

El túnel de la sucursal

La velocidad de una
ciudad comprimida
y acelerada

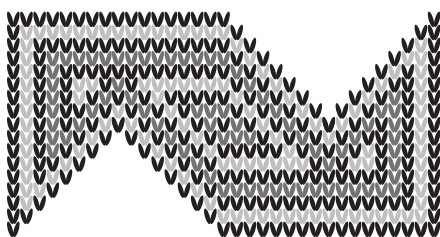
Laura Marcela Moreno Bejarano



El túnel de la sucursal

La velocidad de una
ciudad comprimida
y acelerada

Laura Marcela Moreno Bejarano



Editorial
Universidad
Icesi

El túnel de la sucursal. La velocidad de una ciudad comprimida y acelerada

© Laura Marcela Moreno Bejarano

Cali: Universidad Icesi, 2021

178 pp, 14 x 21,5 cm

ISBN 978-958-5184-30-5 (PDF)

DOI: <https://doi.org/10.18046/EUI/rev.3.2021>

Palabras claves: 1. Estudios urbanos 2. Sociología 3. Etnografía 4. Cali (Colombia).

Clasificación Dewey: 711 - ddc 21

© **Universidad Icesi**

Noviembre de 2021, primera edición.

Rector Universidad Icesi

Francisco Piedrahita Plata

Secretaria General

Maria Cristina Navia Klemperer

Director Académico

José Hernando Bahamón Lozano

Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales

Jerónimo Botero Marino

Coordinador Editorial

Adolfo A. Abadía

Editorial Universidad Icesi

Calle 18 No. 122-135 (Pance), Cali - Colombia

Teléfono. +57 (2) 555 2334

E-mail: editorial@icesi.edu.co

<https://www.icesi.edu.co/editorial>

Revisión de estilo

Sandra M. Cubillos G.

Diseño de portada y diagramación

Ladelasvioletas - ladelasvioletas@gmail.com

Publicado en Colombia / *Published in Colombia*

La Editorial Universidad Icesi no se hace responsable de las ideas expuestas bajo su nombre, las ideas publicadas, los modelos teóricos expuestos o los nombres aludidos por el autor. El contenido publicado es responsabilidad exclusiva del autor, no refleja la opinión de las directivas, el pensamiento institucional de la Universidad Icesi, ni genera responsabilidad frente a terceros en caso de omisiones o errores.

El material de esta publicación puede ser reproducido sin autorización, siempre y cuando se cite el título, el autor y la fuente institucional.

Índice

- 7 Agradecimientos
- 9 Prólogo
- 17 Introducción
- 35 Contextualizando el paso

Parte I Túnel transeúnte

- 53 Capítulo 1. Fugacidad [V= 150 km/h]
 - 54 Túnel Asfixiante
 - 71 Túnel sordo y ciego
- 85 Capítulo 2. Viaje [V=90 km/h]
- 101 Capítulo 3. Atropello [V=20 km/h]
 - 108 Pausa
 - 116 Diversidad funcional como defensa a la velocidad
 - 122 El miedo y la noche

Parte II

Túnel ambulante y fronterizo

135 Capítulo 4. Fronterización de la movilidad

143 Fronteras creadas desde afuera

145 El túnel de arriba y el túnel de abajo

151 Fronteras: espacio finito

155 La frontera del origen

159 La noche, las fronteras se diluyen

165 Conclusiones

171 Referencias

175 Sobre la autora

A las viajeras y viajeros de lo cotidiano.

Agradecimientos

Agradezco al Universo por ser testigo y participe de las coincidencias y conexiones.

Al profesor Enrique Rodríguez Caporalli, por ser luz y guía. Por la escucha, la paciencia y el soporte. Por el aliento y el humor. Por acompañar este viaje y calmar las aguas que a veces inundan y ahogan. A mis padres, por seguirle la corriente a este río caudaloso, pero al mismo tiempo ser piedra y apoyo. Por las oportunidades.

A mi familia en general por ser, estar y orientar. A mis amigas por leerme, escucharme y encarrilarme, principalmente a Isabella Suarez y Daniela Caicedo por el ojo crítico, y a Tania Arce y Verónica Soto por compartir sus viajes pendulares conmigo, haciendo que el sentir individual de lo cotidiano empezara a sentirse colectivo. Gracias a María Isabel Valderrama por ayudarme a acercar este lugar a ustedes a través de sus hermosas ilustraciones. Por contar lo que no se cuenta con palabras, por evocar.

A todos los comerciantes y vendedores ambulantes del túnel, que me hicieron ver el otro lado de la vida urbana, más a allá de la idealización del anonimato y el transitar efímero. Gracias por enseñarme lo mucho que cuesta quedarse cuando todo alrededor se mueve, a plantar en arenas movedizas. Gracias a Gisella Jirado por las múltiples charlas que hacían las mañanas y tardes de observación menos largas y tediosas, por saber la medida exacta del café y aceptar vendérmelo en el termo que llevaba. Por hacer que este espacio fuera un lugar.

A la ciudad, por ser ese puente, ese túnel, esa conexión, siempre abierta a ser visitada. Gracias a Cali por enseñarme a habitar lo urbano. Gracias a los múltiples viajes, que me permitieron ir, pero siempre me dejaron volver y encontrar magia en ese movimiento cotidiano y pendular. A los buses, a los viajeros y viajeras, quienes entendieron desde un principio el sentido de contar este viaje y las diversas maneras de vivirlo.

Prólogo

Aunque la ciudad no es la suma de sus espacios, hay espacios que suman más que otros. El problema está en saber cuáles son. A veces algunos de estos espacios, a pesar de que tienen nombre, son generalmente “no nombrados” a la hora de pensar o de caracterizar la ciudad. El túnel que estudia este trabajo, conocido por muchos como el “Túnel de la terminal”, es un corto trayecto para quien viene de la ciudad y quiere ir casi que a cualquier parte. Es también un modo de entrar a la ciudad, sin importar de donde se venga. Es un espacio para pasar, es mero tránsito o debería serlo.

Este trabajo muestra otra cosa. Su gran apuesta, su gran virtud, es pensar el túnel como un espacio de compresión del mundo urbano que está afuera. Una suerte de metáfora subterránea de lo que es la vida urbana de una ciudad como Cali. Un trabajo sobre un espacio micro que devela lo que es o puede ser la ciudad. Un trabajo así hecho, cobra especial importancia en una ciudad que se quiere alegre y festiva, que se proclama cada ocho días al borde del carnaval, y que se ve sometida a revisión desde un pequeño espacio, en penumbra, un recodo que no parece que pueda dar cuenta de esa “luz de nuevo cielo” de la que habla una emblemática canción.

Laura Moreno vive en Palmira y para ir y venir a la Universidad debió pasar por el túnel innumerables veces, hasta que decidió que el túnel no era solo un lugar por el cual correr en pos del MIO o del expreso que la llevara a Icesi o a su casa, que el túnel era no solo una vía expedita hacia otra cosa, sino que era su puerta de acceso a Cali, una experiencia urbana rica y perdurable. Con precisión, con

perseverancia, estudió el túnel, casi que palmo a palmo, lo visitó a las horas menos esperadas, corrió por él con algo de prevención y se perdió en medio de los ires y venires pendulares de los miles de personas que diariamente por él transitan.

A partir de pequeños detalles, a partir de pensar procesos más amplios, Laura reconstruye el pasar y el habitar en el túnel como una forma de estar en la ciudad, como una forma de entenderla. Allí conviven, según las horas y los días, como en el resto de la ciudad, el miedo y el vacío, la precariedad y el olvido, el rebusque y la informalidad. Pero su análisis no es un recorrido por lo escabroso, es un modo de aproximarse a la magia del lugar, a la velocidad y la agitación, a la vitalidad urbana, comprimida en la rapidez de los desplazamientos, en la gritería para hacerse oír, en el pregón fuerte para ofrecer todo tipo de cosas, en la fugacidad del que pasa y no ve nada, el sonámbulo que describe el texto, como en la lenta marcha de aquel que ve el túnel como suspendido, inmóvil, en el cual está todo.

Laura ha puesto en tensión su experiencia por el túnel, no exenta de un cierto romanticismo, de un pequeño enamoramiento que se respira en todo el trabajo y que era indispensable para sumergirse en un claroscuro, que parece tener poco que ofrecer pero que gracias a sus análisis se llena de vida. La tensión de Laura es con el análisis que ha hecho de las percepciones e imágenes que el túnel evoca, para quienes lo recorren, lo recuerdan, lo habitan o lo ignoran. Gracias esa tensión el trabajo de investigación se fue enriqueciendo y complejizando, se activaron y se desactivaron rutas de trabajo, metodologías o simples pistas en pos de un dato que permitiera hacer luz sobre el túnel. Los planos originales que nunca aparecieron, y aún aprender a dibujar sus fronteras, la espacialidad hecha cada día de líneas imaginarias sostenidas con esfuerzo, a trompicones de transeúntes. La posibilidad de revisar los videos de seguridad que no se pudieron ver, a pesar de estar en más de una ocasión allí, a la mano. El reto de abordar a un desconocido, casi siempre de afán, para preguntarle por una experiencia anodina, la pasar por el

túnel que quizá recorre desde la infancia como una cosa más, algo que hacer todos los días, sin pensar, en modo automático. Entender porque gusta a algunos ancianos, afrontar al habitante de calle, y resignarse a que para muchos en el túnel solo haya un puesto de trabajo, algo precario, algo cotidiano, poco sublime.

Un elemento muy valioso de este trabajo es que se aproxima a una experiencia cotidiana, propia de sectores populares, por utilizar una expresión ambigua pero evidente, sin caer en la exotización o en la invención de alguna estética. El túnel tampoco es un lugar de resistencia, ni atrás de cada personaje no está la posibilidad de la transformación social. Nada más que el habitante común y corriente de la ciudad, con lo que tiene, con su vida y su imagen del túnel. Esto quizá juegue a veces en su contra. Cierta vocación de notaria de lo ocurrida en el túnel puede restar el brillo que a veces se espera de estos trabajos, así como la ausencia de ciertos adjetivos de moda. Sin embargo, también allí está todo su éxito. Al culminar de leerlo nos hemos aproximado a la ciudad, a otra ciudad que es está misma, que a veces parece que solo poblamos, pero que sabemos que se habita justamente cuando, gracias al trabajo de Laura sabemos que se habita como se habita y no solo se ocupa, el espacio que es el túnel.

Enrique Rodríguez Caporalli

Universidad Icesi

Llegué a dudar de la estructura del siguiente texto y de la extensión de los capítulos, del deber ser de este tipo de formatos. Pero la reflexión sobre el campo que dio sustento a la investigación realizada en el 2018, que a su vez le dio vida a este libro, me obligó a ser fiel a la dinámica del túnel y a su acelerada vida urbana. ¿Son demasiados capítulos y subcapítulos y tal vez, incluso, demasiado breves? Sí. ¿Pero así no es la vida urbana? ¿Breve, fragmentada, superflua?

Las dinámicas sociales del túnel del terminal de transporte de Cali se ven reflejadas en este tipo de formatos que, aunque algo extensos, están contruidos a partir de varios fragmentos breves y superficiales que construyen el espacio. Por ello, por esa misma brevedad superficial, propia de su razón de ser, fue difícil decidir qué contar de toda esa combinación de pedazos fragmentados.

Entender qué era más relevante para la reflexión académica, qué saber olvidar o dejar de lado, no fue, en efecto, una tarea fácil. De hecho, este texto es fruto del evidente apego que tuve por el campo y de lo que no fui capaz de dejar de lado, reconociendo de antemano, que fui víctima de esta romántica idea de ser fiel al abigarramiento del túnel del terminal de transporte, de intentar mostrar los distintos rincones que lo hacen ser, aunque no siempre combinen muy bien, pero que, en medio de la escasa combinación de múltiples lógicas, estéticas y ritmos, tienen sentido para sus transeúntes y habitantes. La extensión del texto también está conectada a esta idea de intentar decir algo más allá de lo breve que suelen ser las

interacciones urbanas y evidenciar no sólo la diferencia sino incluso la desigualdad al caminar y al habitar un espacio público, sin ocultar nunca que en la vivencia sí se siente dicha brevedad.

Tuve la opción de silenciar muchas voces, pero supe en el acto que se perdería la intención inicial de todo el trabajo, y de la naturaleza del espacio mismo. Hacer este texto más breve y, por lo tanto, más amigable, también hubiera podido dar la idea del túnel como un espacio amigable, armonioso y fácil de transitar, cuando para todos y todas no es así. Lo incómodo de leer, pero también, sobre todo, de escribir dentro de tanto detalle, es fiel reflejo de este espacio, lleno de distintas peculiaridades, que llevan a distintos lugares.

El túnel, como la calle misma, es un conjunto de fragmentos casi que inmedibles, y aunque unos fragmentos, más que otros, podrían llegar a servir más una narrativa lineal, la vida urbana no es tan coherente. Encontrar ciertos órdenes no implica necesariamente, dejar de lado lo que le estorba a los habitantes y transeúntes, porque estos obstáculos evidencian las dificultades que presenta la vida urbana.

Es por esto, que es este libro un intento tanto en contenido como en forma, de ser fiel a la conexión con el espacio, como también, de entenderlo a través de las voces de sus transeúntes y habitantes, procurando rescatar lo narrativo del desorden urbano, pero sin intentar negar u ocultar en ningún momento dicho desorden.

Ilustración 1.

Túnel hora pico



Ilustración por: *María Isabel Valderrama.*

*La ciudad es una en tanto territorio
ocupado, sistema, totalidad. Y a la vez,
paradójicamente, la ciudad es múltiple
en tanto espacio recorrido, representado
y disputado, es decir, en tanto espacio
(desigual y diferencialmente) experimentado*

Ramiro Segura

Introducción

Después de una hora de viaje en buses urbanos de sur a norte de la ciudad de Cali, por fin Tania y yo ya llegábamos a la parada cercana al terminal de transporte, para coger nuestro bus a Palmira, a cada una de nuestras casas. Caminamos rápido las dos, como por inercia. Después de esquivar unas cuantas raíces de árboles del parque, llegamos al andén. Esperamos junto con un montón de gente a que cambiara el semáforo. Cuando cambió, pasamos y aunque evitándolo, chocamos con la gente que venía del otro lado. Logramos pasar la calle y entramos al túnel. “¡PAN, PAN ALIÑADO, PIZZA Y GASEOSA A DOS MIL!” gritaban unos muchachos a nuestros costados con unas camisetas blancas. Alcancé a ver unas pizzas en unas bandejas cuadradas de aluminio, pero no vi mucho más, me concentraba en no chocar con las personas que venían del otro sentido y conectarme con las personas que iban en mi flujo, en mi afán, como en una carretera con una sola calzada, pero en doble sentido. Unos quieren adelantar, otros quieren fluir con el ritmo del grupo como en una gran coreografía. Unos días soy como los primeros, otros días soy como los segundos.

