ante una incomodidad es compleja y la situación suele prolongarse durante el viaje; debido a esto, la persona debe gestionar activamente la forma en que es percibida por los demás pasajeros y de esta manera, mantener el control expresivo y el tono de voz. En otras palabras, aquellos momentos de su lenguaje corporal y su expresión verbal son ejecutados de forma sutil, con la intención de demostrar su desagrado sin excederse por completo.

Los pasajeros, además de la adaptación a la proximidad física, habitúan sus formas de interacción al movimiento del jeep y a la espera que conlleva llegar de un lugar a otro. En este caso, dentro del carro se presentan dos situaciones respecto a la comunicación: por un lado, están aquellos que prefieren viajar en silencio, escuchando las conversaciones sin intervenir. Por otro lado, están los que participan activamente en la conversación, opinando y evitando que esta se acabe. En esta segunda situación, las personas que viajan acompañadas suelen hablar entre sí y, en algunas ocasiones, responden a preguntas o comentarios de otras conversaciones, integrándose momentáneamente en otros temas. Asimismo, los pasajeros que viajan solos suelen hacer chistes casuales y comentarios sueltos para iniciar una conversación, además de expresar constantemente sus opiniones, lo que puede dirigir el ritmo de la interacción o cambiar su rumbo según su participación.

La comunicación entre personas que viajan juntas también se desarrolla a través de códigos entendibles solo para ellas; esta es una forma de comunicación interesante, utilizada y desarrollada con la intención de que otras personas no se den cuenta de lo que se quiere mostrar o dar a entender. De acuerdo con Goffman (1959), las personas que se encuentran dentro de un mismo equipo o que comparten de forma constante “emplean un lenguaje de gestos y miradas aprendido informalmente y a veces inconscientemente, lenguaje mediante

el cual se confabulan para transmitir señales e indicaciones” (pp. 194). Para desarrollar este tipo de comunicación, es necesario tener una relación social prolongada y una conexión estrecha, ya sea familiar, de amistad o de pareja, donde se comprende lo que se quiere decir con un solo gesto. Por ejemplo, en un recorrido en el que viaja una persona con la cual no se está en buenos términos, basta con una mirada a los ojos del acompañante y señalar con los ojos a la persona en cuestión, sin decir palabra o voltear la cabeza; la otra persona comprenderá inmediatamente el mensaje y observará lo que su acompañante quiere mostrar.

De igual forma, durante el viaje se pueden crear momentos en los cuales las personas realizan una observación compartida, donde la mayoría de los ocupantes reaccionan simultáneamente a una situación externa, ya sea la vista de una finca, una casa en específico, un animal en la carretera o una persona. Esta observación suele ser mencionada por uno de los pasajeros, lo que llama la atención de los demás; dando paso a una conversación enfocada en lo que lograron observar.

Notas de campo, 2023

—Ay, mírala, que pesar —. Esto es mencionado por uno de los hombres que viaja en la tapa, su vista está posada hacia arriba. A todo nuestro frente se encuentra el cadáver de una vaca, la cual se cree que se rodó desde el potrero y su cuello quedó atrancado en un palo, lo que le causó un estrangulamiento. Después de que este hombre lo mencionara, todos dentro del carro volteamos a mirar; primero, se fijó la vista en la ojos del señor, ya que este tenía el animal a todo su frente, seguidamente, y en cuestión de segundos, se mira al animal colgando rodeado de algunos gallinazos.

—Estaba muy linda —. Comenta una mujer que viajaba sentada. Ante este comentario, todos asentimos y se dio inicio a un nuevo tema de conversación, como el por qué los dueños no la habían quitado, hace cuántos días se había rodado, cuánto podría haber valido, entre otros argumentos.

Para finalizar, es importante resaltar que durante los viajes, cuando el carro no está completamente lleno, existe la posibilidad de una mejor distribución del espacio. Cuando el carro está demasiado lleno, los pasajeros han desarrollado una técnica para aliviar la

presión y el esfuerzo que se realiza al permanecer generalmente de pie. Primero, identifican cuál punto de agarre se va a mantener, luego sueltan una mano y la mueven ligeramente para liberar la tensión muscular. Después, vuelven a sujetarse y repiten el proceso con la otra mano. Si es posible, se aplica este procedimiento a sus pies. En estos casos en donde la persona busca descansar un poco del viaje, alrededor de 35 a 40 minutos, tomando como referencia el recorrido de Villanueva; los pasajeros a su lado suelen estar al pendiente de sus movimientos y gestos, donde una sonrisa forzada por la incomodidad da paso a interrogar respecto al viaje o a que alguien se acomode para dar más espacio a la otra persona. Los procesos individuales de adaptación a las formas de movilización se convierten en una cooperación tácita, donde cada individuo actúa considerando las necesidades y reacciones de los demás. Este comportamiento ocurre cuando las personas están atentas a su entorno y buscan ajustar sus acciones para tener una buena relación, basándose en la percepción que los otros tienen de lo que realiza y la forma en cómo lo hace.

Consideraciones finales

Las interacciones alrededor de los jeeps reflejan la complejidad y dinamismo de la vida social en contextos rurales y urbanos conectados por este medio de transporte. Los vehículos actúan como un escenario donde múltiples individuos se comunican y se relacionan. La organización y acomodación de los pasajeros comienza antes del inicio del viaje, siguiendo normas implícitas que priorizan a ciertos grupos, como personas mayores y mujeres. En este capítulo se ha explorado cómo diversos aspectos del comportamiento y la presentación personal en contextos sociales influyen en la manera en que se transmite la impresión y percepción de las personas, así como en el desarrollo de la dinámica de viaje, la cual no se encuentra determinada por una sola persona, sino que es una colaboración entre todos los presentes.

El jeep es un espacio donde se manifiestan dinámicas sociales complejas y se construyen relaciones a través de interacciones cotidianas, como el saludar, lo cual refleja cortesías comunes y reglas de orden público; en donde la apariencia y vestimenta se convierten en elementos clave para la gestión de impresiones y la construcción de confianza. La movilidad en el municipio, caracterizada por viajes que conectan la cabecera municipal con

las veredas, no solo facilita el transporte, sino que también actúa como un punto de encuentro y socialización para los residentes. Las observaciones realizadas muestran cómo los pasajeros negocian su espacio, gestionan su comportamiento y comunican sus necesidades, en un contexto de movilidad y movimiento.

En el próximo capítulo, se llevará a cabo una exploración de las formas de espera que se experimentan al movilizarse en jeep, donde se tiene en cuenta la organización de los horarios y el lugar donde se establecen los vehículos para salir. El objetivo es analizar las particularidades que caracterizan la espera de aquellos individuos que se congregan alrededor del jeep como medio de transporte en el municipio; de igual forma, se busca destacar que esta experiencia temporal no se limita únicamente a un tiempo inactivo, sino que se constituye como una espera en movimiento que hace parte integral del desplazamiento y que da paso al desarrollo de actividades, espacios y formas de esperar cargadas de significados y apropiación por parte de los individuos.

Capítulo III “¿A qué hora sale?": Espera en el jeep

“Pues este momento estoy haciendo un recorrido para Villanueva, salgo a las 6:15 [am], de allá regreso y salgo a las 7:15 [am]. Aquí estoy llegando a las 8:00 [am]. Vuelvo y cuadro y salgo a las 10:15 [am], de allá salgo a las 11:15 [am] y estoy llegando a las 12:00 [a la cabecera]. Ahorita salgo a las 4:15 [pm], estoy llegando aquí a las 6:00 [pm] y ahí terminó la labor del día”.

—Alberto, conductor de jeep. Comunicación personal, agosto 3 de 2023.