Yo siempre camino rápido en el túnel, es la costumbre. Pero no tanto como caminaba Tania ese día, en ese espacio. Tal vez ese espacio era de caminar en individualidad, porque cuando entré me separé de ella al instante. Ella iba como *caballo arriado*, como decía mi abuela, mientras acercaba la maleta a su cuerpo con ayuda de sus manos. El túnel empieza con una rampa hacia abajo, y esa misma rampa te empuja a acelerar el paso, pero Tania iba más rápido de lo

que habíamos caminado en cualquier otro lugar. Cuando se acabó la rampa y el piso volvió a estar horizontal ya estábamos pasando por el segundo negocio de pizza. Lo noté porque el espacio se redujo de repente y por unos segundos la coreografía que llevábamos se atrasó, se descoordinó, el olor a queso y la temperatura caliente empezaron a tocar nuestros cuerpos.

Vi por un segundo a algunas personas comprando pizzas, mientras no calmaba mucho mi paso para no alejarme tanto de Tania. El túnel siempre me ha parecido un lugar seguro, apenas se entra en él, parece que ya nada malo puede pasar, o al menos no aquello que se podría temer que pase en la calle. Todo el mundo va a lo suyo, mirando y caminando hacia el frente, parece que nadie se va a detener a incomodarte, robarte o siquiera hablarte. Esquivé unos huecos que había en el piso, cuasi cráteres, y Tania ya estaba haciendo ruido con la tapa de lata de más adelante. Después de los negocios no hay mucho con qué distraerse, solo unas pinturas que incluso reflejan el estado mental y emocional con el que a veces pasamos por ahí... Una de ellas dice “indolente”, y pienso, tal vez sí.

Tania y yo no hemos vuelto a pronunciar palabra entre nosotras. Ella solo ha mirado para atrás dos veces para ver que sigo ahí. Cuando por fin llegamos a las escaleras de subida, adelantamos a una viejita y por fin llegamos al terminal a coger nuestros buses. Mientras caminábamos dentro del terminal para buscar la escalera eléctrica le digo: “casi me dejás”. Y ella me respondió: “yo te estaba poniendo cuidado, pero es que vos no te movés. Luego te roban o te hacen algo en ese túnel... Hay que estar atentas”.

No entendí. Yo pensé que caminábamos rápido por llegar rápido a coger el bus, no porque ese lugar fuera de alguna manera peligroso. Yo le dije que a mí me parecía el lugar más seguro del mundo, que yo entraba allí y ya sentía que estaba más cerca de mi casa, “una vez dentro nada te pasa, te lo digo yo Tania que he pasado por ahí a las 10 de la noche. Que miedo te de la calle, pero aquí no pasa nada”.

Toda esta magia y seguridad de la coreografía y el olor a pizza, el pregón de los vendedores y la forma de cocodrilo de los panes, era mucho más clara cuando sólo transitaba por el túnel, diariamente, y convivía con mis pensamientos, todo parecía tan fugaz como en esos espacios de los que hablaba Augé (2000), de esos no-lugares, que eran de todos y eran de nadie. Todas y todos como una multitud íbamos juntos a través del túnel, pero al salir ni nos miraríamos, así hubiéramos sentido temor o confianza en el recorrido junto a esos otros cuerpos. Ese tipo de espacios siempre me han parecido mágicos. Espacios donde se nos obliga a interactuar cercanamente con desconocidas y desconocidos, para luego ni siquiera recordarlos.

Pero con el tiempo todo ha cambiado. Gracias a la mayor frecuencia de mi estancia allí, al permanecer con los comerciantes y la lectura de trabajos urbanos latinoamericanos, empecé a comprender cuán alejado estaba el concepto de Augé (2010) en tierras caleñas, donde al igual que muchas otras ciudades latinoamericanas, los espacios públicos para habitar o para transitar son también espacios de trabajo para comerciantes formales, pero sobre todo informales, dejando en tensión como lo dice Barrientos et al., (2005), el derecho a la circulación y el derecho al trabajo. Vi desaparecer la magia de lo fugaz y me permití observar cómo el trabajo en la calle era “duro” y el espacio no era tan fluido como en ocasiones lo llegué a sentir.

Pero también, sin dejar de ser una transeúnte, he pensado gracias a la experiencia propia, que aún, al ser un espacio de tránsito, de intermedio, no es un espacio vacío de significado y que es posible hablar de él, pero no sólo desde mi propia perspectiva, sino que es necesario abrir la posibilidad de explorar la mente de todos esos cuerpos que solo se ven ajenos en la cotidianidad del túnel. He de recordar que lo que parecía para mí un techo de protección, abrigado por el calor del subterráneo, para Tania era un pequeño hueco oscuro donde le podían hacer daño. A su vez, he de pensar, que los pocos metros que tiene el túnel y la multitud de personas, como también los comerciantes, su pregón y sus panes en forma de cocodrilo, han

de ser interpretados y sentidos de diferentes maneras de acuerdo con cada cuerpo y cada historia de vida. Así, empiezo a ver cómo se apagan unas lógicas y emergen otras.

El túnel, entendido como un espacio público dentro de la ciudad, ocupa un lugar muy importante para el estudio social urbano, ya que como lo plantea Sánchez y Domínguez (2014), se puede entender en tanto espacio público, no sólo por no pertenecer a un único privado que controla los comportamientos de los que lo habitan o transitan, sino que también, al ser un espacio de “libre circulación”, se convierte en reflejo de las dinámicas de sus ocupantes, pues deja ver algunas de las maneras en que ellos y ellas ven, oyen y sienten el mundo; su mundo más próximo, sin seguir reglas específicas. Es por esto, que es importante estudiar las prácticas que se producen y se reproducen en el espacio público, como también las narrativas que los individuos generan y cuentan sobre el mismo, de acuerdo con sus vivencias corporales abiertas a comunicarse con el espacio (Delgado, 2002).

El espacio público, sea un ‘lugar’ o un espacio de paso, puede llegar a ser inicialmente funcional, pero también puede implicar vivencias sensoriales significativas para los individuos, vivencias, que nos ayudan a ubicarnos y sentirnos de cierta manera en determinados lugares (Delgado, 2002). Estos espacios llenos de significado, pasan tanto por la vivencia inmediata como por la subjetividad y las historias de vida de cada persona. Y es por esto, por la manera en que las personas viven los espacios públicos, que ellas construyen percepciones sobre ellos al ocuparlos. Percepciones, no sólo ligadas a la funcionalidad obvia del espacio, sino también, ligadas a la parte más comunicativa y performativa, a la manera en que las personas perciben y sienten el espacio.

Por ejemplo, las percepciones y vivencias sensoriales de las personas que utilizan el túnel que comunica al terminal de transporte, han de entenderse dentro de un espacio arquitectónico específico

como es el de un túnel peatonal subterráneo, que implica no sólo una luz restringida sino, también, un cambio en la percepción auditiva. De igual manera, el análisis de las percepciones implica saber quiénes son las personas que construyen estas percepciones, si son transeúntes, o si son comerciantes, si su instancia es fija o móvil y efímera, como también la frecuencia en que visitan, habitan o pasan por el túnel, dándole así un papel más protagónico a la particularidad de estar o transitar ahí.

La pregunta por la subjetividad al habitar espacios públicos ha sido trabajada por varios autores, desde distintas apuestas tanto epistemológicas como metodológicas. Un ejemplo de esto es Irving (2013), quien se pregunta por los pensamientos que le son evocados a las personas, mientras atraviesan diariamente un puente en Nueva York. El autor no les pregunta específicamente por el puente mismo, ¿qué se piensa de él? o ¿cómo le parece?, sino que solamente deja que las y los transeúntes narren los pensamientos que se les vienen a la mente, al mismo tiempo que transitan el puente, sean sensaciones, historias propias o ajenas, incluso pensamientos aleatorios, porque para el autor estas narrativas dan cuenta que el recorrer un puente, una edificación específica que teje una experiencia entre el cielo y el mar, a su vez, desarrolla una experiencia en relación específica de la mente, el cuerpo y la construcción arquitectónica. Por otra parte, está Silva (2006), quien realiza una combinación entre narraciones y encuestas para construir un *croquis* de las ciudades según las imaginan sus habitantes, evidenciando el intercambio entre lo común, lo diferente y lo desigual en las maneras de imaginar la ciudad.

Aunque Irving (2013) realiza un trabajo muy interesante y complejo con los relatos, se adentra más en la subjetividad, sin preocuparle mucho construir percepciones consistentes del espacio público –el puente– que los sujetos habitan, por lo que no puede configurarse como un base de este trabajo. Pero sí, claramente, como una inspiración para conectar con la idea de utilizar los lugares como herramientas de evocación.

Silva (2006) por su parte, en su labor de descubrir las *ciudades imaginadas*, llega a la teorización, planteando que el espacio urbano va más allá de lo físico y se da más en lo imaginado, define una condición ciudadana con independencia de la referencia material, donde lo cultural se convierte en sinónimo de urbanización. Lo urbano (el espacio público urbano) entonces, según Silva (2006), no es algo meramente físico, es algo más abstracto. Es la interiorización de los espacios y las respectivas vivencias ocurridas en ellos por parte de los ciudadanos, que se da través de su intercomunicación social. Lo que nos hace ver, que la ciudad es, se configura y se transforma no tanto por sus espacios físicos, sino por sus habitantes y el comportamiento encaminado por sus percepciones. El territorio a pesar de ser distinto para cada persona, sigue siendo aquel donde habitamos todos y todas a través de –una extensión lingüística– unas percepciones que tenemos de él.

De este modo, el túnel del terminal puede contar historias de aquellos que viajamos desde y hacia Cali en un intercambio constante entre buses municipales e intermunicipales –debido al lugar donde se encuentra y el acceso que ofrece–, hablando de un lugar que se encuentra geográficamente en Cali, pero puede llegar a significar mucho más para aquellos que no son de Cali o no son solamente de ahí. Por otra parte, es importante preguntarse por las percepciones tanto de esos personajes que van con el flujo constante de peatones, como también, de los que deciden quedarse fijos en medio del constante movimiento: los comerciantes, que hacen del túnel, parte de lo que es, parte de su sonido, de su olor, de su vista, etc., que hacen que en ocasiones una se pregunte si el túnel del terminal es mucho más que un mero lugar de paso, que puede contar historias desde y más allá de lo efímero.

Para llevar a cabo el ejercicio investigativo que apoya este libro, se intentó construir este espacio desde narrativas personales, de percepciones en casos específicos como los mostrados por autores como Irving (2013), como también, donde se intentaron condensar

dichas narrativas en percepciones que lograrán atravesar diversas subjetividades y al mismo tiempo lograrán dar cuenta de lo común del lugar. Aunque en un principio se intentó relacionarlos con variables identitarias como sexo y grupo de edad, intentando superar el anonimato homogéneo de los transeúntes, no siempre fue posible, de hecho, la mayoría de las veces no lo fue.

Escribir sobre un lugar que para muchos es tan cotidiano que no se narra y hacer que las personas hablen de él no siempre es tarea fácil, así que decidí intentar irme por el camino de la evocación. Si bien la mayoría de las personas que han dejado sus palabras aquí, no tenían mucho que decir sobre el túnel en un principio, sí ampliaron su narrativa sobre el mismo cuando empecé a preguntar por sus sensaciones al recorrerlo y vivirlo, qué era lo que quedaba en ellos, cuáles eran esos esbozos de memoria corporal y ello, qué tipo de percepciones construía.

Por lo cual, la realización de la investigación que dio vida a este libro implicó un diseño metodológico con un enfoque cualitativo y de carácter exploratorio, ya que no existían muchos trabajos en ese momento que se preguntaran por las percepciones de un lugar de tránsito, no sólo desde las prácticas e interacciones sociales, sino también desde las vivencias sensoriales, por lo cual, no hubo un patrón, una guía o un diseño metodológico establecido de cómo acercarme al fenómeno.

Realicé observaciones en el túnel del terminal sobre las prácticas tanto de los comerciantes como de los transeúntes y sobre cómo se generaban interacciones que los juntaban a través de la venta de comida o de cualquier otra mercancía, de diciembre de 2017 a julio de 2018. Pero no sólo me interesó saber qué hacían las personas dentro del túnel, sino la manera en que significaban esas acciones, por lo tanto, intenté saber qué pensaban ellos y ellas de sus experiencias en su interior.

A los comerciantes los abordé desde entrevistas semiestructuradas, con el fin de conocer su narrativa acerca de la manera en que experimentaban y habitaban el túnel, siendo ellos y ellas, personas que permanecen en el espacio por prolongados intervalos de tiempo, mientras observan y en ocasiones interactúan con flujos constantes de personas en tránsito, logrando algunas veces, detenerlo ofreciéndoles productos alimenticios como panes o pizzas. Así, a través de la entrevista semiestructurada se pretendió comprender cómo sienten, en su puesto fijo estas personas, la gran cantidad de movimiento que los atraviesa, o sí, por el contrario, no lo hace.

Por otra parte, para intentar entender la forma en que experimentan el atravesar el túnel los transeúntes, al ser personas más complejas de abordar, se desarrollaron dos etapas metodológicas: la primera etapa implicó trabajar con dos grupos de personas distintas:

El primer grupo, *los transeúntes permanentes*, está conformado por personas que pasan frecuentemente por el túnel, con quienes se realizaron entrevistas semiestructuradas y dibujos espaciales (mapas) de sonidos y de olores no necesariamente dentro del túnel, apelando al recuerdo de su experiencia dentro del espacio. El segundo grupo, *los transeúntes aleatorios*, son transeúntes que se abordaron aleatoriamente dentro del mismo túnel algunas tardes en las que se hacía observación. Con estas personas, se tuvo “charlas casuales” en las que sólo se realizaron cuatro preguntas, las suficientes para entrar y atravesar el túnel hasta el otro lado, teniendo en cuenta la poca disposición de los transeúntes a detener su tránsito.