En su obra 'Pacientes del Estado', Auyero (2013) analiza minuciosamente las conexiones que surgen entre el ejercicio del poder y las experiencias del tiempo en el Ministerio de Desarrollo Social en Buenos Aires. Examina en detalle el fenómeno de la espera como un elemento esencial de la temporalidad, y cómo esta experiencia varía significativamente en el contexto de las relaciones desiguales entre los individuos y las instituciones de poder. Debido a esto, las personas se ven atrapados en un ciclo de intercambio de favores que los obliga a esperar durante horas, días, meses o incluso años; y a menudo, se encuentran en situaciones en las que no logran satisfacer lo que necesitan y con sorpresa, descubren que deben regresar en otro momento, atrapados en una espera aparentemente interminable.

Como señala Auyero, este proceso de espera que se da en las instituciones estatales, las cuales se encargan de brindar servicios públicos; se encuentra atravesado “por la incertidumbre, la confusión y la arbitrariedad” (2009, pp. 14). A diferencia de este contexto en el que se examina la interacción de las instituciones con los habitantes, la incertidumbre de los momentos de espera no se presenta de la misma manera en los medios de transporte. Lo anterior es planteado por Lozano y Zunino (2023) al hacer referencia en que en estos procesos de espera se avisa a las personas; se les anuncia los horarios de salida, las posibles demoras y los requisitos para movilizarse (pp. 104). Es así como los pasajeros saben de antemano el tiempo que deben de esperar para viajar, esto ocasiona que se reduzcan los momentos de incertidumbre y se posea una mejor organización frente al viaje.

El presente capítulo se adentra en el análisis de la espera como un evento que forma parte de la movilidad alrededor del jeep. Estas formas de esperar que toman lugar en el parque cuando los carros van a salir, son estructuradas por los tiempos y sus horarios, el espacio en el que se presenta y la forma en cómo usuarios y conductores se relacionan con su entorno;

esto contribuye a determinar cómo esta experiencia temporal se experimenta. De este modo, la espera se presenta como un momento móvil con distintas características dotadas de sentido.

Dentro del contexto del jeep, la espera forma parte de la manera en que se transportan las personas y se constituye como un evento en el cual se llevan a cabo diferentes actividades; esta forma de esperar, como mencionan Lozano y Zunino (2023) corresponde a “un evento temporal activo y significativo” (pp. 100), dado que se parte de la premisa de que el tiempo de viaje no hace alusión a un tiempo muerto. Esto se debe a que las formas de movilidad se ven influenciadas por una serie de factores, que abarcan aspectos sociales, culturales y tecnológicos, entre otros. Lo anterior incluye las estructuras sociales y de poder, las normas culturales y las prácticas de movilidad, la infraestructura del transporte y de las vías, la edad, el género y la raza. Estos elementos se correlacionan y moldean la forma en que se desarrolla la movilidad en un determinado contexto.

Lo ya mencionado supone una diferencia notable entre la espera de las instituciones del estado y los lugares de transporte público. A pesar de los tiempos de espera de las rutas y las diferencias entre cada medio de transporte, existe la seguridad de que este va a pasar; sin embargo, en algunos casos no se tiene conocimiento de la hora en que va a salir, si va a estar lleno, o no trae puestos o si el aire acondicionado está dañado. Pese a estas características propias de cada sistema de movilidad, la ruta termina cumpliendo con su recorrido. Esto se observa en los trabajos realizados por Sánchez M., Jiménez S., y Molina J. (2010) & Gómez (2020) donde se presentan los tiempos a los que se ven forzados a esperar los usuarios del transporte público urbano, en dos ciudades durante sus horarios cotidianos.

El trabajo de ‘Investigación de Mercados para Evaluar el Impacto Socioeconómico del Sistema de Transporte Masivo Megabús S.A’ realizado por Sánchez M., Jiménez S., y Molina J. (2010) permite comprender que los tiempos de espera van a cambiar según el bus que se necesite y el lugar en donde se encuentre. En este sentido, algunos datos muestran que el 64,2% de los usuarios esperan entre 1 a 15 minutos los alimentadores que pasan por los barrios, el 23,7% esperan de 16 a 45 minutos y el 0,5% manifiesta que espera más de 46 minutos. De igual forma, en las estaciones mientras se espera el articulado; el 86,3% de los

usuarios permanecen en el lugar entre 1 a 15 minutos y el 11,4% entre 16 a 46 minutos. Este trabajo deja algunas conclusiones, en las cuales se destaca que, “el tiempo de espera de las rutas alimentadoras (...) retrasa el desplazamiento de los usuarios” (pp. 19); esto se debe a que el usuario no puede planificar su viaje y la espera de las rutas se establece de una forma extensa e inconstante. Algo similar ocurre en el trabajo ‘Análisis de la demanda de los usuarios del transporte masivo mío en la estación Calipso y barrios periféricos de la ciudad de Cali’, realizado por Gómez (2020). En esta investigación se logra destacar algunos tiempos de espera de la ruta expreso, que oscilan entre los 10 a 19 minutos y los 20 a 39 minutos; de igual forma, los usuarios que se transportan en las rutas pretroncales esperan entre 20 a 39 minutos y aquellos que hacen uso de las rutas troncales, entre 10 a 39 minutos.

Ambas investigaciones destacan aspectos relevantes al momento de analizar los tiempos de espera con respecto a la movilidad. Tales como la posible regularidad que presentan las rutas debido al tránsito por vías exclusivas, la cobertura a diferentes zonas y la posibilidad de abordar un bus distinto para cumplir con las necesidades propias. De igual forma, se destaca la alta demanda de pasajeros y cómo los organizadores se deben de acoplar a esta situación para prestar un buen servicio. Esto aporta a la comprensión de cómo los tiempos de espera disminuyen dada la frecuencia de las rutas en las estaciones y cómo estos aumentan en las paradas; al mismo tiempo, permite observar factores propios del lugar que influyen en la forma y percepción de movilidad de los usuarios.

Así pues, para la comprensión de la espera como proceso que hace parte de la movilidad y de la forma en cómo se experimenta el tiempo, es importante tener en cuenta la oferta de acceso al transporte con el que cuentan los usuarios. Esto se evidencia en las formas de movilidad propias del lugar, la cantidad de vehículos, los horarios, las diferentes empresas que prestan el servicio, la distribución de las rutas, la capacidad de pasajeros, el valor del pasaje, si pertenece a una empresa privada o pública y demás aspectos concretos. Además, es crucial examinar el entorno donde los individuos aguardan para utilizar los vehículos, ya que esto no solo facilita la comprensión de cómo se lleva a cabo la ocupación del espacio, sino que también brinda la oportunidad de observar cómo se experimenta y vive el periodo de espera.

Disponibilidad: formas de organización y horarios

En la actualidad, El Águila cuenta con un solo medio de transporte público a nivel veredal; esto se debe principalmente a la capacidad del vehículo para transitar por las diferentes veredas y centros poblados, y por la cantidad de peso que puede transportar. Debido a esto y a que los conductores no conciben otro medio de transporte, como busetas o carros 4x4 por su costo, mantenimiento y adecuación al terreno, solo se encuentra la asociación de camperos como grupo que presta un tipo de servicio mixto. Esta asociación, de acuerdo con las necesidades evidenciadas por los habitantes de una vereda; organizan cuáles van a ser los horarios de las rutas, cuál va a ser el costo del pasaje, con cuántos pasajeros va a salir el carro, sus variaciones en semana o fines de semana y demás aspectos técnicos. Lo anterior, no se da solo a nivel público, ya que existen algunas tarifas que se tienen en cuenta de forma grupal para las carreras o el transporte privado. Pese a esto, la tarifa privada varía de acuerdo con el conductor que se contacte para el viaje, la distancia de este y lo que se va a llevar.

De acuerdo con las entrevistas realizadas, el transporte y su disponibilidad se encuentra proyectado para que las personas de las veredas puedan cumplir con sus horarios personales, satisfacer sus necesidades y acceder a servicios que únicamente se logran en la cabecera o en el camino hacia esta. Esto lo indica Don Fernando, quien comenta la importancia del transporte desde las veredas.

Pues ellos necesitan el transporte para salir a hacer sus mercados, a hacer sus vueltas, a comprar sus cosas, a ir a la alcaldía, a ir al hospital, a ir al banco o quizás a viajar para otra parte, entonces necesitan el transporte de su vereda; de su casa hacia el pueblo.

—Fernando, conductor de jeep. Comunicación personal, julio 27 de 2023

Así pues, lo mencionado en la entrevista permite comprender la intención de comunicar a las veredas con el centro poblado y viceversa. El resultado principal de este propósito de conexión fue, la facultad que poseen los conductores de mediar y organizar la manera en que se van a despachar los carros; debido a esto, se organizan unos horarios donde se tiene

en cuenta las características de movilidad, tales como el flujo de personas, las distancias y el terreno.

El establecimiento de los horarios es informado a la comunidad y se transmite por medio de carteleras expuestas en puntos de interés, así como por la comunicación entre los habitantes del sector. Esta información previa se da a conocer entre las personas que se transportan y permite que los individuos se programen para hacer las cosas que necesitan; así, saben de antemano cuánto tiempo van a tener para realizar las compras, para ir al hospital, o simplemente para tener un espacio propio. Lo mencionado se logra observar en el momento en que los pasajeros que ocupan los primeros carros que llegan a la cabecera, se dispersan completamente del lugar en donde se bajan; muchos se mueven a un ritmo apurado hacia un punto en específico y con claridad de lo que necesitan realizar. Esto es importante, dado que una gran cantidad de las personas que hacen uso del transporte, no cuentan con tiempo disponible para salir de forma constante; debido a esto, establecen un día a la semana en el cual hacer lo que necesitan.

La adaptación al contexto de movilidad ofertada se encuentra permeada por una situación interesante que toma lugar en la cabecera municipal. Lo anterior se da en torno a un aspecto “no verbal”, el cual ha condicionado tanto a conductores como pasajeros, a retomar las acciones que siguen o dan paso al proceso de movilización. Esto es mencionado por Domínguez (2009) al describir este tipo de comunicación como “un sinfín de signos y sistemas no lingüísticos que comunican o se utilizan con esta finalidad” (pp. 4). En estos casos particulares, los individuos que se relacionan con el jeep, pasajeros y conductores, se encuentran en una espera activa o en movimiento, donde realizan compras, se desplazan por el lugar, toman café o conversan con otras personas. Es aquí, cuando el sonido del reloj de la iglesia que marca la hora, indica a los sujetos la proximidad del horario de salida o la salida en concreto. Este sonido interrumpe las acciones que se llevan a cabo dentro del tiempo de espera delimitado y da continuidad a aquellas que se relacionan con el transportarse hacia un lugar; así pues, los pasajeros comienzan a acercarse al vehículo en el que viajan, a subirse, acomodarse, y prepararse para iniciar el viaje. Por otro lado, los conductores se acercan para revisar la cantidad de pasajeros que llevan, los encargos que

deben entregar, comprobar si se debe pagar el conduce, acomodar las cosas que se necesiten para el viaje y demás.

Existe una estandarización en la forma en cómo las personas se acercan al vehículo antes de que este salga. Los usuarios tienen identificado el carro en el que van a viajar, se acercan a este a dejar sus pertenencias, se sientan dentro o fuera del carro a esperar la salida, conversan con otras personas que están en el lugar, son pendientes de la hora y llegan a mencionar la razón del por qué están el pueblo. De igual manera, el conductor se acerca al vehículo con antelación, hace una revisión ocular de las personas que van y de las pertenencias que hay en el cajón, después de esto busca el lugar cercano más cómodo para esperar hasta la salida.

Notas de campo, 2023: Es sábado, el carro de Villanueva se encuentra en el parque, falta poco para las 10:00 am, los puestos de adelante ya están ocupados y hay algunas bolsas en el cajón. El chofer no está cerca. Las señoras de adelante llevan unas chalinas alrededor de su cabeza, ya que hay polvo. No hay otros pasajeros cerca. Suena el reloj de la iglesia, ya son las 10:00 am. Se acerca un señor y comienza a organizar lo que traía, saluda con un buenos días y sigue en su labor. El chofer viene caminando, estaba en una cafetería, se acerca relajado, saluda con un movimiento de cabeza y revisa quiénes están en el carro. Organiza lo que hay en el cajón argumentando que debe de subir otras cosas.

Llegaron tres personas más, se subieron y prepararon para arrancar. Ya son las 10:15 am. El chofer pregunta si falta alguien, ya se subió al carro; uno de los señores menciona que sí, el pasajero que falta espera para abajo. El carro arranca, no se está conversando, cada persona va enfocada en lo suyo. Por la alcaldía se escucha un chiflido y un señor con sombrero y poncho se acerca corriendo al carro. Menciona algo de reclamar una estopa donde Fabián y pide que se le espere ya que no había logrado comprar unas cosas. El carro se detiene, hace sol. El pasajero se aleja apurado y pide en la carnicería que se le entregue una bolsa negra. Regresa y se sube, tiene la respiración entrecortada. El chofer pregunta “¿ya?” y en un casi unísono se le responde que sí.

El carro avanza despacio hasta llegar a la esquina y parquearse, el chofer se baja y recoge unos bultos de cuido y unas cajas; se espera hasta que este los acomode en la carpa y dentro del cajón. El mismo pasajero vuelve y se baja y dice que lo espera donde Fabián, que necesitaba comprar algo. Nadie dice nada más. El carro se vuelve a poner en marcha, avanza hasta voltear a la izquierda. En la esquina donde hay una tienda se logra ver al pasajero conversando y empacando unos jabones en una bolsa. El chofer cuelga la estopa del pasajero al lado derecho con un gancho, se suben pasajero y conductor, el viaje inicia.

El establecimiento de los horarios limita los tiempos de espera y ocasiona, de igual forma, que las personas ajusten sus propios horarios alrededor de estos; sin embargo, en algunos casos, los horarios establecidos no permiten realizar aquello que necesitan, lo que ocasiona que estos tiempos de espera se incrementen. De esta manera, el tiempo de espera se convierte en un orden negociable cuando los viajes van de regreso hacia las veredas, ya que las personas han cumplido con todas sus necesidades y se disponen a volver a sus casas. En contraste, cuando el vehículo apenas comienza a ascender hacia la cabecera, el tiempo adquiere una naturaleza más rígida, ya que las personas llegan con un margen justo y una lista de actividades por realizar.

Tanto usuarios como conductores hacen uso de estos tiempos delimitados para desarrollar distintas actividades propias que son planeadas con antelación; de esta manera, para comprender el tiempo en que se presentan estos momentos de espera, se debe tener en cuenta las diferentes características respecto a la organización de las salidas u horarios de viaje. Primero, existe una división entre las rutas que se realizan en semana y los fines de semana; en semana llevan el nombre de ‘recorridos’, estos cuentan con un horario específico de salida y el viaje para una vereda en concreto lo realiza un mismo carro de lunes a viernes, a la siguiente semana varía el chofer que lo va a realizar. Por otro lado, los fines de semana se realizan los ‘turnos’, los cuales van en orden según el número del carro y salen con un mínimo de 10 pasajeros. Asimismo, el horario fijo en semana corresponde únicamente a la salida de los carros, a su regreso, no se cuenta con un horario fijo, ya que este suele oscilar según el conductor que haga la ruta, la cantidad de personas que se

encuentran viajando, las encomiendas o favores que las personas les hagan a los conductores, el clima y la capacidad del carro.

Por último, existen tres recorridos fijos, los cuales prestan el servicio en semana de forma constante hacia las siguientes veredas: Villanueva, La Judea y Santa Elena. Estas rutas se conocen con el nombre de la vereda hasta la cual llega el carro; sin embargo, comprenden otros centros poblados y diferentes fincas. Para conseguir viajar, las personas salen a orilla de la carretera con el fin de esperar que pase el carro o en otros casos, llegan hasta el caserío más cercano para abordarlo.