De acuerdo con la información obtenida en la primera etapa, se construyeron las encuestas realizadas en la segunda etapa, que en un principio estaban inspiradas en Silva (2006), al intentar relacionar las narrativas con variables identitarias como sexo o grupo de edad, pero no fue posible construir la relación en todos los casos, y, además, también se descubrió que “el tipo de persona” pasaba más por otro tipo de lógicas del contexto, que no siempre pasaban por sexo

o grupo de edad, sino por prácticas de velocidad en el espacio y la manera de significarlas, sin embargo, es importante mostrar cómo estaba construida dicha población encuestada.

La encuesta fue realizada a 105 transeúntes escogidos al azar en la semana de enero 28 a febrero 2 del 2018, durante horas de la mañana, de la tarde y noche intercaladamente, para registrar distintos horarios. Las encuestas cuentan con las siguientes características que dejan ver lo poco representativa, numéricamente, que fue la población encuestada, porque como se ve en la tabla, la población que más accedió a responder el cuestionario, fueron personas que transitan esporádicamente, mientras que la población que lo hace frecuentemente no accedió en igual proporción:

Tabla 1.

Descripción de la población encuestada

Población encuestada: 105 personas							
Sexo	%		Grupo de edad		Frecuencia de tránsito		%
Mujeres	55	52,3	Jóven	37	35,2	Diario	19 18,1
Hombres	50	47,6	Adulto(a)	52	49,5	Diario entre semana	2 1,9
			Adulto(a) mayor	16	15,2	Cada 2 o 3 días	8 7,6
						Cada 8 días	14 13,3
						Cada 15 días	15 14,3
						Cada mes	17 16,2
						Esporádicamente	30 28,6

Fuente: *Elaboración propia.*

Es así, entonces, que este libro intenta develar de qué múltiples formas los comerciantes y transeúntes, construyen, perciben, organizan y entienden el túnel. El espacio público tiene diferentes usos,

en este caso puede ser que el uso sea prolongado como el de los comerciantes que habitan el túnel o si es solo un uso de paso, como es el de los transeúntes. En el caso de los comerciantes se puede hablar del “habitar” como la manera de relacionarse con el espacio, mientras que, en el caso de los transeúntes, se hablaría del “transitar”. El espacio público, según Delgado (2002), es un espacio tanto de congregación, como de dispersión y de paso, por eso de acuerdo a su uso, a la manera de estar en él, se construyen distintas maneras de percibirlo.

El túnel como una Cali comprimida y acelerada

La metáfora que me ayuda a entender el túnel como un espacio público construido socialmente es aquella que lo observa como un espacio que condensa, ya que logra comprimir y, sobre todo, acelerar la ciudad de Cali o al menos el tempo de los que la transitan. Se afirmó en las entrevistas que Cali en general no es tan rápida y tan acelerada, como lo es el túnel mismo. Sin embargo, la ciudad que se acelera no necesariamente es la de los caleños, sino que, sin excluir a los caleños viajeros, es sobre todo la ciudad de los viajeros de municipios cercanos y lejanos, que se desplazan por el túnel frecuente o esporádicamente a cumplir con sus trabajos y/o estudios, a servirse de médicos especialistas y/o del comercio más diverso. Una de las entrevistadas incluso afirmó: *“Uno por acá en la calle ve la gente normalita, bueno, no normal, pero no tan acelerada como la ve en el túnel. Pero yo digo que la gente que corre, no la mayoría, pero si algunas personas, es porque lo va a dejar el bus. Hay otras que también corren por miedo (sensación de inseguridad)”* (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

El túnel alberga por unos segundos, personas que van siempre hacia adelante, siguiendo una ruta que los lleva a su objetivo planeado, ya sea llegar al terminal y coger un bus, o llegar a las calles de Cali a buscar el servicio que solicitan. Estas personas van aceleradas, mirando siempre hacia el frente, esquivando las personas que vienen en el otro sentido, algunas incluso, tratando de adelantar a las otras que van en su misma dirección. Estas personas siguen objetivos específicos, horarios acelerados o al menos horarios concretos, horarios de trabajo, de estudio, de una cita médica. Aunque algunos se detienen a consumir alimentos como panes, pizzas y demás, pero de inmediato continúan su recorrido con la pizza en la mano.

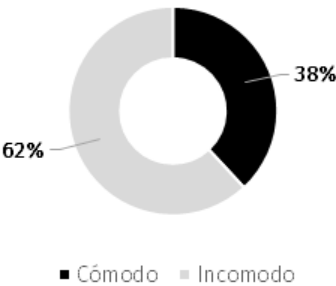
El túnel alberga a esas personas que se aceleran, porque no están acostumbradas a transitar este tipo de edificaciones. Cali, y en general el Valle del Cauca, es una zona de pocos túneles peatonales, los que hay, han sido construidos recientemente en los últimos diez años. Estos nuevos túneles están ligados al servicio masivo de transporte, son más amplios y más iluminados. Una atmósfera parecida a la del túnel, es la de la parte de abajo, de los puentes de vehículos, peatonal que suele ser gris y oscuro, pero notablemente más amplio. Lo que nos hace reflexionar en la poca experiencia de los caleños y mayoritariamente, los vallecaucanos de municipios aledaños, e incluso habitantes del occidente del país de departamentos como Nariño, Cauca y Chocó, con espacios públicos cerrados como los túneles. Pues, la mayor parte del tiempo, estas personas en la ciudad calurosa de Cali, suelen habitar espacios públicos abiertos como los parques, recibiendo la brisa que mitiga el calor.

En este sentido, el túnel condensa los viajes, el movimiento, los horarios agitados de viajeros intermunicipales con la experiencia poco usual para vallecaucanos o habitantes del occidente del país, un espacio público, cerrado y subterráneo, acelerando la experiencia de paso. Aun cuando esta dinámica social es propuesta por el

comportamiento de los transeúntes, los comerciantes y vendedores ambulantes la reconocen como real, y por ello, construyen un par de mecanismos para poder ir con el ritmo acelerado del túnel.

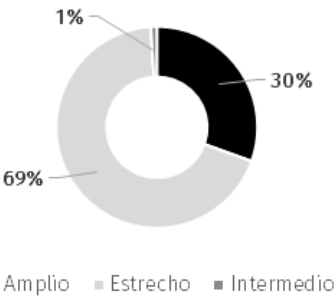
Esta metáfora inicialmente armada a través de entrevistas y observación, se vio reflejada y ampliada por las encuestas a transeúntes, quienes se podría decir que fueron escogidos “aleatoriamente” porque fueron aquellos y aquellas que las circunstancias y contexto social del espacio permitieron, es decir, que fueron, quienes decidieron y/o pudieron parar a contestar preguntas que oscilaban entre la selección múltiple y las totalmente abiertas. Las preguntas de selección múltiple son las que escogí para construir esta metáfora, como se verá a continuación, porque eran las preguntas que llevaba a campo en un principio. Por otro lado, las preguntas abiertas, me dieron luces, después, para darle forma a la diversidad de capítulos que vienen a lo largo del texto, ya que fueron las que evidenciaron la alteridad y desigualdad, más allá de categorías binarias que pensé en un principio y que ayudaron a construir la narrativa general, el hilo conductor, lo común.

Gráfico 1.
Percepción de comodidad

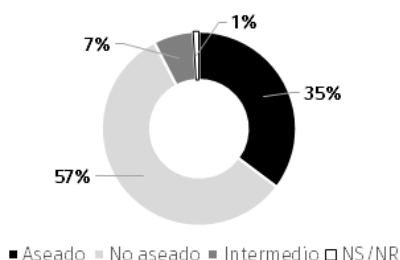
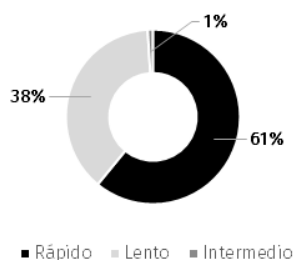
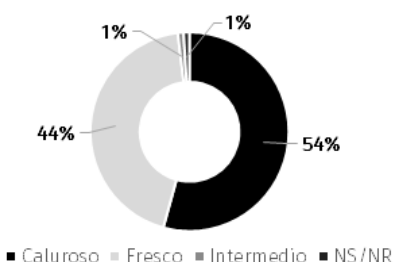
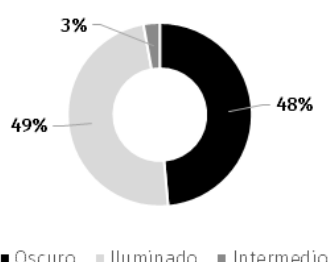
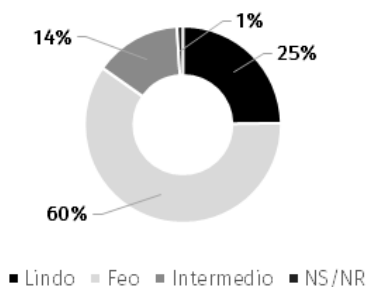
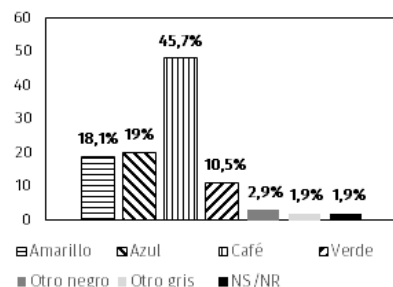


Fuente: *Elaboración propia.*

Gráfico 2.
Percepción de amplitud



Fuente: *Elaboración propia.*

Gráfico 3.*Percepción de aseo***Fuente:** *Elaboración propia.***Gráfico 4.***Percepción de la velocidad***Fuente:** *Elaboración propia.***Gráfico 5.***Percepción de la temperatura***Fuente:** *Elaboración propia.***Gráfico 6.***Percepción de luminosidad***Fuente:** *Elaboración propia.***Gráfico 7.***Percepción de belleza***Fuente:** *Elaboración propia.***Gráfico 8.***Percepción del color del túnel***Fuente:** *Elaboración propia.*

Allí, en la realización de las encuestas, entendí que el túnel que comprimía y aceleraba la ciudad de Cali para los viajeros, se sentía estrecho y por ello se daba la comprensión y el sentimiento de velocidad o de afán. Esta estrechez narrada, se veía complementada con una sensación de desaseo, de incomodidad, de rapidez y de fealdad, pero que en medio de estas características se sentía como un espacio público seguro. Aunque los transeúntes no se pusieron de acuerdo unánimemente al decir si el túnel era una espacio oscuro o iluminado, sí construyeron el túnel como un espacio “café”, la mayoría de veces porque si Cali “era amarillo”, el túnel “era café”, condensando en esa idea, todas esas características de desaseo, incomodidad, estrechez, fealdad y rapidez, antes mencionadas.

Aunque se pensó que la “velocidad” del túnel iba a verse en unanimidad en las encuestas, claramente no se vio de esa manera. Sin embargo, se mantuvo la idea de que éste era rápido. ¿Por qué? Porque en medio de las charlas entre encuestas me di cuenta que las personas que construían el túnel como lento, eran personas que tenían una alta necesidad de pasar más rápido, de exigirle más, algunas incluso lo lograban mientras adelantaban y esquivaban otras personas. Entonces, su percepción de “lentitud” no se veía alejada de la misma lógica de velocidad y afán que propone el túnel, como se planteó desde el principio. Hubo excepciones a este ver o necesitar la rapidez dentro de él, pero lo veremos más adelante, porque estas excepciones tienen una característica muy particular.

Sin embargo, esta metáfora tiene sus matices. Esta velocidad planteada por las prácticas del túnel no se vive y se entiende de la misma manera por todos los actores. Varía de acuerdo con los gustos e historias de vida, a las distintas vivencias, cristalizadas y ancladas en sus percepciones. Esta gran metáfora que condensa el túnel puede ser entendida y desmenuzada en la diversidad de las distintas percepciones y de acuerdo con estas se dividirá el texto:

el primer capítulo, es un intento de construir un contexto espacial desde la propia perspectiva, con la idea de ubicar espacialmente al lector, pero sin evitar ponerme dentro del espacio al narrarlo, porque es imposible no hacerlo.

Una vez intentado construir este espacio en su imaginario, este libro se dividirá en dos grandes partes, la primera contiene las distintas percepciones transeúntes, en su diversidad e incluso en su desigualdad: en un primer momento, el segundo capítulo da a conocer la experiencia de las personas que caminan rápido el túnel y la manera en que ellos lo entienden. Este capítulo a su vez se divide en dos, la visión de aquellos que se aceleran por una hiperirritación con el espacio, y aquellos que se aceleran porque están “totalmente” desconectados del mismo, o lo intentan. El capítulo siguiente, muestra la experiencia de aquellos que, a pesar de la hiperaceleración, disfrutan el viaje; paran calmadamente, se sientan en las sillas de las cafeterías y se comen su pizza, ya que o vienen con tiempo o sus compromisos en la ciudad no son tan estrictos. El cuarto capítulo, intenta mostrar que la velocidad en la que incurre la mayoría del tiempo, no es una velocidad a la que todos y todas se puedan adaptar. Estas personas pueden llegar a sufrir dicha velocidad, no pueden ignorarla, los y las atropella. El quinto capítulo por su parte, habla de cómo viven las y los transeúntes, el túnel nocturno cuando ya no hay vendedores ambulantes o comerciantes que acompañen el espacio, el miedo y la percepción de inseguridad incrementa.

Una vez se termina de comprender la diversidad en las formas de transitar el túnel, la segunda parte de este libro muestra la forma en que este espacio lleno de movilidad se sostiene, contando las lógicas espaciales construidas por comerciantes y vendedores ambulantes. Por lo cual, el sexto capítulo, deja ver lo que, en medio de tanto movimiento, se queda: las fronteras del túnel, la percepción de los vendedores. Este gran capítulo se subdivide en diversas partes que muestran las múltiples formas en que se organiza el túnel gracias a estos y otros actores externos. Por último, en la conclusión, se intenta

recoger la diversidad de percepciones y entenderlas en contexto de las dos variables principales que las atraviesan –la movilidad y las fronteras–, además, de las reflexiones que me dejó el trabajo investigativo que lo apoyó.

Es importante decir, que estas diferentes percepciones no son esencialistas. Una persona puede moverse entre unas y otras fácilmente de acuerdo a los días de semana o los días festivos, como también a su estado de ánimo. Sin embargo, también hay personas que siguen fieles a su percepción sin importar el paso del tiempo, porque su percepción es mucho menos móvil. De igual forma, es importante aclarar, que se nombrara solo las percepciones que se han notado más comunes, y que se dejan de lado en este texto muchas otras que, aunque interesantes, parecían ser demasiado peculiares y poco compartidas socialmente.