De acuerdo con lo anterior, los recorridos en semana se organizan de la siguiente manera:

- Para La Judea se realizan tres recorridos diarios, estos consisten en salir de la cabecera municipal hasta llegar a la vereda y devolverse. El primero sale a las 6:10 am y se encuentra de regreso entre las 8:45 y 9:00 de la mañana, el carro vuelve y se parquea para salir a las 12:00 del mediodía y está regresando alrededor de las 2:45 y 3:00 de la tarde, el último recorrido cuadra a las 3:45 pm y regresa entre las 5:45 y 6:00 pm. Este recorrido suele ser utilizado por las personas que viven en El Guayabo, San José, El Cofre y La Judea.
- Para Santa Elena salen dos recorridos diarios los lunes, miércoles y viernes. El primero sale entre 6:10 y 6:15 de la mañana y está regresando alrededor de las 8:00 am; el carro vuelve a parquear a las 4:00 pm y regresa a las 6:00 pm. Este recorrido conecta los caseríos de El Guayabo, Santa Elena baja, Santa Elena alta, El Rocío y San Jorge.
- Por último, para Villanueva se realizan tres recorridos diarios; el primero sale a las 6:15 am y regresa aproximadamente a las 8:00 am, el segundo sale a las 10:15 am y llega de nuevo a la cabecera a las 12:00 del mediodía; por último, el carro sale a las 4:15 de la cabecera y termina su turno a las 6:00 de la tarde. Este recorrido incluye al caserío de El Guayabo, El Salado y Villanueva.

En la ruta desde las veredas hasta la cabecera, estos recorridos intentan llegar antes de las 6:00 pm, ya que es la hora donde sale el último carro que va hacia Ansermanuevo y Cartago. Por lo general, en el último recorrido suelen viajar pasajeros que salen del municipio o aquellos que viven en la cabecera, ya que no existe otra ruta que los lleve de

vuelta. Otra característica para destacar es que los martes es el único día donde el recorrido de La Judea lo realiza un conductor que vive en la vereda, esto se debe a que se considera “malo” o de poco flujo de personas. Por otro lado, los fines de semana el único recorrido que cuenta con un horario de salida fijo desde la cabecera es el de Villanueva; para las otras veredas, el turno no sale hasta completar su cupo mínimo de 10 pasajeros. Hay ocasiones donde los carros salen demasiado rápido y hay otros días, donde se debe de esperar para completar el cupo. Asimismo, en semana el pasaje se paga directamente al conductor y los fines de semana, se realiza el pago del tiquete con la oficina; de esta forma se lleva un registro y conteo de los pasajeros que van en el vehículo. Pese a esto, los únicos recorridos a los que se les vende tiquete los fines de semana son los tres mencionados anteriormente.

Entre sábado y domingo se realizan otros recorridos hacia algunas veredas que quedan bastante alejadas del casco urbano; estas son La María, La Estrella, La Sirena y La Tribuna. Su forma de funcionamiento es distinta si se tiene de referencia a las tres veredas principales. Esto se debe a que, de acuerdo con sus particularidades, el carro va hacia la vereda en la mañana, trae a las personas a la cabecera y se devuelve en horas de la tarde; finalizando así la jornada de transporte hacia estos lugares. En caso de que alguna persona necesite en semana ir hacia ese lugar, debe de recurrir al pago de una carrera o buscar otras formas de movilizarse, ya sea en moto o personas del lugar que posean carros particulares.

Finalmente, lo anterior no solo supone un aspecto limitado de disponibilidad de las rutas, sino que también, regula el acceso de los habitantes al transporte público y se les obliga a someterse a un horario; y en otros casos, a cumplir con una meta de cantidad de pasajeros para poder salir. Teniendo en cuenta esto, las actividades de los habitantes que hacen uso del transporte se ven supeditadas a los horarios de los recorridos, estos son vistos como única opción para movilizarse dentro del municipio; de esta manera, lo que se necesite realizar se procura hacer desde el momento en que se llega a la cabecera, hasta cuando el pasajero decide devolverse. La siguiente conversación entre un usuario y la persona encargada de despachar los carros, refleja una parte de lo que causa la espera cuando sus tiempos se incrementan.

Notas de campo, 2023

Domingo 13 de agosto: —*¿Cuántos tiene?* —. *La persona encargada de los tiquetes ya sabe para dónde viaja el señor. Ella le señala el número de pasajeros con sus dedos.*

—*¿Tres?* —. *El señor mira hacia afuera y se voltea de nuevo a la encargada, se nota inconforme con la respuesta. —¿Y es que a qué arriman que no compran pues? —Reclama. Ambos se ríen. —¿Entonces me toca esperar hasta las seis?* —.

—*Pues en el momento todavía no sabemos. Esperemos de aquí a las 5:00 pm* —.

Esto se debe principalmente, a la forma en cómo se experimenta la espera y cómo los sujetos que se encuentran esperando, la encarnan. Lozano y Zunino (2023) citando a Janeja y Bandak (2018) mencionan el hecho de que se identifican dos tipos de espera: la espera pasiva, donde se posee un rango de confianza o indiferencia por el resultado y la espera activa, donde se destacan las negociaciones y las distintas formas creativas de habitar el tiempo (pp. 104). Y es que los efectos de la espera no se producen de forma homogénea y lineal; la manera en cómo las personas logran habitar el tiempo resulta en una experiencia corporizada, donde los momentos y las emociones se vuelven significativas, ya sea por enojo o frustración o, tranquilidad y aceptación de la situación de acuerdo con las acciones que ocurren en el lugar de espera. En ambos tipos de espera, las personas desarrollan estrategias que se adaptan a sus necesidades, lo que ocasiona que la espera no sea vista como un tiempo muerto, sino como un espacio temporal en el que habitan. Es decir, los tiempos establecidos con los que cuentan usuarios y conductores se convierten en tiempos de espera que serán aprovechados por ambos sujetos para realizar diversas actividades.

Lugar de espera y formas de esperar

El espacio físico como lugar donde las personas se relacionan, juega un papel importante para comprender cómo se presenta la espera que experimentan los individuos cuando convergen alrededor de un medio de transporte. Según lo mencionado por Goffman (1959) el medio donde se desarrollan las acciones incluye un mobiliario, diferentes equipos y elementos propios del entorno que permiten el flujo de la acción humana (pp. 34). Este

escenario tiende a ser estático y se mantiene con el tiempo, así, dentro de su trasfondo escénico, existen aspectos y objetos que permanecen inmóviles como aquellos que varían de forma constante; en estos casos, las personas que interactúan y se relacionan con el espacio, son las que le otorgan un significado al lugar y las que hacen que este se transforme. En el municipio, la asociación de camperos no cuenta con una oficina como espacio específico para esperar el momento de salida del carro en el que se va a viajar; debido a esto, el parque principal se instaura como el lugar en el que se espera el carro para salir y donde se bajan los pasajeros cuando este regresa. Este lugar corresponde a un espacio abierto y concurrido con un mobiliario estático de sillas, muros y locales de comercio en el cual los pasajeros, choferes y demás habitantes, se relacionan con su entorno.

La espera como experiencia del tiempo, hace parte de la movilidad y produce en gran medida, la transformación del concepto de “lugar” que se tiene de un espacio en específico. De acuerdo con Lozano y Zunino (2023) se construye un espacio a partir de la suma de cuerpos en espera, estos lugares son apropiados y llegan a ser resignificados por las personas que se mueven en el (pp. 109). En este caso, ya que no se cuenta con un espacio tipo oficina y la cabecera presenta una limitación respecto a la capacidad para albergar una gran cantidad de vehículos; la apropiación del espacio alrededor del parque se realizó con la idea de tener un punto específico, en el que se pueda encontrar a los choferes y así, facilitar el acceso a los servicios que se prestan.

Todos los días los carros se parquean a ambos lados de la calle; pese a no contar con un espacio asignado, se estacionan en el que se encuentre disponible. De esta manera, el dejarlos en el parque es una forma de reconocer a aquellos carros que están libres o los que van a realizar un recorrido; el estar en el lugar, significa que el conductor está cerca y es más fácil solicitar sus servicios. En algunos casos, cuando este no se encuentra, sus compañeros u otras personas buscan avisarle que es solicitado. La forma de organización que se instaura en el lugar corresponde a un orden social establecido, que además de facilitar el acceso al servicio de transporte, se fija como parte del mobiliario del lugar.

Figura 9. *Parque principal. (s.f.)*
(Imagen sin fuente, recuperada en 2023)



En este caso, se logran identificar dos espacios en los cuales la espera se lleva a cabo de forma activa, lugares donde se realizan las acciones que dotan de significado esta experiencia temporal. El primero de ellos corresponde al parque principal, este espacio se convierte en un observatorio panorámico que permite percibir la actividad que sucede alrededor. Se encuentra dotado de sillas y muros en los cuales las personas esperan, árboles que dan sombra y establecimientos donde se realizan diferentes actividades. El parque se convierte en el punto de encuentro por excelencia, donde las esperas se dotan de significado. Cuando los usuarios llegan a la cabecera se mueven alrededor de este con la intención de comprar encargos y cosas personales, así como llevar a cabo sus obligaciones y satisfacer sus necesidades. Las formas de espera en movimiento varían de acuerdo con la persona, las emociones del momento y el entorno. Generalmente, los fines de semana las personas se dirigen a la cabecera para realizar actividades como: ir a misa, dirigirse al comité de cafeteros, realizar las compras de la semana, vender café y sentarse a conversar con otras personas en alguno de los establecimientos del parque o cerca de él. El orden del desarrollo de estas actividades, así como las tareas a realizar, depende de cada individuo. Los individuos al viajar de forma regular poseen pleno conocimiento de lo que alcanzan a

hacer y cómo hacerlo, para estar listos en el momento en que el jeep vaya a salir. De esta manera, si necesitan realizar el mercado, lo primero que hacen al bajarse del carro es dirigirse al establecimiento y dejar el encargo, después de eso, llevan a cabo distintas actividades planeadas y aquellas que no estaban en el itinerario. Lo mismo ocurre en semana, al ser días en los cuales no hay un flujo elevado de personas, los individuos que llegan a la cabecera se mueven alrededor de esta con el fin de ir a citas médicas, reclamar algún pago del estado, dirigirse a la alcaldía o al banco e ir a algún establecimiento para tomar café.

Aquellos pasajeros que están a punto de viajar suelen prestar atención de forma constante al carro en el que se van a desplazar o donde han dejado sus pertenencias; por lo general, cuando algo es dejado dentro del carro, los pasajeros no se alejan demasiado. En el momento de salida tanto conductores como pasajeros comienzan a acercarse a la zona donde se encuentran los vehículos y así prepararse para el viaje; aquí se suelen instaurar conversaciones y se observa detenidamente cómo va a ser la forma en que se va a viajar. Cada recorrido o turno es completamente diferente al otro, sin importar que se haga para la misma vereda o que sea el mismo conductor el que se encargue de la ruta. Las personas que esperan no son las mismas todas las veces, ni llegan a la cabecera con el mismo propósito. No se encontrarán realizando las mismas actividades, ni conversando sobre los mismos temas.

Debido a esto, se plantea que la espera forma parte de un proceso subjetivo donde, los aspectos propios del entorno y del individuo le dan una intención; las emociones, el clima, la situación económica y la forma de transportarse, suelen modificarse de forma constante y con ellas, la manera en cómo las personas llevan a cabo la espera. Valdés (2015) indica que “el tiempo se manifiesta como una variable sumamente importante para el análisis del fenómeno de transporte (...)” puesto que “cada actor social o colectivo genera su propia demanda y percepción del tiempo, basándose en sus necesidades sociales, individuales y de consumo” (pp. 61). Es decir, las distintas formas de espera son derivadas del contexto en que las personas se encuentran.

Los lugares frecuentados para esperar suelen ser distintos y son escogidos dadas las particularidades de las personas; el moverse por el espacio permite comprender que la

espera no se limita a un único lugar, sino que hace parte activa de las rutinas establecidas por los pasajeros. El segundo espacio de espera corresponde al carro como tal, esto sucede cuando falta poco tiempo para salir y el carro se encuentra en el parque o en sus inmediaciones. Los pasajeros se acercan al vehículo buscando un puesto en el cual viajar, en la mayoría de los casos, las personas que llegan primero ocupan los puestos de adelante; estos son vistos como asientos prioritarios, el lugar donde viajan las mujeres embarazadas⁴, personas con niños en brazos, adultos mayores y enfermos. La espera que se presenta al estar dentro del carro corresponde a una espera pasiva, más calmada y pausada; de forma general, el estar en el puesto implica no solo haber terminado de cumplir con las actividades privadas, sino también, esperar largos minutos en un solo sitio con el fin de guardar el lugar; estos puestos son buscados para evitar las incomodidades que se experimentan al viajar atrás. En estos casos, la espera evidencia que quien llega primero no obtiene mayores privilegios, por el contrario, es quien debe esperar más tiempo.

La espera se integra como un elemento esencial en la vida social de quienes viajan en jeep. Al ajustarse a tiempos establecidos para cumplir con sus actividades, estos momentos de espera se vuelven una parte natural de su cotidianidad. Estos horarios se exhiben como “formas de poder [regulaciones] menos manifiestas y más sutiles” (Auyero 2013, pp. 69); estructuradas planificadas que condicionan y guían los movimientos de los individuos.

Los conductores y pasajeros esperan de forma distinta y esto se distingue por su fin; los conductores también se apropian de su tiempo y suelen organizarlo de acuerdo con las cosas que van a realizar. Cuando se encuentran trabajando deben permanecer en un mismo sitio y evitar moverse más allá de lo necesario, esto implica que su espera sea mucho más pasiva y mediada; así, dependiendo de la hora, se puede observar a los choferes tomando café, hablando entre sí, durmiendo dentro del carro, conversando con otros compañeros dentro del vehículo y por fuera de este, en cafeterías o restaurantes dentro del parque para nunca perder la visibilidad del carro. Cuando no se encuentran con un recorrido asignado, estos esperan en los mismos lugares a ser contratados para realizar algún trabajo de forma

⁴ Los conductores reconocen que los puestos de adelante no son aptos para mujeres embarazadas ni para viajar con niños; sin embargo, son los dos puestos en los que se puede viajar con más comodidad, a diferencia de viajar en la parte de atrás.

particular; pese a no estar al lado de los vehículos de forma constante, siguen en una posición visible para los posibles usuarios. En este punto, se destaca la importancia de los medios tecnológicos y la comunicación que existe a través de las llamadas, puesto que el teléfono se convierte en el medio por el cual se contrata un servicio, se pacta la hora, lo que se va a transportar y el valor de este.

La espera hace parte de la subjetividad de las personas, e influye en cómo es percibido el tiempo y su valor a nivel personal. Al movilizarse en un vehículo de transporte público, esta se manifiesta de diversas formas y puede influir en las personas de manera variada. Sin embargo, como señala Auyero (2009) estas personas “(...) por lo general no están solos (...)” mientras esperan, esto se debe a que “crean o movilizan un conjunto de relaciones o redes que les permite pasar largas horas ahí” (pp. 10). El espacio en el que se encuentran se convierte en un lugar donde convergen otras personas que también están esperando, lo que propicia conversaciones e interacciones entre ellas. Este tipo de relaciones de cercanía ya sea de amigos, familiares o solo la persona del momento, permite la ayuda mutua; guardar un puesto, cuidar algo que se lleva o hacer un tipo de favor. También, se convierte en un espacio de aprobación o concertación de una emoción en casos específicos en los que se presentan retrasos a la hora de salida, impotencia por la mala organización del equipaje y frustración por la incomodidad del viaje.