Estas diversas percepciones no se dan o se construyen por una relación netamente estadística, sino por la unión de las distintas maneras de caminar, de practicar el túnel, con las maneras de construirlo imaginariamente desde sus propias palabras. No se busca destacar la percepción más o menos extendida, ni “la percepción más representativa”, sino, simplemente visibilizar las percepciones que puedan ser vistas en lo social, las percepciones que puedan ser mostradas en la medida en que son compartidas. Ninguna es más o menos importante, las encuestas no buscaban encontrar eso. Buscaban explorar la diversidad de vivencias, condensadas en percepciones que dan cuenta de experimentar el túnel y cómo ello alimenta la idea que se construye del mismo.

Además, aun cuando se quisiera construir una relación netamente estadística, la muestra encuestada fue no probabilística. Primero, porque es difícil conocer demográficamente la población exacta que pasa por el túnel diariamente y, segundo, porque se vio que, en el trabajo de campo, las personas que más accedían a contestar la encuesta eran personas que lo frecuentaban esporádicamente,

mientras personas con uniformes de oficina que circulaban en horarios pico, los cuales se podría suponer que lo frecuentan diariamente, en la gran mayoría decidían no detenerse a contestar la encuesta. De hecho, se tuvo más acceso a esta población frecuente a través de otras técnicas y formatos, como lo son la charla casual y la entrevista a contactos cercanos.

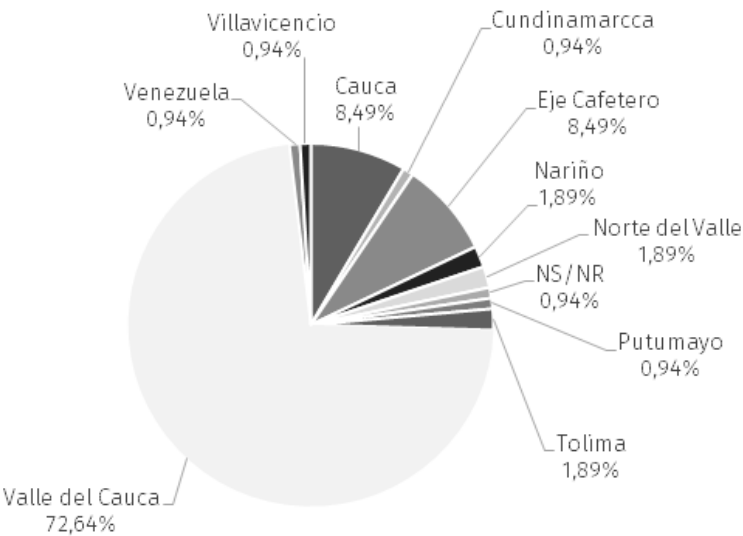
Y es a través de esta charla corta, casual e informal que se pudo armar el rompecabezas y tejer la relación entre prácticas e ideas. Estas charlas casuales se dieron, algunas con anterioridad a las encuestas y otras durante las encuestas mismas, cuando los encuestados y encuestadas daban información más allá de lo preguntado. En la charla misma, las personas daban datos extras sobre las prácticas que realizaban, mientras que la encuesta preguntaba específicamente sobre las ideas y percepciones. Fue la reflexión etnográfica la que logró tejerles un puente y darles un sentido.

Contextualizando el paso

El terminal de transporte de la ciudad de Cali se inauguró en 1974. Su construcción estuvo a cargo del arquitecto Francisco Zornosa con la intención de facilitar el ordenamiento urbanístico, de controlar, regularizar y centralizar el transporte público de buses, como también, para brindar mayor comodidad y opciones a los usuarios de buses intermunicipales. Con el tiempo, este lugar se convirtió en un signo de desarrollo urbano para la capital vallecaucana (Bolívar, s.f.).

El terminal ha sido muy importante para la ciudad de Cali, porque la ha ayudado a organizar gran parte del flujo de personas que generalmente llegan y salen de ella, personas que viajan de varias partes del país y del continente, pero, sobre todo, desde municipios y ciudades cercanas como Palmira, Yumbo, Popayán, Norte del Valle, del Cauca y el Eje cafetero. Lugares que movilizan una gran cantidad de personas diaria o semanalmente hacia la capital del suroccidente. Todo esto, porque Cali, es capaz de brindarles no sólo servicios como trabajo y estudio sino también, incluso, servicios médicos especializados, o consumos específicos, que no se consiguen en estos lugares.

Gráfico 9.
Origen y destino por departamentos de las y los transeúntes del túnel del terminal de transporte de Cali

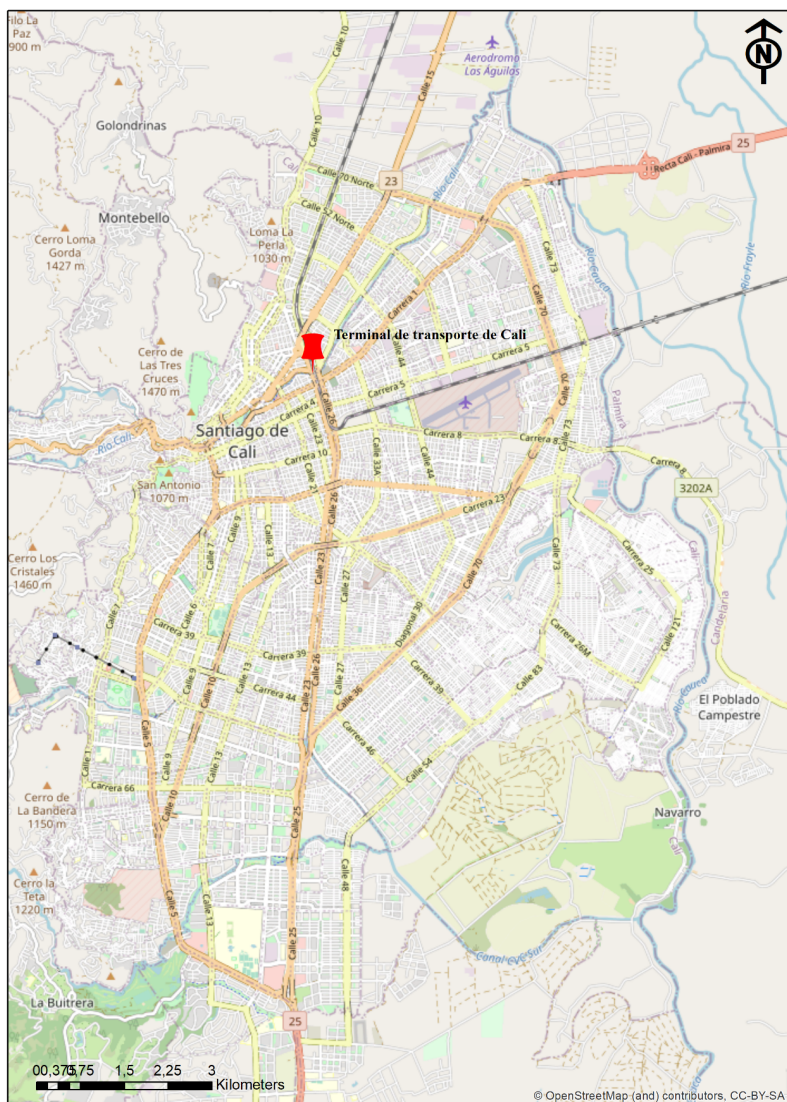


Fuente: *Elaboración propia.*

El terminal tiene varias vías de acceso, de acuerdo con la forma en la que se llegue o se quiera salir de él, ya sea caminando, en bus urbano, bus intermunicipal, taxi o auto particular. El terminal de transporte cuenta con un túnel o viaducto peatonal que conecta el terminal con las calles de la ciudad de Cali, específicamente con la Av. 4ta norte con calle 25. Este túnel es usado por todas las personas que llegan al terminal en bus intermunicipal y desean salir peatonalmente para conectarse con un bus urbano o llegar a un lugar cercano caminando. De igual manera, es utilizado por personas que se bajan de un bus urbano o vienen de un sitio cercano caminando y necesitan entrar al terminal peatonalmente a coger un bus intermunicipal.

Mapa 1.

Ubicación del terminal de transporte de Cali



Fuente: *OpenStreetMap*

Mapa 2.

Ubicación túnel del terminal de transporte.



Fuente: *OpenStreetMap*

Esto quiere decir que las personas que utilizan el túnel del terminal son peatones o usuarios de buses urbanos, no personas que usan taxis o carros particulares, o al menos no al conectarse con terminal de transporte. Pero las únicas personas que hacen uso del túnel no son sólo los transeúntes, sino también las y los comerciantes que tienen sus negocios de venta de dulces típicos, panes y de pizzas en su interior. Personas que con sus locales y con sus prácticas ayudan a construir la estética visual y sonora del túnel.

El túnel, aunque está conectado físicamente al terminal, no lo está administrativamente, por lo cual se le entiende como un viaducto peatonal público de conexión. Es un camino estrecho y subterráneo que muchos peatones deben cruzar para llegar al terminal, convirtiéndose en el medio, que conecta la calle con la institución de transporte. Al mismo tiempo, es un espacio aprovechado por comerciantes que sacan ventaja de lo que muchas veces es un recorrido obligatorio para el peatón. El túnel no está completamente ligado administrativamente con el terminal, porque, aunque conecta con él, la administración del ferrocarril fue la encargada de construirlo. En la actualidad el Instituto Nacional de Vías (Invias) es la institución encargada administrativamente del lado más público del túnel, porque en el presente es la institución facultada para administrar lo que anteriormente era responsabilidad del ferrocarril. Es por esto, que incluso los planos del túnel se encuentran exclusivamente en esta institución, ajenos a Planeación Urbana y otro tipo de entes estatales.

Ilustración 2.

Túnel del terminal de transporte, Cali. 1975. Herrera, Ángel María.



Tomada de: Archivo del patrimonio fotográfico y fílmico del Valle del Cauca, APFFVC. Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero. En la imagen se pueden ver vitrinas incrustadas en la pared, las cuales, ya no existen. En la actualidad sólo hay paredes lisas con algunos cuadros colgados recientemente.

En la actualidad, el túnel tiene cinco locales al lado izquierdo y uno al lado derecho, ubicados únicamente en la salida que da a la Av. 4. Además de la diversidad de medidas de los locales del túnel, las medidas del túnel en sí mismo también son diversas y para nada uniformes. La entrada de la Av. 4, se divide en una pequeña rampa de unos 1,13 metros por 1,19 metros, reducidos por los puestos de los negocios y en unas gradas de 2,61 metros por 1,2 metros, las cuales se funden después en una gran rampa que mide 4 metros con 16,77 metros, aunque en esos 16 metros varían los materiales de la rampa, el techo y las paredes. Esta rampa llega hasta donde se acaba el primer local de arriba que da hacia la Av. 4 y empiezan “los

de abajo” o “los del medio” como se les quiera decir, que están en el interior. Luego sigue una parte plana de 4 metros por 2,42 metros.

Después de ello, el túnel sigue por los locales 3, 4 y 5 en unos 8,15 metros de largo y reduciendo gradualmente su anchura a 3,14 metros. Al finalizar este punto, se rompen las lógicas comerciales y sigue un corredor que olvida esas mismas lógicas, ya que no cuenta con locales ni personas que lo acompañen. Sólo cuelga en sus paredes unos cuadros, que logran darle un poco de vida a esos 26,51 metros con 3,14 a cargo de la administración del terminal de transporte. Después de ese pasillo, siguen unas escaleras que tienen distintas medidas de largo porque están fragmentadas en una vuelta a la derecha, que, aunque estrechas (también midiendo 3,14 de ancho, pero con diagonal y vueltas a la derecha), no tienen pasamanos o algo semejante que permita a las personas sujetarse.

Describir este espacio más allá de las medidas es en ocasiones dificultoso, porque siempre que se lo intente hacer, se tendrá que decidir cómo organizar el espacio mental e individualmente para ser narrado desde esa perspectiva, excluyendo las demás posibilidades de hacerlo. Al ser un túnel este carácter se acentúa, se debe escoger en qué dirección se narra el espacio, si en la dirección Av. 4 hacia el terminal o si desde el terminal hacia la Av. 4, si se nombra primero a comerciantes o a transeúntes, al suelo o al techo, cuando en la práctica, todos y todas, conviven simultáneamente. De igual manera, las dinámicas del túnel como la presencia de los actores, cambia en los diferentes horarios del día y de la noche.

Al ser el túnel un espacio construido para el tránsito y el comercio, he decidido construir imaginariamente desde mi perspectiva, el túnel en dirección Av. 4-terminal, con un flujo de tránsito de un típico día entre semana a la cinco y media de la tarde, ya que es catalogado como hora pico y puede dibujar la multitud de la que algunos hablan. Algunos objetos y actores son más fijos que otros, por lo que están presentes todo el tiempo, algunas horas en el día o

incluso, sólo algunos minutos, como lo son las oleadas grandes de personas que mantienen en variación constante en cada dirección.

Ilustración 3.

Entrada túnel del terminal desde la Av. 4.



Ilustración por: *María Isabel Valderrama.*

El túnel del terminal de transporte en dirección Av. 4-terminal tiene una atmósfera muy agitada, sobre todo en las horas pico, ya que las personas salen de sus trabajos y otras tantas de estudiar. También hay personas que terminan de hacer diligencias de salud o de hacer algunas compras en Cali. La ciudad de los visitantes se comprime y se inserta en el túnel.

El terminal de transporte de Cali fue planeado como una construcción que no solo traería un desarrollo urbanístico para la capital del Valle

del Cauca, sino que también sería símbolo de desarrollo económico. Por lo tanto, el terminal no sólo debía ser el centro de la organización del transporte intermunicipal, nacional e incluso latinoamericano, sino también, sede de diversos negocios comerciales (Arquitectos A.I.C, 2011). Esta intención se vio trasladada de igual forma al túnel a través de la construcción de los locales.

A los lados del túnel, y dentro de él, hay varios negocios, unos más informales que otros, con local o con un puesto ambulante que han logrado ocupar en medio del espacio de tránsito. Entre más informalidad se tenga en el comercio dentro del túnel, es más difícil llegar a apropiarse del espacio. Hay relaciones de poder que intervienen en ello. Los empleados de “los dueños”, es decir, las personas que trabajan en las panaderías y dulcerías, tienen un lugar privilegiado en el espacio por el arriendo que pagan sus jefes, lo que les asegura un espacio desde la formalidad.

Algunas y algunos vendedores deben debatirse entre vender adentro, donde hay más posibilidades de venta, pero se arriesga la permanencia por toda la normatividad que hay o vender en la salida del túnel donde hay menor posibilidad comercial, pero más oportunidades de permanecer. Todo esto, negociando con “los dueños” y vendedores que estaban antes de la propia llegada, sabiendo del privilegio de poder vender en el túnel y no en la desventaja del parque del frente.