En síntesis, la espera, lejos de ser pasiva, corresponde a un proceso activo de preparación y anticipación, donde cada interacción contribuye a la construcción de esta experiencia temporal, ya sea de forma individual o compartida. De esta manera, el espacio donde convergen conductores y pasajeros genera formas diferentes en las cuales las personas esperan; así, las dinámicas van a variar con respecto a lo que se realice y, estos espacios donde se llevan a cabo las interacciones de movilidad se van a modificar, a dotar de significados y a ser apropiados a través de las interacciones y relaciones de todos aquellos que conviven en este.

Consideraciones finales

El pensarse la relación existente entre la espera que presenta Auyero (2013) y la forma orgánica de transportarse, nos traslada principalmente, a no considerarla como un aspecto

negativo. Lejos de la incertidumbre y la desinformación, el protagonismo de esta espera gira en torno a la forma de movilizarse aprendida e incluso transmitida, la cual se inscribe en un proceso activo, donde se pone en juego un esfuerzo físico e incluso mental. Estas acciones y formas de esperar para movilizarse corresponden, tal como expresa Mauss (1934) a una forma de transportarse adquirida y no natural (pp. 390); un aprendizaje que se ha desarrollado con el tiempo y ha permitido que con el uso constante, se interioricen acciones que se desarrollan en las etapas del viaje, lo que les ha posibilitado el adaptarse a los tiempos, los imprevistos, el tipo de carro, el clima y demás factores.

Los horarios establecidos corresponden a una influencia y control mutuo, es decir, un poder recíproco en donde ambas partes se encuentran en constante negociación, ya que ambas tienen algo que la otra necesita. Pese a que los horarios se establecen por medio de una comunicación entre los implicados, esto permite acercarnos a las consideraciones de la organización, la cual decide qué vereda debe tener más opciones de transporte y para qué otra no sería necesario. Esto es comprensible en la medida en que es importante el análisis de ambos lados del servicio de transporte; y, es que hacer más recorridos o turnos para veredas alejadas, de difícil acceso y con poca demanda, se convertiría en una pérdida monetaria para los conductores; sin embargo, también se considera la situación de muchos pasajeros, los cuales además de adaptarse a los horarios, deben de habituarse a las condiciones del lugar para salir hacia la carretera más cercana o a un sitio estratégico por donde pasa el carro de forma frecuente; esto implica, muchas veces, el uso de otros medios de transporte que los lleve hacia una “parada” improvisada, como caballos, motos e incluso, contar con la compañía de familiares que van a pie, los cuales tendrán después que devolverse.

Lo anterior también conlleva a que los usuarios busquen otras alternativas de movilidad, como motos o carros particulares, los cuales son vistos como ilegales para la asociación de camperos; y en otros casos, los lleva a pagar carreras o decidir transportarse de forma independiente, donde el costo se llega a triplicar o cuadruplicar. Así mismo, para los conductores, los tiempos de espera demasiado largos causan una baja considerable en sus ganancias. Esto, los lleva a buscar trabajos por fuera de la asociación y a transportar otro

tipo de productos con los cuales puedan hacer frente a aquellos gastos que deben suplir, tales como el conduce, el pago de la gasolina, pago de seguros, arreglos y demás.

Con base en lo anterior, se logra comprender que ambos actores se adaptan a las condiciones de movilidad que se ofrecen en el municipio, entre ellos la espera, ya que esta se presenta dentro de un orden negociable y aceptado. El espacio con su mobiliario donde toman lugar las interacciones los lleva a desarrollar e incrementar sus capacidades individuales y colectivas, con estas, aprenden a transportarse según sus necesidades y a esperar de acuerdo con la disponibilidad del transporte. La espera, aunque se presenta como un fenómeno individual, se experimenta de forma colectiva.

Tanto conductores como usuarios, se apropian del ejercicio de movilidad con el cual se relacionan; esto les permite tener en cuenta las horas de salida del vehículo, la identificación de los pasajeros, los lugares estratégicos para detenerse, las estrategias utilizadas para hacer el viaje más llevadero y demás. Lo anterior conlleva a que la espera no se encuentre limitada a un único espacio, sino que se convierte en un factor de movimiento que se modifica y atraviesa distintos aspectos relacionados con la movilidad de las personas dentro de un lugar.

Conclusión

Podemos concluir que en el estudio de las interacciones sociales que se presentan en el contexto de movilidad, se revela un red compleja de dinámicas espaciales y temporales que reflejan las particularidades del transporte. La movilidad se establece como un concepto más amplio que incluye los recursos e infraestructura del transporte, así mismo, comprende las acciones de desplazarse de acuerdo con los objetivos de cada persona.

Las dinámicas alrededor del jeep están profundamente influenciadas por un conocimiento compartido sobre qué hacer y cómo hacerlo. Las personas que se movilizan han aprendido a utilizar el transporte de forma específica para optimizar su tiempo y cumplir con sus deberes. Esto lleva a que, en muchos casos, salgan con un objetivo claro, centrándose exclusivamente en cumplir aquello que necesitan, sin desviarse para realizar otras actividades. Lo anterior conduce a una adaptación a las formas de movilidad presentes en el lugar, acompañada de una aceptación, e incluso resignación, al entender que es el único medio disponible para llevar a cabo sus actividades. En este contexto, es importante destacar cómo el transporte, según la organización existente, ejerce un rol de condicionamiento que influye en las formas de movilizarse de las personas y en la organización de sus ritmos y tiempos.

Nos alejamos así, del concepto de dominación cruel y despiadada para enfocarnos en formas más sutiles y estructuradas que, aunque no buscan deshumanizar a los usuarios, sí condicionan sus tiempos de manera significativa. La limitada conectividad del transporte con otras zonas rurales, debido a su lejanía o baja concurrencia, resulta en una reducción en la frecuencia de recorridos o turnos disponibles, y en algunos casos, en la completa ausencia del servicio. Como consecuencia, los habitantes se ven obligados a buscar tanto alternativas para movilizarse, como organizar sus tiempos y actividades con el fin de llegar a la cabecera municipal o salir del municipio para satisfacer sus necesidades.

Lo anterior nos lleva a la forma en cómo las personas esperan y se adaptan a los horarios establecidos, esto revela un aspecto crucial en la dinámica social que se presenta en el contexto de transporte. La espera dentro del transporte en el municipio no existe simplemente como un tiempo muerto, sino que se desarrolla como un espacio donde se llevan a cabo un sinnúmero de interacciones significativas y se construyen relaciones sociales

entre usuarios, conductores y otros individuos. Por ello, analizar estos momentos de espera y las interacciones que toman lugar en el jeep, es esencial para comprender cómo se configuran las características de transporte en comparación con los transportes de las grandes ciudades. En este sentido, la presente investigación no solo aporta una comprensión más amplia de la movilidad en zonas rurales, donde el uso de vehículos y las actividades de las personas son limitadas por el acceso y servicio de transporte, sino que también ilumina las formas en que el tiempo y la movilidad se inscriben en dinámicas sociales más amplias.

En el municipio se observa un patrón de movilidad estructurado en torno a horarios establecidos y rutas fijas que permiten a los usuarios prever y planificar sus desplazamientos. Aunque existen tiempos programados para las salidas, no se impone una restricción estricta que impida a los usuarios solicitar minutos de espera antes de partir, por ejemplo, para realizar alguna compra adicional. Esta flexibilidad es más evidente en los trayectos que parten desde la cabecera municipal, donde los otros usuarios y el conductor, suelen adaptarse a márgenes de espera que se encuentran dentro de un tiempo límite para iniciar el trayecto. Por otro lado, cuando se trata de los desplazamientos desde las veredas hacia la cabecera, los usuarios suelen estar más atentos al "tiempo límite" para movilizarse, ya que los tiempos son más ajustados y las oportunidades de desplazamiento son menos frecuentes. En estos casos, la organización del transporte refleja una conciencia del valor del tiempo, donde la puntualidad se vuelve un aspecto clave para asegurar la movilidad de la población. Esta combinación de horarios fijos y flexibilidad, gestionada por los mismos usuarios y el conductor, refleja una adaptación entre las necesidades de la comunidad y las limitaciones propias de la movilidad del lugar.

Es así como en el contexto del transporte en jeep, las jerarquías entre usuarios y conductores tienden a disgregarse, a pesar de que el conductor asume un rol central en la operación del servicio. Esta dinámica se caracteriza por una relación de interdependencia, en la que los pasajeros dependen del conductor no solo para garantizar su desplazamiento, sino también para acceder a servicios personalizados, como la compra de encargos o llevarle algo a una persona en específico. A su vez, el conductor necesita a los pasajeros para mantener su sustento económico y tener más oportunidades de trabajo privado. Esta interdependencia da lugar a una relación de reciprocidad, en la cual las interacciones van

más allá de una simple transacción económica. No se trata solo de pagar por un servicio, sino de construir un conjunto de expectativas compartidas basadas en la confianza y la cooperación mutua. Los conductores ajustan su servicio a las necesidades de los pasajeros, los esperan, compran cosas, ayudan a subir lo que necesite o a llevar algo; y los pasajeros, por su parte, cumplen con ciertas normas implícitas a nivel individual y grupal que facilitan el funcionamiento del viaje, llamar solo a un conductor, saludarlo formalmente, recomendarlo y mencionar lo bueno que es en su trabajo. De este modo, ambos actores se benefician de la relación, desarrollando un entendimiento que trasciende el ámbito económico y se convierte en un acuerdo tácito sobre cómo deben interactuar y comportarse tanto en el contexto del viaje como fuera de él. Las situaciones que se viven en el transporte, aunque individuales, también son experimentadas de manera grupal y están marcadas por la familiaridad, la confianza, y en ocasiones, la tensión. Esto revela que el transporte no es solo un medio para llegar de un lugar a otro, sino también un espacio donde se reproducen y transforman las relaciones sociales.

La consideración de la espera como un fenómeno móvil, no solo porque las personas se desplazan continuamente dentro de los espacios con tiempo limitado, como en las paradas o antes de la partida del vehículo; sino también, por la experiencia de esperar mientras el vehículo está en movimiento, genera un conjunto de comportamientos y formas de interacción que difieren de los que se dan en otros momentos de espera. Este último aspecto representa un área clave que requiere un análisis más profundo, ya que las dinámicas e interacciones entre los pasajeros se ven notablemente condicionadas por las limitaciones impuestas del espacio. Considero que este tema debe ser abordado con mayor profundidad en investigaciones futuras, ya que puede revelar formas adicionales de gestionar el tiempo y la forma en cómo se estructuran y negocian las relaciones e interacciones sociales en el entorno del transporte.

Estas conclusiones invitan a repensar la relación entre tiempo, espacio y sociabilidad en el marco de los estudios de movilidad, destacando la importancia de considerar las experiencias vividas por las comunidades rurales en sus contextos específicos de transporte. Los hallazgos de esta investigación subrayan la necesidad de profundizar en el análisis de cómo los habitantes de zonas rurales gestionan su tiempo y espacio durante los trayectos, y

cómo estas dinámicas influyen en las interacciones sociales cotidianas. Asimismo, es fundamental que las instituciones del estado reconozcan y comprendan estas realidades locales para el diseño de políticas de transporte más inclusivas y eficaces. Dichas políticas deben estar orientadas a mejorar la conectividad y garantizar el acceso a servicios esenciales, teniendo en cuenta las particularidades de la movilidad rural, como la dependencia de un único medio de transporte y las limitaciones que esto impone. Solo mediante la integración de estas perspectivas será posible desarrollar infraestructuras y sistemas de transporte que respondan verdaderamente a las necesidades específicas de las comunidades rurales, contribuyendo así a su desarrollo social y económico, y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Referencias bibliográficas

- Aguilar, N., (2000). Las culturas del volante en la ciudad de México: aproximación etnográfica a los choferes del transporte público. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, VI (12), pp. 85-110.
- Alcaldía Municipal., (2018). Conociendo la historia aguileña a través de la imagen.
- Ángel, G., (2015). Jeep Willys en Colombia, historia de las pequeñas mulas mecánicas. [video]. *Revista Virtual PRO. Biblioteca Digital de Bogotá*.
- Antolín, E., (1999). El transporte como problema sociológico. En: *Revista Vasca de Sociología y Ciencia Política*. Ekaina, pp. 57-70.
- Augé, M., (2009). El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro.
- Auyero, J., (2013). Pacientes del Estado.
- Auyero, J., (2009). “Pacientes del Estado”. Un reporte etnográfico sobre la espera de la gente pobre. Documento de Cátedra No. 64. Cátedra de Metodología y Técnicas de la Investigación Social, Universidad de Buenos Aires.
- Bedoya, D., Duarte, L., & Carvajal, L., (2005). Identidad del conductor en el contexto de las organizaciones de trabajo solidario. *Universitas Psychologica*, Bogotá, 4(3), pp. 297-305. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-92672005000300004&lng=en&tlng=es.
- Carmona, M., (2020). Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina. En: *Revista Transporte Y Territorio*, (23), pp. 159-181. <https://doi.org/10.34096/rtt.i23.9661>
- Crismatt, C., (s.f.). Historia del Jeep Willys. [página] Ciudad de Montería, Córdoba Colombia. http://monteria.co.tripod.com/jeep_willys.html
- DANE., (2018). Censo Nacional de Población y Vivienda, El Águila.

- El colombiano., (31 de julio, 2021). El Jeep, un soldado de 80 años.
<https://www.elcolombiano.com/entretenimiento/motores/el-jeep-un-soldado-de-80-anos-LG15315781>
- El Tiempo., (11 de noviembre, 1996). Willys a la colombiana.
<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-585890>
- Fusté-Forné, F., (2018). Viajes en tren: el territorio y la comunicación de la identidad. *Dixit*, (28), pp. 4-11. <https://doi.org/10.22235/d.v0i28.1577>
- Galindo, J., (2015). Erving Goffman y el orden de la interacción. En: *ACTA SOCIOLOGICA* No. 66, pp. 11-34.
- García, C., Carrasco, J., & Rojas, C., (2014). El contexto urbano y las interacciones sociales: dualidad del espacio de actividades de sectores de ingresos altos y bajos en Concepción, Chile. En: *EURE*, Santiago, 40(121), pp. 75-90.
<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300004>
- García, F., (2016). ¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana. En: *Revista Transporte y Territorio* /15, pp. 348-368.
- García, F., (2018). La ciudad en movimiento: un recorrido sociológico por la movilidad urbana en América Latina. En: *Re-conocimientos. Balance sobre activismo por la paz, acción colectiva de género, estado y movilidad urbana en Colombia y América Latina*, pp. 127-150.
- García, F., (2022). “Los piratas son los que nos salvan”: informalidad, ritmos espaciotemporales y normatividad práctica en la (in)movilidad cotidiana de Cali. En: *Revista colombiana de antropología*, Vol. 58, N.0 1, pp. 283-303.
- García, N., Castellanos, A., & Mantecón, A., (1996) La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos, México, 1940-2000. Editor Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa.
- García, M., (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. En: *Bitácora Urbano Territorial*, (24), Universidad Nacional de Colombia. pp. 35-41.