Una vez adentro del túnel los comerciantes y los vendedores ambulantes, sus cuerpos y sus voces, parecen estar cada vez más cerca del transeúnte. ¡PAN, PAN ALIÑADO, PIZZA Y GASEOSA A DOS MIL! Se escucha fuertemente, y es casi imposible ignorarlo. Los pregoneros lo saben y por ello no dejan de hacerlo frecuentemente, mientras que hablan constantemente con sus otros compañeros pregoneros del lado o del frente, y se ríen de sus propias bromas, porque, aunque estén en frente, se alcanzan a escuchar y logran dialogar. Esa fluidez, con la que se hablan entre ellos y les gritan a los transeúntes, deja

ver la comodidad con la que se apropian del espacio, una propiedad mucho más cómoda que por ejemplo los vendedores ambulantes, que aunque tienen su espacio, no son un grupo tan unido como ellos.

Ilustración 4.

Entrada túnel del terminal, donde se ven los primeros locales de pizzas y dulces.



Ilustración por: *María Isabel Valderrama.*

Continuando el recorrido se observa que los panes tienen varias formas, unas más convencionales y otras más imaginativas, como aquellos que tienen forma de tortuga o de cocodrilo de ojos verdes. Cada persona debe tomar su lado derecho al caminar, para respetar los carriles preestablecidos, pero no falta nunca, quién osa irrespetarlos ya sea por irreverencia y afán o por ignorancia, y choca con los que vienen del lado contrario. Estos choques son

posibles en todas las partes del túnel, pero son muchos más frecuentes en las salidas.

Ilustración 5.

Interior, centro-bajo del túnel del terminal.



Ilustración por: María Isabel Valderrama.

Se avanza, se baja por la rampa, y el olor a pizza y a pan se incrementa, y no sólo invade el olfato, sino que su temperatura invade la piel. La atmósfera y el color del túnel se va espesando y los colores opacos que muchos asocian al espacio se empiezan a ver. Hay algunos puestos de llaveros y manillas, que se exponen en las paredes y muros del espacio que separa los dos grupos de locales, los de arriba y los de abajo. Ese intermedio de venta de llaveros no emite casi ningún sonido, más que el de las personas bajando y subiendo la rampa, pero desde ese espacio se puede escuchar la conjugación de

pregones de los locales de arriba y los de abajo, siendo los de abajo los que cada vez se escuchan más. También desde ahí se puede ver la única ventana que da luz al túnel, y que cuando está de día, si se observa con atención, se pueden ver algunos buses pasar.

Ilustración 6.

Interior, centro-bajo del túnel del terminal.



Ilustración por: *María Isabel Valderrama.*

El espacio de caminata se va reduciendo cada vez que se acerca más a los puestos de abajo, pues estos locales ofrecen sus productos de una manera más visual, ya que además de pregonar, sacan las bandejas de aluminio con la pizza y los panes aún más que los locales de arriba y los de dulces típicos. Los transeúntes pasan más cerca de esas bandejas, el calor de las pizzas y panes, y de sus vendedores, más cerca que nunca antes en su recorrido.

Ilustración 7.

Interior del túnel del terminal. Segmento perteneciente a la administración del terminal de transporte.



Ilustración por: *María Isabel Valderrama.*

Sin embargo, pocos transeúntes son los que se detienen, los que lo hacen, es expresamente para comprar y consumir pizza con gaseosa, mientras que la otra mayoría camina rápidamente hacia el frente y no toma ni reposo. Algunos intentan pasar a los de adelante si consideran que no van lo suficientemente rápido y otros porque no soportan estar tan cerca a otros cuerpos por un tiempo tan prolongado, así que pasar al otro es arriesgar unos segundos de cercanía, por un futuro de lejanía, aun cuando este patrón se repita varias veces en el camino.

Una vez abajo, el piso de baldosas rojas rugosas, se convierte en baldosas rojas lisas separadas por bordes grises de cemento. Ahí hay que

empezar a mirar más el suelo, por el cráter gigante que se encuentra justo en la mitad del piso del túnel, para no caerse debido al mismo. Justo después de pasar el hueco, se desemboca en el pasillo final, donde hay menos distracciones para los sentidos.

El pasillo final con paredes grises y cuadros colgados, administrado por el terminal, evoca una frontera no sólo administrativa sino también física, ya que evidencia el cambio de espacio público lleno de comercio y venta ambulante a un vacío de ello. Donde los laterales están más llenos por los cuadros, los grafitis en las paredes e incluso por la basura dejada por los transeúntes. La basura suele estar extendida por el suelo en este espacio, parece ser que es más frecuente y se disimula poco. Incluso se ve basura en medio de los cuadros, aun cuando hay una caneca de basura cerca.

Aunque este pasillo tiene lámparas que intentan iluminarlo, es el espacio más oscuro de todo el túnel. Por otra parte, la ausencia de comercio hace percibir que este espacio ayuda a que la multitud no se aglomere tanto como en la otra parte del túnel y el flujo sea más rápido. En horas no pico, incluso, puede llegarse a percibir como menos transitado, lo que para muchas personas suele ser menos estresante e incluso menos asfixiante.

Por último, están las escaleras que comunican a la parte superior, al interior del terminal de transporte, donde se suelen acumular las personas, porque suele ser más difícil para muchas el subir escaleras que el caminar en plano. Por lo tanto, casi siempre personas de la tercera edad o personas en condición de discapacidad frenan la velocidad de la multitud. Las personas en condición de discapacidad suelen ir acompañadas de alguien más que los ayude en este difícil tramo, pero cuando no los acompaña nadie, deben esperar a que surja una interacción espontánea entre los transeúntes, para que lo ayuden a continuar su camino. Por otra parte, algunos que

deciden poder subir solos, o no quieren pedir ayuda, gracias a su bastón y al agarre de las paredes, logran hacerlo.¹

Ilustración 8.

Salida del túnel del terminal que conecta al terminal de transporte.

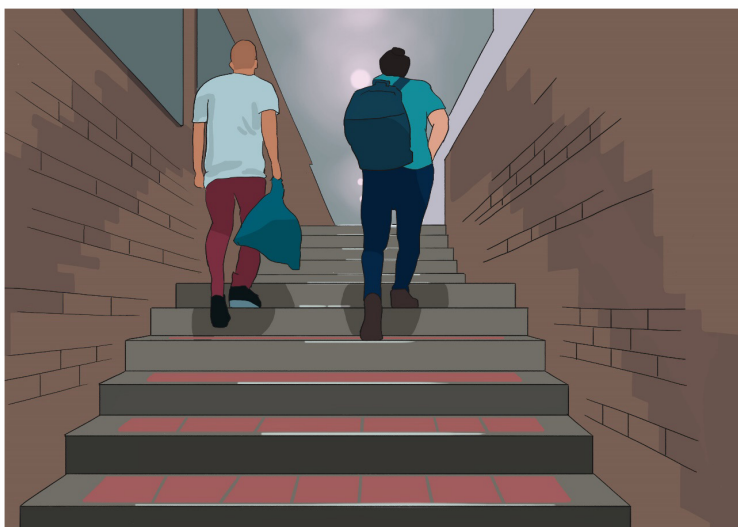


Ilustración por: *María Isabel Valderrama.*

1. Las ilustraciones están inspiradas en fotografías que tomé en el 2018 durante el trabajo de campo. Estas fotografías sirvieron en su momento como un registro del trabajo de campo y en esta intención fueron tomadas en movimiento, acercando la sensación vivida de afán, rapidez y flujo. En este sentido, contaban con una baja calidad, sin embargo, la ilustradora María Isabel Valderrama logró importantes detalles espaciales para acercar al lector a mayores detalles del túnel.

Parte I

**Túnel
transeúnte**

Capítulo 1

Fugacidad [V= 150 km/h]

El gusto o disgusto marcan algo o alguien como cercano o lejano; algo de lo que se siente parte o que por el contrario se llega a construir grandes distancias. La manera en que construimos ese cercano o ese lejano, da a conocer enorme información sobre éste, pero al mismo tiempo, nos da luces de aquel que lo nombra cercano o lejano. Y esto se da en gustos habituales de los que da cuenta Bourdieu (citado por Synnot, 2003), quien lo aborda desde el gusto olfativo. Según el autor, no sólo el gusto por determinada música o determinado deporte están enclavados, sino que el disgusto o gusto o costumbre por un determinado olor, no sólo da cuenta de relaciones de poder de clase, sino también de relaciones étnicas y de género.

Aquí no podremos evidenciar todas estas relaciones de poder estructurales porque no sabemos tanto de los transeúntes como quisiéramos, sólo sabemos de ellos por su andar. Y de ese andar, y de ese poco sentir que nos han podido comunicar, hemos podido ver cómo han construido este túnel fugaz, este túnel de huida, de fuga.

Caminar el túnel es introducirse en una cápsula que va a millón. Pero ¿quiénes son los que le ponen la máxima velocidad a ella, para que no se apague a pesar de algunos cuerpos lentos? Ellos y ellas. Los fugaces,

los apurados, los del afán. Muchas veces, la mayoría, son personas que recorren el túnel frecuentemente, pero a pesar de la frecuencia no han llegado a construir una relación armónica con él, y por eso lo caminan rápido, huyéndole, ya sea porque lo sienten en cada poro de su piel y les disgusta, o ya sea porque han decidido consciente o inconscientemente apagar sus sentidos y dejarse llevar únicamente por la velocidad.

Este capítulo intenta contar las vivencias y pensamientos de las personas que hiperaceleran la velocidad del túnel, porque para ellos y ellas la velocidad de éste jamás será suficiente. Aquí se intenta conectar la práctica de caminar rápido con una serie de apreciaciones estéticas y sensoriales determinadas, o incluso, la falta de ellas. Es por esto, que este tipo de forma de atravesar el túnel, rápida, se ve dividida por la manera de experimentar subjetivamente esta práctica, al mismo tiempo, que de justificarla o hallarle sentido. De la misma manera, esta forma de subjetividad, construye percepciones del túnel que son compartidas.

Aunque las personas caminen rápido, sientan afán de ser veloces o de salir rápido del túnel, lo hacen motivadas por distintas razones, piensan en distintas imágenes, o les preocupan distintas cosas, mientras lo atraviesan. Esa distinción es importante, ya que además de producirse diferentes experiencias desde la misma práctica, se construyen diversas percepciones y significados de lo que es el túnel para ellos y ellas.

Túnel Asfixiante

Huir, parece ser la palabra que describe este túnel. La sensación de querer casi que escapar se produce gracias a un conjunto de sensaciones que atraviesan el cuerpo. Sensaciones desbordantes gracias a la percepción de los sonidos, los olores y las imágenes abigarradas de la mugre, el calor, la comida y la gente.

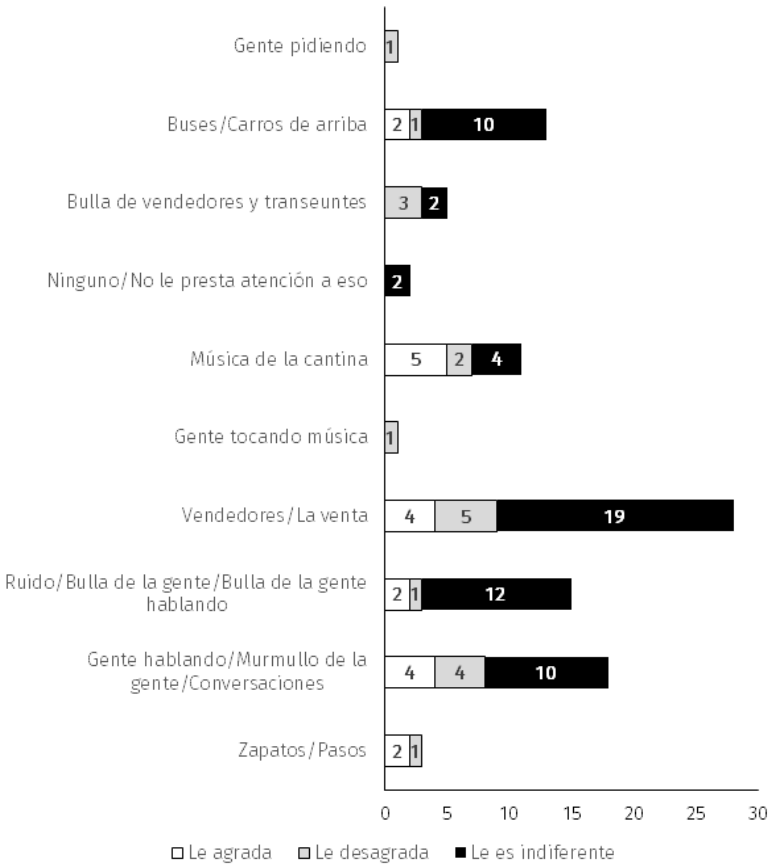
Las categorías más fuertes en este túnel asfixiante son las de el desagrado por sonidos y olores, donde los primeros son fácilmente identificables, categorizables y jerarquizables aunque en cierta medida soportables, mientras los segundos parecen tener mayor importancia o efecto en los y las transeúntes, o por lo menos, la combinación de varios de estos; es decir que cuando se les pregunta por los olores del túnel, aquellos que se veían disgustados por ellos, no eran capaces de nombrar solo un olor.

Hay una relación entre el desagrado por los sonidos y olores del túnel, producto del análisis de la correlación en las encuestas, con la alta frecuencia de paso dada por el χ^2 cuadrado frente a los olores en 0,23 y frente a los sonidos en un 0,30. Para ellos y ellas, el pasar seguido por ese espacio no los vuelve indiferentes, sino que los impulsa a darle cara al espacio y a escucharlo y olerlo al máximo, así ese máximo no sea muy agradable. Simplemente la multiplicidad de sonidos, imágenes y olores sucediendo parecen difíciles de evitar e ignorar para estas personas. No todas las personas que pasan frecuentemente, son sensibles a la combinación de olores y sonidos, como lo veremos en el siguiente subcapítulo. Funciona más a la inversa. Las personas que sienten repulsión por sonidos y olores, son la mayoría de veces, las que pasan frecuentemente a través del túnel.

En cuanto a los sonidos, el sonido que más desagrado produce es el generado por los vendedores y el pregón utilizado para la venta, como también la gente hablando y murmurando mientras atraviesa el túnel. Estas personas, entonces, escuchan una multitud de voces sucediendo simultáneamente, unas con mayor volumen que otras. Parece que esto molesto les aturde.