- Gayol, S., (2008). Sociabilidad. En: *Diccionario del pensamiento alternativo*, 1a. Ed, pp. 495-497.
- Goffman, E., (1959/1997). La presentación de la persona en la vida cotidiana.
- Goffman, E., (1967/1970). Ritual de la interacción.
- Goffman, E., (1971/1979). Relaciones en público. Microestudios del orden público.
- Gómez, G., (2020). Análisis de la demanda de los usuarios del transporte masivo MIO en la estación Calipso y barrios periféricos de la ciudad de Cali. Universidad Autónoma de Occidente.
- Grillo, A., (27 de marzo de 2009). *Andariego de la historia*. El Tiempo.
<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4904344>
- Guillermo, J., (31 de julio de 2021). El Jeep, un soldado de 80 años. El colombiano.
<https://www.elcolombiano.com/entretenimiento/motores/el-jeep-un-soldado-de-80-anos-LG15315781>
- Hernández, C., & Restrepo, O., (11 julio, 2021). “El vehículo más útil del mundo” (1954): Jeep Willys y el inicio de una leyenda. El carro colombiano, revista virtual.
<https://www.elcarrocolombiano.com/clasicos/el-vehiculo-mas-util-del-mundo-1954-jeep-willys-y-el-inicio-de-una-leyenda/>
- Hernández, C., & Restrepo, O., (21 agosto, 2021). Así se anunció al primer carro ensamblado en Colombia: el Willys Jeep CJ-5 (1961). El carro colombiano, revista virtual. <https://www.elcarrocolombiano.com/clasicos/asi-se-anuncio-al-primer-carro-ensamblado-en-colombia-el-willys-jeep-cj-5-1961/>
- Howe, J., (s.f.). Vehículo de deseo. (sin información), pp. 69-81.
- Janacua, J., & García, R., (2013). Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi. En: *Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*. Volumen 3, número 1, pp. 144-154.

- Jaramillo, D., (8 de noviembre de 2022). El Jeep Willys y su papel en la industria cafetera colombiana. Perfect Daily Grind. <https://perfectdailygrind.com/es/2022/11/08/el-jeep-willys-y-su-papel-en-la-industria-cafetera-colombiana/>
- Jeep., (26 septiembre, 2022). Jeep® en Colombia, nacimiento entre cafetales. <https://www.jeep.com.co/jeep-en-colombia-nacimiento-entre-cafetales/>
- Leal, D., (12 de junio de 2022). El willys, la mano derecha de los cafeteros que nació en medio de la guerra. Radio Nacional de Colombia, RTVC. <https://www.radionacional.co/cultura/historia-del-jeep-willys-el-yipao-en-colombia>
- Lozano, V., & Zunino, D., (2023). Espera. En: *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, pp. 99-111.
- Lemos, J., (2021). Entre viajes y multitudes: procesos de interacción social al interior de los buses de transporte intermunicipal entre Florida y Cali. Universidad del Valle.
- Londoño, B., (1985). “Recuerdos de mi pueblo”. Participación en el concurso abierto por la H. Asamblea Departamental y por el Comité Cultural del Valle.
- Lopera, J., (s.f.). El Jeep, un cariño verdadero. Capítulo XVI. (sin información).
- Mauss, M., (1934). Las técnicas del cuerpo.
- Montoro, J., & Moreno, S., (2001). Identidad latinoamericana y sistemas de transporte. Notas para una semiótica de las identidades geo-culturales. Universidad de Rosario, Argentina, pp. 67-82. <http://dx.doi.org/10.35659/designis.i34p67-82>
- Mosquera, M., (2016). El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia. En: *Sociedad y economía*, No. 31, pp. 95-120.
- Poma, C., & Céspedes, L., (s.f.). El coche como elemento identitario de la ciudad de Bayamo. Universidad de Granma, Cuba.
- Poyatos, F., (2003). La comunicación no verbal: algunas de sus perspectivas de estudio e investigación. En: *Revista de Investigación Lingüística No. 2. Col. VI*, Universidad de New Brunswick, Canadá, pp. 67-83.

- Prat, P., (30 de julio, 2021). La historia de Jeep, de la segunda guerra mundial a la era de los coches eléctricos. La Vanguardia, Magazine.
<https://www.lavanguardia.com/magazine/experiencias/20210730/7625157/jeep-celebra-ocho-decadas-historia-compromete-electrificacion.html>
- Ramón, H., (2015). Ciudad, movilidad espacial y sectores populares: una aproximación al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano del Gran Posadas, Misiones, Argentina. En: *Revista Transporte y Territorio* /13, pp. 149-169.
- Regalado, G., (2019). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. En: *Revista de Arquitectura* (Bogotá), 22(1), pp. 67-81.
<https://doi.org/10.14718/>
- Restrepo, E., (2016). Etnografía: alcances, técnicas y éticas. Envión Editores.
 Departamento de Estudios Culturales, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá.
- Roa, H., Rojas, C., Carrasco, J., & Tudela, A., (2013). Movilidad urbana e indicadores de exclusión social del sistema de transporte: evidencia en una ciudad intermedia chilena. *Revista Transporte y Territorio* N.º 8, Universidad de Buenos Aires. pp. 45-64. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00804045.pdf
- Rodriguez-Leuro, A., (2008). “Nosotros los ferroviarios”. Configuraciones y representaciones identitarias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Bogotá, 1958-1970. En: *Universitas Humanística*, 65(65), pp. 331-351.
<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/univhumanistica/article/view/2254>
- Romero, J., Gaspar, N. & Bautista, E., (2016). Percepción de la satisfacción del servicio en el transporte público solo para mujeres. En: *Revista Transporte y Territorio*, 15, pp. 164-182.
- Romero, J., García, J., & Gaspar, N., (2020). Satisfacción del usuario acerca del servicio de transporte público de pasajeros. En: *Revista Transporte y Territorio* /22, pp. 114-131.
- Sánchez, M., Jiménez, S., & Molina, J., (2010). Investigación de Mercados para Evaluar el Impacto Socioeconómico del Sistema de Transporte Masivo Megabús S.A. Universidad Católica Popular del Risaralda.

- Schnettler, B., Knoblauch, H., & Baer, A., (2012). Videoanálisis interpretativo de situaciones sociales: Etnografía, análisis secuencial y hermenéutica. En: *Metodología de la investigación social: Técnicas innovadoras y sus aplicaciones*. Madrid, Editorial Síntesis, pp. 251-269
- Semana., (30 de junio, 1997). Una visión bien ensamblada.
<https://www.semana.com/archivo/articulo/una-vision-bien-ensamblada/17426/>
- Señal Colombia., (16 de enero de 2013). Colombia se mueve - Capítulo 06 A lomo de carro. [video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=4k7dRmqK1U&list=TLPQMTEwNjIwMjOuBgdn8chzjA&index=2>
- Serna, L., (2021). De hidalgos y avatares: el Metro como espacio cultural. *Bitácora Urbano Territorial*, 31 (II), pp. 143-156.
- “Sin nombre”., (26 de septiembre 2022). Jeep® en Colombia, nacimiento entre cafetales. Jeep. <https://www.jeep.com.co/jeep-en-colombia-nacimiento-entre-cafetales/#:~:text=D%C3%A9cadass%20despu%C3%A9s%20para%20seguir%20abriendo,en%20los%20territorios%20de%20Colombia>
- “Sin nombre”., (s.f.). ASOCAMPER EL AGUILA “Asociación De Transportadores Unidos”.
- “Sin nombre”., (s.f.). El transporte: concepto, características, funciones y clases de transportes.
- Soto, J., (16 de octubre, 2022). Qué quiere decir Jeep y por qué se creó la marca. *El Motor*.
<https://motor.elpais.com/conducir/que-quiere-decir-jeep-y-por-que-se-creo-la-marca/>
- Valdés, D., (2015). “Piratas de asfalto” una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el Oriente de Cali.
- Vallejo, F. & López, Z., (2019) Las representaciones sociales a bordo del automóvil en Medellín, Colombia. *Anagramas Rumbos y Sentidos de la Comunicación*, 17 (34), pp. 225-237.