Gráfico 10.

Sonidos percibidos por la población encuestada, junto a las sensaciones de agrado, desagrado o indiferencia generada por estos.



Fuente: *Elaboración propia.*

Aunque estos dos sonidos sean los que las personas en general les ha disgustado más, existen otros sonidos no tan nombrados, pero que nacen completamente de la negatividad sensorial, para las personas que los han percibido: la gente tocando música y

pidiendo. El desagrado de estos sonidos, pareciera relacionarse con las personas que emiten esos sonidos y su presencia dentro del túnel, sumándose a la cantidad de personas y cosas ya existentes dentro del mismo. Es decir, que esta presencia estrecha el carril del transeúnte física y sonoramente. Hace ruido tal acumulación de sonidos y presencias.

Esta sensación de ruido y de una exagerada acumulación, poco armónica, se puede ver incluso en las palabras que usan algunas personas para nombrar los sonidos de vendedores y de los murmullos de las y los transeúntes como *“bulla”*, así esta *“bulla de vendedores”* o *“bulla de gente hablando”* les guste, les disguste o les dé igual. Entonces, hay una especie de consenso en la falta de armonía sonora, ya sea que esta perturbe o no la experiencia de las y los transeúntes que atraviesan el túnel. Esto abre caminos sobre la pregunta de a qué tipo de personas les disgusta, les gusta o les es muy habitual *“la bulla”* en la ciudad de Cali o los municipios aledaños.

Pero la construcción de lo que es *“la bulla”* es claramente subjetivo. Se realizó un ejercicio de medición de decibeles en varias ocasiones transitando el túnel en horas pico, y los resultados mostraron un promedio de 63 dB durante el recorrido, con picos de 75 o 76 dB cada que se pasaba cerca a una persona pregonando o gritando. Por lo que, *“la bulla”* constante tiene decibeles bajos de un espacio de conversaciones y una bulla de picos altos, muy esporádicamente cuando se pasa cerca de las y los vendedores. De igual manera, ni los picos más altos son físicamente insoportables por el oído humano (120Db).

En cuanto a las percepciones de los olores del túnel, la sensibilidad por el tipo de espacio incrementa, en ambas vías, positivas y negativas, aunque más personas están inclinadas hacia el desagrado. Fue difícil para las personas en general nombrar un solo olor como predominante, pues tal parece que la combinación de varios es lo que más genera desagrado.

Los olores contruidos como desagradables fueron más variados que su equivalente en los sonidos, lo cual muestra que el olfato de nuestros y nuestras transeúntes es más explicativo que su propio oído, o también porque es muy fácil construir sonidos poco armónicos como “bulla” y cerrar el asunto, mientras que hay pocas categorías que nos ayuden a describir los olores.

Algunos de los olores que se construyeron como desagradables fueron: “Calor humano/Caliente/A personas”, “Húmedo”, “Sudor/Malos humores/Humores fuertes”, “Mugre/Mugre revuelta/No buen aseo”, “Orines/Orines de los locos”, “Raro”, “Chirrete”, “Feo/Mal olor/Todo lo que no es bueno”, “Panadería”, “Pan/Pan Caliente”, “Pizza”, “Comida” (Anónimo, comunicación personal, enero 30 de 2018).

Los olores corporales y el desaseo son los protagonistas de los olores desagradables para estos transeúntes sensibles. El sudor, el olor a personas y los humores fuertes, representan un gran porcentaje de lo que se huele y de lo que se huye. Por otra parte, también se evidencia la suciedad y la humedad del espacio de la estructura del túnel mismo. Esto muestra lo sensibles y preocupadas que están estas personas por estar en lugares y con personas limpias. Éste, al ser un espacio sucio con personas que huelen sucio, es un espacio al cual se repele y del cual se debe huir. Las personas aun habitando una ciudad tan calurosa como Cali (28 C°, 68% humedad) no han normalizado el sudor ni su olor. Estar cerca en espacio que no les da otra opción, se sufre. Según estas personas el túnel en vez de refrescar, al brindar sombra, propicia más el calor por la cercanía de los cuerpos.

2. “Persona de la calle que por lo general consume algún tipo de sustancia psicoactiva, como el bazuco o el pegamento. Palabra que denota algo sucio y barato”. Tomado el 18 de noviembre de 2018 de www.asíhablamos.com

Gráfico 11.

Olores percibidos por la población encuestada, junto a las sensaciones de agrado, desagrado o indiferencia generada por estos.



Fuente: *Elaboración propia.*

También, el desagrado por los olores corporales específicamente concuerda con los relatos de transeúntes que afirman odiar la cercanía que el túnel propiciaba con los otros transeúntes. No les gusta sentirse en multitud, donde el cuerpo propio y el cuerpo ajeno están, desde su perspectiva, demasiado e innecesariamente juntos. Los incómoda la cercanía con aquellos y aquellas que son desconocidos, con sus cuerpos, sus olores, y sus sonidos: su *bullá*. Incluso, tanta cercanía los asusta: “*pueden robarlo a uno sin darse cuenta*”, “*hay mucha gente y me pueden jalar el bolso o abrir un bolsillo y sacarme el celular*” (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018). Eso no sólo genera asco, sino, miedo.

El olfato de los transeúntes sensibles, suele detectar mayor diversidad de olores desagradables que agradables, hay incluso olores que son netamente desagradables que fueron encontrados en medio de la cantidad de olores conviviendo, mezclados entre sí. Algunos de ellos son: “*chirrete*”, “*suciedad*”, “*gente sin bañarse*”, “*vómito*”, “*viejito*”. Sorprende lo específicas que pueden ser las narices de los transeúntes o la facilidad con las que atravesar el espacio, puede llegar a evocarles tales recuerdos como el olor a “*viejito*” o “*chirrete*”, sin existir viejitos o *chirretes* de una manera fija y constante dentro del túnel (Anónimo, comunicación personal, enero 30 de 2018).

Por otro lado, aunque la mayoría de personas afirma que el olor a panadería y a las comidas que venden allí les gusta, también hay una cantidad representativa que afirman que ese olor les desagrada. En las charlas informales con las personas, decían que les desagradaba porque, aunque sabían que el olor venía de la comida, panes y pizzas, para ellos y ellas, así no debería oler una pizza y un pan. Incluso una persona afirmó que el olor característico del túnel era de “*queso feo de la pizza*”.

Ese desagrado nos lleva a lo afirmado por Synnot (2003), quien dice que las personas asocian los olores agradables con las cosas o recuerdos buenos, y los olores desagradables con las cosas o

recuerdos malos. Al tener un recuerdo de lo que es un pan o una pizza buena, este olor distinto los y las hace pensar estas comidas como malas o no deseables. Es por esto, que las personas que les molesta este olor, no se atreven siquiera a comprar estos alimentos, puede ser también, que constantemente cuestionan la compra de estos alimentos, pareciendo que ni siquiera lo imaginan o anticipan en su experiencia.

Afirma Synnot (2003) que el olor como fenómeno físico está relacionado simbólicamente con el olor como “realidad metafísica”. No hay algo tal como “un mal olor” en sí mismo, ya que incluso lo que cultural y masivamente se ha construido como “mal olor”, puede ser en un contexto específico, un “buen olor”. El autor da el ejemplo del olor a estiércol de vaca, incluso siendo un olor convencionalmente desagradable, a muchos les recuerda buenos momentos vividos en el campo, en la niñez. En este sentido, afirma Synnot (2003) que, “los olores con frecuencia se evalúan con base en el valor positivo o negativo del contexto recordado. Los significados de los olores son entonces extrínsecos e individual o socialmente construidos” (Synnot, 2004, p. 438).

Esto se puede ver en el testimonio de una de las transeúntes al describir el túnel, quien lo afirma como: *“Horrible, tético. Asqueroso, túnel de suburbio, es inseguro porque cualquiera puede robar, aunque nunca me ha pasado nada. Es incómodo porque da náuseas que los olores se concentren”* (Anónimo, comunicación personal, 30 de enero de 2018). Dejando ver, cómo la sensación sensorial olfativa y estética desagradable, la puede llegar a conectar incluso con la sensación de inseguridad. En esta línea el autor afirma además que el olor es un fenómeno moral, ya que los olores se clasifican como positivos o negativos; buenos o malos. En ese sentido, la apreciación de los olores y la manera en que las personas los clasifican, da luces importantes a las ciencias sociales a la hora de entender la manera en que las personas construyen la realidad moral: “lo que huele bien es bueno”. Las personas, como lo plantea Synnot (2003) piensan sobre los olores en términos metafóricos y simbólicos.

El olfato en la comida lo hemos asociado al gusto directamente: si huele bien, sabe bien. Es por esto que este tipo de personas, oliendo el túnel, jamás podrían comer, o incluso, imaginar comer, los productos alimenticios que se venden dentro del mismo. Tampoco entienden cómo otros y otras podrían hacerlo. Creando a su vez cierto tipo de distinción entre sí mismos y sí mismas, aquellos y aquellas que sí consumen las pizzas y panes del túnel.

“Solemos describir acciones inmorales como “cochinadas” o al percibir algún problema decimos, “esto me huele mal”. Lo malo se refiere a la ética y a los olores” (Synnot, 2003, p. 442). Al ser la descripción del olor, al mismo tiempo un juicio moral, el mal olor del túnel para estas personas, los lleva a catalogarlo como un espacio malo, de sufrimiento e incluso, de inseguridad. Un espacio que genera desconfianza, desterritorialización (Barrientos et al., 2005), sensación de ser ajeno. Esta percepción desde el olor, muestra la construcción moral del túnel, pero a su vez la presentación simbólica de lo que estas personas son, dejando ver que la percepción dice tanto del objeto como del sujeto que la construye.

El olor representa muchas cosas: algo que marca límites, un símbolo de estatus, algo que mantiene distancias, una técnica para dejar una buena impresión, una broma o protesta de un escolar, y una señal de peligro. Los olores avivan recuerdos y despiertan el apetito, tanto el culinario como el sexual. Asimismo, pueden emplearse como herramientas de mercadotecnia, para mejorar el ánimo y ayudar a sanar o a provocar náusea. Pero, ante todo, los olores son manifestaciones de lo que uno es, no sólo de manera literal, como signo de identidad, sino de manera metafórica. Los olores definen al individuo y al grupo, al igual que los define la vista, el oído y los otros sentidos; el olfato, como los demás, media en las interacciones sociales (Synnot, 2003, p. 433).

Si estas personas son capaces de percibir más variedad de olores y construirlos como ajenos, es porque son olores a los que no se han acostumbrado, no han tomado en su cotidianidad. También son

olores, que de acuerdo con su historia de vida no los hacen recordar buenas memorias o buenos recuerdos, no cuentan para ellos “nada bueno”. Pasa de manera parecida con el disgusto por determinados sonidos, en este caso específico, las voces de transeúntes y comerciantes, y sus distintos volúmenes. El volumen alto de la voz, y la “*bull*” que éste genera, no es bien visto por estos transeúntes como algo positivo, es un sonido que no puede armonizar con su cotidianidad. Esto se puede ver en lo afirmado por una transeúnte que afirma que: *“El sonido de los vendedores me genera ansiedad y el olor del sudor, asfixia”* (Anónimo, comunicación personal, 30 de enero de 2018). Es eso extraño y ajeno lo que incomoda.

Las personas que construyeron el túnel como asfixiante, no solamente describen un olor, sino una multiplicidad de olores, no sólo describen los sonidos, sino que los construyen moralmente como “*bull*”. Lo que más les molesta a sus narices es esa multitud de olores abigarrados y la combinación poco armoniosa de voces y volúmenes de éstas. No tiene sentido que existan juntos. Por ejemplo, que huelga a comida y a mugre al mismo tiempo, o que mientras se oyen las voces de los transeúntes, los vendedores griten como si no hubiera un mañana.

“Pasa mucha gente, la gente deja polvo y mugre en la comida”, “no me gusta la comida al aire, es antihigiénica”, “esa pizza está ahí a la exposición de la gente que pasa, estornuda, toda la cantidad de bacterias que pueden botar. Ay no. Y no sé, la forma en la que están diseñados los locales, en los cuales preparan la comida no me genera confianza y no me parecen limpios, por lo menos es mi percepción”, “Soy mala para comer en la calle y menos si circula tanta gente” (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018) dicen unas transeúntes. En las anteriores afirmaciones, no sólo hay una sensación instintiva de lo que gusta o disgusta, sino que hay una reflexión moral basada en lo que se entiende por “higiene”, “lo que debería o no estar junto” de acuerdo con su experiencia e historia de vida. El argumento de la preocupación por la “higiene”, fue extendido, sobre todo ligado a la comida y “lo que dejan las y los transeúntes

en ella” en forma de polvo, “humor”, sudor, olor, al estar en bandejas expuestas. Para estos y estas transeúntes la comida no debería estar expuesta, porque es un objeto de cuidado, que debería estar en condiciones estrictas.

En este punto de lo que se entiende o no por higiénico, también hay un punto de distinción entre las personas que comen o no comen comida expuesta a “gérmenes”. Lo cual, en ocasiones también está ligado a una distinción de clase, ya que se liga las que se creen malas condiciones de salubridad con el que estas personas también catalogan como “comida barata”. Así lo afirma una transeúnte con la que se pudo dialogar con poco más de tiempo:

“¡Ayy no! Y el olor a esa pizza del túnel, ese olor de esa pizza Dios mío. No, o sea, no, no me dan ganas de comprarla solo por el olor, por el precio, menos, no, no, no (...). Una comida de buena calidad no te vende pizza con GASEOSA a dos mil” (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

En este sentido el túnel asfixia porque la combinación de olores de sonidos es inmoral. Algunos olores y sonidos son inmorales en sí mismos, sí, pero la combinación y el volumen, siendo y existiendo espacialmente cerca de los transeúntes, es lo que crea la sensación de asfixia. Una asfixia que, gracias a la rapidez del espacio mismo, se le puede huir. Por ello no trasciende al ahogo.

Pero a lo que sí puede llegar a mutar es a la “absorción”. Algunos y algunas transeúntes afirman que sienten que el túnel les “absorbe algo de sí mismos o mismas”. Esto va relacionado con la sensación física del mismo, pero más que todo por la sobresaturación de personas, tanto transeúntes como vendedores. Hay personas que no sólo sienten que les llega mucho, sino que esas “energías son tan fuertes” que son capaces que incluso quitarles de sí. Tantos murmullos y tantos gritos, tanto olor a “frito”, a “caliente”, tanta *bull*a sonora y olfativa no sólo ataca, sino que absorbe la fragilidad de la gente, como si fuera un enemigo que logra vencer.

Los sonidos y los olores de desagrado antes mencionados se combinan a su vez en el túnel con unas determinadas imágenes. Las imágenes más recurrentes son “multitud de personas” y “estrechez”, las cuales guardan relación entre sí, ya que la gran multitud genera esa sensación de “lo estrecho”, gracias a la cercanía casi obligatoria con otros cuerpos: *“generalmente estoy muy cerca de las personas como tal, porque precisamente como el lugar es tan estrecho a la hora pico es mucha la gente que se mueve por ahí, entonces el espacio es muy reducido, entonces no me agrada”* (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018). Estos cuerpos se sienten cerca, se oyen cerca y se huelen cerca, cuerpos de los que no se sabe nada, pero se espera lo peor: *“yo no sé si están enfermas, no sé, yo soy muy asquenta”* (Anónimo, comunicación personal, 30 de enero de 2018).

La estrechez construida alrededor de la imagen, el sonido y olor de la multitud se ha aumentado en el último par de meses. En el periodo de julio-agosto de 2018, la migración venezolana a la capital del suroccidente no sólo se ha concentrado en los alrededores del terminal, sino en el túnel mismo. Son cada vez más los migrantes que piden dinero en el interior del túnel, sobre todo en las horas de la tarde, en las horas pico. En un principio eran bastante tímidos al emplear los mecanismos sonoros de sus compañeros vendedores y empleados, su volumen no era tan alto, y no tenían tanto éxito. Pero una vez pasadas las semanas, mientras se tuvieron más confianza y se conectaron más con el movimiento del espacio y entendieron sus lógicas, empezaron a hablar más fuerte y a ser más demandantes, pidiendo colaboraciones monetarias, mientras muestran fajos de bolívares devaluados. Así, han ido adhiriéndose cada vez más al espacio, aun cuando se sitúan sólo entre las 5 y 6:30 de la tarde.

En los últimos meses la espacialidad visual, sonora y olfativa, gracias a estos nuevos actores se ha multiplicado y se ha esparcido a lo largo del túnel, no sólo en la zona comercial y pública del mismo. Sobre este nuevo movimiento de dinámicas, no tuvimos acceso a

hablar con las y los transeúntes, pero espacialmente sí han visto su espacio de tránsito considerablemente más reducido.

La estrechez también se produce por la desesperación de la gente de salir rápido, ocasionando que muchas veces se choquen como si se tratara de partículas encerradas, *“la gente lo golpea a uno con las maletas, todo el mundo quiere pasar rápido, o sea, todo el mundo tiene como afán para cruzar ese pedazo”* (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018). Entonces, las otras y otros desesperados en vez de ser compañeros de estrés, desespero y afán, se convierten en competencia, en desconocidas y desconocidos distintos, ajenos, e incluso agresivos: *“no son como personas agradables, en el sentido que no son amigables porque van como muy de afán”* (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

El olor a personas, a humores, a sudor, se combina con la imagen de la multitud que pisa y de los habitantes de calle que piden. La imagen de estrechez está ligada al efecto que la multitud y sus voces produce, al igual, claramente, de la estrechez producida por los puestos y las voces de los pregones de vendedores. El olor a suciedad y mugre, se enlaza a la imagen de “sucio” “cochines”, al “piso sucio”, a las “paredes sucias”, *“uno para donde mira hay basura. Como decía, hasta detrás de los cuadros hay basura. No es muy aseado que digamos. (...) las entradas, a veces como que están repartiendo esos volantes o la comida precisamente de esos lugares, está tirada en el piso”* (Anónimo, comunicación personal, 30 de enero de 2018). Las ideas van enlazadas, pero no por ello son armoniosas para las y los transeúntes, por el contrario, es como si estos enlaces hipersaturaran la experiencia de transitar el túnel.

Esta falta de armonía dice, pues después de todo, como lo plantea Cerdá (2012), los espacios son contruidos desde la memoria, hecha a su vez de sonidos, olores e imágenes vividas que quedan en la memoria, dando cuenta de un lugar, más allá de su dimensión física:

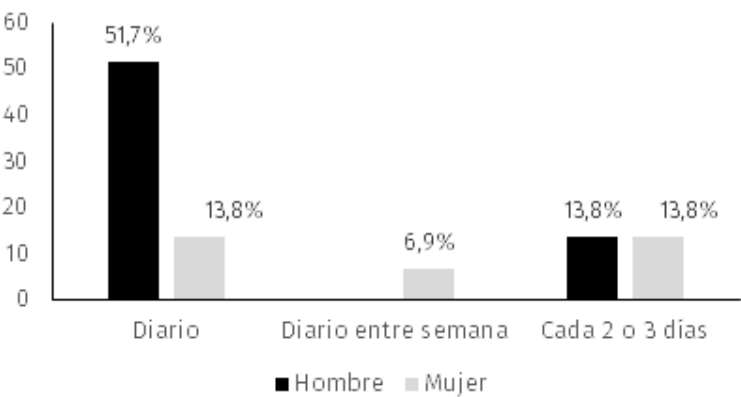
“la ciudad es un espacio no siempre delimitada (...) la ciudad se configura con lugares para la interpretación” (Cerdá, 2012, p. 146).

Como se dijo anteriormente, esta construcción de la gran combinación casi inmanejable para los sentidos dice sobre el túnel, pero también sobre las y los transeúntes que lo construyen de esa determinada manera. En este sentido, cabe preguntarse tal vez si todo este grupo de desconocidos y desconocidas están unidas por historias de vida de alguna manera parecidas, para que compartan este desagrado por los olores, los sonidos, las imágenes y la combinación de estos que propone el túnel. Esta historia de vida pasa, como lo dijimos anteriormente por frecuencias de tránsito, y además también podemos decir ahora que pasa por la diferencia sexual. No es una diferencia totalitaria, pero hay una relación dada por el chi-cuadrado, en un 0,34 en relación sexo, y agrado o desagrado de sonidos y en un 0,30 en relación sexo y agrado o desagrado de olores.

Así, las mujeres que transitan frecuentemente el túnel, suelen ser las personas que más desagrado sienten por los sonidos y olores del mismo, por tanto, son las que más incómodas se sienten y más intentan huir del espacio. Las mujeres, sin distinción de edad, que transitan frecuentemente son las personas más sensibles, que logran oír, ver y oler diversos fenómenos, aun en medio del desagrado.

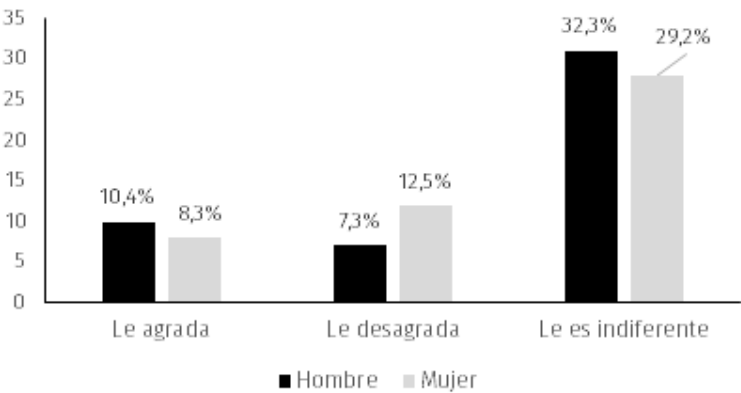
¿Por qué se podría decir esto a pesar de la muestra no es estadísticamente representativa? Si miramos únicamente las personas con alta frecuencia de tránsito, podemos ver que la mayoría son hombres, sin embargo, las personas que manifiestan mayor desagrado, son las mujeres, mientras que ellos se muestran más indiferentes a sonidos e incluso los olores les parecen agradables, como se ve en las siguientes gráficas.

Gráfico 12.
Alta frecuencia de tránsito por sexo.



Fuente: *Elaboración propia.*

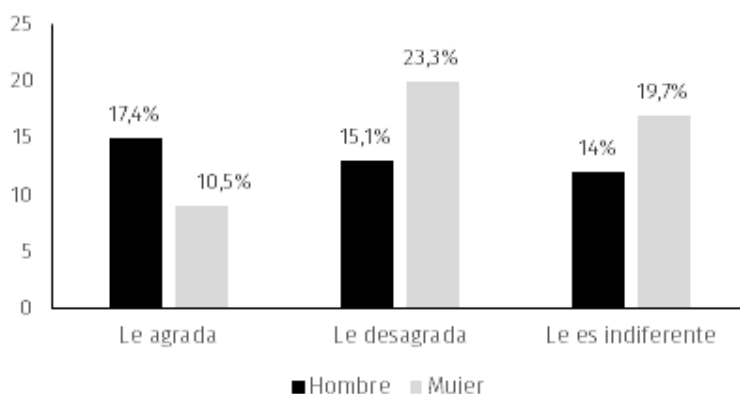
Gráfico 13
Agrado, desagrado e indiferencia a los sonidos en transeúntes



Fuente: *Elaboración propia.*

Gráfico 14.

Agrado, desagrado e indiferencia a los olores en transeúntes frecuentes.



Fuente: *Elaboración propia.*

De igual manera, esta imagen de la mujer que frecuentemente transita el túnel no intenta invisibilizar otros transeúntes que se vean atravesados por distintas variables, y que también sientan y experimenten el túnel de esta manera. Sólo es una aproximación para intentar conectar esta visión sobre el túnel a personas que comparten ciertos puntos en común en sus vidas, y cómo esos puntos, en este caso muy ínfimos, las hace ver el espacio de manera parecida. Es un intento, por último, de ponerle una cara y una voz a ese anonimato.

Para estas mujeres el túnel es ajeno, feo, desagradable, asfixiante. Sin embargo, y menos mal, es rápido, lo que lo hace soportable diariamente. Pero al mismo tiempo esa fugacidad es la que tal vez impide la conexión de las personas con el túnel. No se pasa suficiente tiempo dentro de el mismo para acostumbrarse, para hallarle sentido así se pase diariamente por él. Pues, aunque diariamente se le recorre, se lo hace por corto tiempo.

Algunas personas encuestadas y entrevistadas, tanto transeúntes como comerciantes, asemejan el ambiente del túnel al del centro de la ciudad, al de algunas de las galerías de las mismas, por la diversidad de olores y de sonidos, y de su abigarrada combinación. Pero a diferencia de estos espacios, recorrer el túnel no se da al aire libre, ni hay suficiente espacio para quedarse y acostumbrarse a estos olores, sonidos e imágenes de objetos y personas tan juntas. Es abigarrado, pero es fugaz. Tanto, que no alcanza a la conexión del entendimiento, ni siquiera a la costumbre o corporeización para estas personas. Por otra parte, sobre todo por parte de mujeres, se dice que se sienten más seguras en lugares como el centro o la galería porque no están solas, pueden ir acompañadas, en el túnel así vayan acompañadas se separan de su compañía en el camino, tienen que estar pendientes de verlos o verlas adelante o que no las pierdan de vista desde atrás, porque al estar con una persona al lado sienten la sensación de estorbar o la misma multitud las o los separa. Transitar el túnel también parece entonces ser fugaz en la soledad.

Aun cuando la experiencia de recorrer el túnel para ellos y sobre todo ellas, está lejos de ser mágica, sí está muy cerca de ser significativa. Es gracias a las sensaciones negativas que el túnel las y los hace sentir que se ha logrado construir esta percepción del mismo. Esta percepción desagradable, que se queda en la memoria, que es capaz de ser contada, aun cuando el cuerpo llegue a sufrirla un poco, a sentir un poco de náuseas, no es capaz de ser borrada de la memoria. Incluso, las personas se sienten capaces de dar recomendaciones de cómo comportarse dentro del túnel, llevando más allá la reflexión de la percepción construida: *“le diría que camine rápido. No, literal. Y que no vaya a comprar pizza”*. Aunque al mismo tiempo, la misma transeúnte afirma que si le preguntan por la imagen que ha construido de Cali, jamás mencionaría el túnel, *“porque no es agradable para mí compartir esa sensación que yo tengo cuando voy cruzando por allí”*, mientras que la imagen de Cali en general, le recuerda una sensación positiva.

“Hay que dejar de lamentarse de la superficialidad de las relaciones sociales.

La gran ciudad no es un escenario de una pérdida irremediable del sentido.

Es un medio en el que las identidades se dejan leer en la superficie,

en lo que “lo más profundo es la piel”

(Simmel citado por Joseph, 2002, p. 48).

Túnel sordo y ciego

Este túnel sordo y ciego, es construido por personas cansadas del viaje, que se insensibilizan para sobrevivir la rutina de pasar diariamente por el mismo espacio, es por esto, que, al no poder eliminar el espacio, eliminan su capacidad para conectar con el mismo. No se preguntan nada, nada más que sobre sí mismos y sí mismas. Sus reflexiones van hacia dentro. Ellas y ellos, serían los que Joseph (2002), llamaría el transeúnte sonámbulo, pero un sonámbulo rápido que tiene cosas que hacer. La velocidad de este tipo de túnel, puede variar, por la motivación o afán individual de cada transeúnte, afán que como siempre, está adelante esperando en unos horarios específicos [Trabajo, estudio, cita o exámenes médicos].

No pensar, para asesinar el viaje. Tener que hacerse los sordos y sordas para evitar comprar, porque una vez el sonido engancha, se conecta al espacio, se compra y se gasta. Evitar escuchar para no comprar, evitar mirar para no antojarse o no supersaturarse. Esquivar los sonidos, los olores y las imágenes. Esquivar la basura, los papeletos que reparten en la entrada (como la que muestra la siguiente imagen), los cartones de la pizza, los vasos que los transeúntes tiran

al suelo e incluso pedazos de piña que se cae en medio del tránsito. Esquivar e intentar no conectar.

Académicos de sociología y antropología urbana afirman que las ciudades modernas contienen cotidianidades agitadas y desplazamientos cada vez más largos y rápidos. Aunque Cali no sea una metrópoli en ningún sentido, es una ciudad que condensa las dinámicas de gran cantidad de municipios cercanos, ve ir y venir gran cantidad de personas que circulan entre esta capital y sus municipios de origen, adecuándose a mayores distancias en buses intermunicipales con el fin de acceder a algunos servicios.

Esta nueva forma de experimentar aceleradamente el tiempo y el espacio, en comparación con las dinámicas cotidianas de sus municipios de origen, ha afectado la manera en que estos individuos se comportan y se relacionan entre sí. Según autores como Joseph (2002), la movilidad que propaga la ciudad y que viven los seres que la recorren, es fragmentaria y discontinua. Y por esto, que las relaciones sociales que se dan dentro de ella son precarias y superficiales. Esto se evidencia en un espacio público como el túnel y se incorpora en cuerpos como los de estas y estos transeúntes sonámbulos afanados.

Manuel Delgado (2002) plantea que, aunque el espacio público está asociado a procesos identitarios de los individuos, estos procesos más que cristalizadores, son de disolución. Para Delgado (2002) el espacio público es un espacio comunicacional donde se coexiste con extraños, quienes reconocen y acuerdan automáticamente pautas de organización y distribución basadas en lo que el autor llama desatención cortés, teniendo presentes a los extraños que son ignorados, extraños que juzgan y son juzgados a partir de su corporalidad.

En el túnel sordo y ciego, la desatención cortés parece ser ley máxima, aunque en ocasiones no suela ser tan cortés. Las y los transeúntes se organizan y se desorganizan en dos carriles de ida y venida, donde

la velocidad sirve a la lógica de las carreteras nacionales sin doble calzada y los autos que las recorren. Siempre viven pensando cómo poder pasar el transeúnte de adelante sin que eso signifique chocar con la y el transeúnte que viene en la otra vía. Algunos y algunas tienen mayor habilidad para lograrlo. También varía según el día y el estado de ánimo y la carga de la rutina sobre los cuerpos:

“Cuando yo estoy cansada quiero pasar más rápido, porque quiero llegar rápido, pero si voy relajada, o sea hay días que no tengo afán de nada, entonces no me importa si la gente va lento o va rápido. El ambiente con el que paso el túnel es diferente, como que no me afecta tanto la gente lenta, sí, como que soy más paciente” (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

Como buenos sonámbulos, estos transeúntes están dormidos, pero saben sorprendentemente como desenvolverse exitosamente durante todo el recorrido, como con un lenguaje aprendido de la velocidad. De los pocos pensamientos que se permiten en la aceleración es el cálculo, de cómo lograr sobrepasar al de adelante sin chocar con la persona que viene en sentido contrario:

“Pues yo no sé, que ahí como que se acumula toda la gente, que toca como saltarse a la gente, por lo menos yo voy rápido, como si estuviera en un carro haciendo carreras entre la gente para poder pasarla porque a veces hay gente que viene y va y uno no tiene por donde caminar, entonces esa es como la diferencia, y pues el hecho de que sea un lugar cerrado, me hace como una diferencia de una calle como tal” (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

Lo podemos ver, al escuchar la comparación que hacen algunos transeúntes de su caminar en el parque que recorren antes del túnel y en el túnel mismo, donde el primero parece ofrecer muchas posibilidades de pasos y de rutas, mientras el segundo, parece absorber al transeúnte en una sola posibilidad, adelante:

“Ah bueno, no lo paso tan rápido el parque porque primero, uno tiene que mirar por dónde va caminando porque eso si va por la noche, las piedras, y pues tampoco la que se mata, y ya cuando uno entra al túnel, el piso es, ya él pues el piso normal, entonces uno ya tiene la confianza de que está caminando por una parte estable, pues. Además, que es sólo un carril, o sea, no tienes mucho qué pensar “por dónde me voy”, no, usted se metió y ya” (Anónimo, comunicación personal, 30 de enero de 2018).

Al entender las y los transeúntes sonámbulos Lindón (2014) afirma que, en este uso del espacio público, los individuos, según ella, tienen una débil conciencia espacial. La autora plantea que el tener una relación con el espacio ha sido una de las experiencias “primigenias” de todo individuo, pero al ocurrir a cada instante en el flujo cotidiano, al estar de manera efímera, se puede perder la conciencia o memoria de ello. Lindón (2014) también afirma que el transitar se ve afectado por la cotidianidad y la repetitividad, y es por esto, que muchos de los espacios que los transeúntes recorren no construyen relaciones de significado con los sujetos, pues estos se han visto cegados por sus propias cotidianidades.

Pero ellos y ellas, quienes intentan sedarse del tramo que recorren, se ven permeados por el túnel mismo, así lo eviten. Tal vez la diferencia entre las y los transeúntes asfixiados, es que estos logran concentrarse en un sólo elemento del túnel a lo largo de su viaje, un elemento que no entienden en contexto, sino que incluso algunos y algunas logran pensarlo ajeno al túnel como método de protección a la sobresaturación.

Podríamos decir, entonces que, aunque los individuos se anestesien de la cotidianidad y la repetitividad haga estragos en ellos y ellas, evitando una conexión lúcida con el espacio, la conciencia espacial no se borra del todo. Estas personas siempre están creando estrategias constantes de cómo salir más rápido, de cómo evitar la estadía. En ese proceso, van construyendo y aprendiendo el espacio de memoria. Se saben los huecos, los espacios más estrechos o más anchos, a

veces los pueden nombrar o a veces sólo el cuerpo lo sabe. Saben igualmente, cuál es el carril indicado por el cual andar, y cuándo sí y cuándo no violar las fronteras entre carril y carril. También entienden el túnel como un espacio con obstáculos, que deben pasar, donde los obstáculos son los otros transeúntes y donde la voluntad de pasarlos varía según el peso de la cotidianidad.

Kuri (2017) afirma que el espacio es un soporte material, y al mismo tiempo, simbólico de “los procesos constitutivos de la memoria intersubjetiva” (Kuri, 2017, p. 16). En la línea de la memoria, Ricouer (citado por Kuri, 2017) pone sobre la mesa el concepto de *mundanidad de la memoria*, para dar cuenta de la dimensión sensorial, donde nos vinculamos con la realidad a partir de la vista, el olfato, el tacto y el oído, por esto para el autor hablar de memoria, intrínsecamente es hablar al mismo tiempo de la relación espacio y cuerpo. El autor afirma que la memoria corporal se puede observar en la capacidad para orientarse, desplazarse y vivir en los lugares, sabiéndose limitado por la experiencia acumulada tanto propia como ajena, “lo recordado”, está relacionado a espacios específicos.

En este sentido, el saber ubicarse, el saber desplazarse, el contar con la experiencia acumulada que les permite desenvolverse exitosamente en el túnel, les permite lograr en muchas ocasiones, pasar al de adelante, dando cuenta de esa memoria espacial de la que habla Recouer (citado por Kuri, 2017). Esta memoria se construye de pequeños momentos de conciencia e inconsciencia, donde en los momentos lúcidos de la primera se pueden construir constantes estrategias de tránsito espacial, y donde la segunda solo puede ser gracias a esa memoria, sobre todo en un espacio tan transitado como el túnel. Esta memoria espacial contribuye a la construcción de la percepción de lo que es el túnel para estos transeúntes, porque no se necesita estar consciente de todos los días vividos dentro del mismo para hacerse una idea e imagen. Después de todo, la percepción se construye con lo que queda en la mente, en la memoria.

“Los momentos lúcidos” o “conscientes” son entendidos por Goofman (citado por Joseph, 2002) como “situaciones de alarma” constantes de los cuales se defiende desde la reserva, para evitar ser invadido y en ocasiones identificado, como también para evitar choques o embotellamientos. Pero, por otro lado, Joseph (2002), dice que el transeúnte también se puede dejar cautivar por un rostro o un momento inesperado, porque, además, todo lo que tiene es su mirada, que muchas veces es víctima de la precariedad del tiempo y de la longitud del mismo espacio.

Hay que decir pues tres cosas juntas: la tensión, la incertidumbre y la ambigüedad son características *experimentadas* por los actores, características propias de una situación y constitutivas de un régimen de intercambios sociales. No son ni estados psicológicos presos al intercambio ni son fallas de la socialidad: son por sí mismas una positividad social; son los indicadores de una socialidad precaria y, por tanto, son significativos como tales. (Joseph, 2002, p. 105).

Esto deja ver que, aunque las interacciones y las relaciones en un espacio público como el túnel, son superficiales, no siempre son simples, no se acomodan en una sola descripción e incluso las categorías que se usan para describirlas son contradictorias, como es el decir, que los transeúntes son indiferentes, pero al mismo tiempo están en una alerta constante. Sobre todo, porque el túnel es un espacio que les ofrece todo el tiempo situaciones de alerta, en un contexto de velocidad y estrechez, pero que estos y estas transeúntes han aprendido con el tiempo, cada vez, a sortear con mayor sabiduría.

Para Joseph (2002) en el espacio público no hay lugar para la intersubjetividad, pues “lo que está en juego son experiencias y no conciencias” (Joseph, 2002, p. 53). En ese mismo sentido, plantea que las inmediateces de las percepciones implican un antónimo a la construcción de un juicio. La idea de percepción de un espacio público específico, que sirve como un anclaje fijo a las dinámicas móviles de la vida social, parece una idea poco probable a desarrollar por transeúntes móviles,

que tienen experiencias efímeras. Sin embargo, a diferencia de lo que plantea el autor (Joseph, 2002), aquí se puede evidenciar que la experiencia vivida del transeúnte, aun cuando muchas veces puede ser corta y superficial, implica una conciencia que ayude a construir constantemente mejores estrategias de tránsito.

Estas estrategias ayudan a construir el túnel como un espacio con gestionado que reta a los transeúntes a pasar cada vez más rápido, que los reta a aprenderse el espacio, a tener conciencia espacial. Pero, sobre todo, podemos ver cómo, aunque no todos los días se tengan conexiones lucidas con el espacio, no se es “sonámbulo” todo el tiempo a pesar de pasar frecuentemente por el espacio, porque el túnel exige ciertas destrezas para ser recorrido.

Por otro lado, podemos decir que el túnel al ser un espacio construido social y simbólicamente, sí conecta con las y los transeúntes. Ya que este tipo de personas establecen una conexión más que al espacio físico, al espacio social, a la rapidez y a la destreza del mismo. Más que ver las paredes, el techo o el suelo, estos transeúntes miran los otros transeúntes, que al fin y al cabo son, lo que a su vez también, hacen y dan sentido a los que es el túnel. En esta vía, en la medida en que ellos y ellas viven activamente la parte más social y simbólica del túnel, son capaces claramente de dar cuenta de él mismo y de construir una percepción y narración sobre éste.

No se tiene mucho nivel de detalle del estado de las paredes, el piso o el techo, pues las personas se concentran en las dinámicas sociales del túnel y la manera en que ellos y ellas las viven, se concentran en la velocidad y el afán, a serlo y a sentirlo. El túnel es “algo rápido para salir al otro lado”, una “vía rápida” “acorta distancia a comparación de otras rutas”. Otros y otras, incluso lo llevan más allá, y afirman: “me siento ligera y rápida”.

En este mismo sentido, las y los transeúntes afirmaron que lo que más les disgusta, en medio de su indiferencia es “la gente” en general,

lo que tiene sentido en el contexto de su afán y su atención por la dinámica social del espacio. Específicamente dijeron que les disgustaba: “la gente que pide”, “la multitud”, “la congestión”, “acumulación de personas”, “chocarse con la gente”, “el ruido de la gente”, “las personas que vienen en contravía”, “los vendedores atravesados”, “la gente que camina lento” “desespero por la multitud”. Por otra parte, lo que más gusta es la funcionalidad de permitirles pasar al terminal de la manera más rápida posible y que acorta el camino, ya que por los alrededores es más complicado, lento e inseguro.

Estos y estas transeúntes llevan el transitar, el caminar, una práctica activa, una práctica social, lo suficientemente importante para darle sentido a un espacio, un espacio que no se camina igual que ningún otro. Esto también lo ha podido ver Lanng (2014) en su trabajo *How does it feel to travel through a tunnel?* afirmando:

The proposition is that transit spaces should not be necessarily “placeless” and transport is not, per se, a passive and desensitized practice. There may be many indifferent or alienating experiences related to travelling through transit space, but this is not the only outcome of urban mobilities (Jensen, citado por Lanng, 2014, p. 6).

Lo cual, deja ver que el transitar el túnel así haya sido pensado y hecho meramente para pasar, no necesariamente es un *no-lugar* y que puede ser un espacio donde los individuos experimenten corporalmente vivencias que ellos y ellas llaman “funcionales” para sí mismos, que, aunque superficiales, mundanas o cortas, son útiles y significativos para sobrevivir a su vida cotidiana. El túnel se convierte entonces en esa metáfora del viaje del oficinista, de su tedio cotidiano, de su afán de llegar a su oficina o a su casa, pero al mismo tiempo, quien en medio de su cansancio es capaz de seguir produciendo estrategias espaciales de supervivencia al tránsito.

El mismo Joseph (2002) reconoce que “*el sonámbulo es un ser pragmático en el sentido de W. James. Ha renunciado a encontrar sentido: lo conoce de antemano y con exceso*” (Joseph, 2002, p. 16). La luz

está en reconocer que lo pragmático es experiencia acumulada, es memoria espacial, producto de una pregunta pasada por el espacio, pero latente en el presente continuo que se activa en situaciones de alarma que en el túnel son constantes por la cantidad de transeúntes afanados, como también, resultado de una relación sensorial y simbólica, donde el sentir y el pensar no se entienden por separado, y que se anclan en las ideas representadas del túnel mismo. También e incluso más importante es reconocer que los sentidos se tienen que estar encontrando o inventando para sobrevivir la cotidianidad, y es por esto, que se construyen estrategias de paso para lograr el tránsito. En el túnel el tránsito no se puede dar por asumido.

Por otra parte, aún en este papel heroico del transeúnte veloz y fugaz, también hay un transeúnte humano, que, aunque siempre intenta tener una conexión fija que lo salve, también lo distrae su humanidad, su cuerpo, pero nunca deja su velocidad. Algunos transeúntes, deciden comprar pizza, teniendo en cuenta el afán, la economía e incluso la curiosidad. La tragedia del viaje cansa y da hambre. Aquellos y aquellas que “los/las cogió el hambre”, dicen que lo mejor del túnel son “los vendedores amables” y “la comida”. Aunque algunos afirman que el túnel es sucio no les parece contradictorio comer dentro del mismo: “yo me imagino que es bien porque o sino les pondrían problema para vender, como están ahí expuestas”, “El que está acostumbrado come lo que sea”. El hambre da en el camino. La compran, y se la van comiendo mientras siguen el recorrido apurado, no hay tiempo para sentarse en la panadería, Otros y otras, por el contrario, ni se inmutan en los detalles del pan o la pizza, ni la miran, y sólo usan su sentido de espacialidad guiada por el pregón de los vendedores, para no chocar con los puestos comerciales que invaden gran parte del paso peatonal.

Según las descripciones, el sonido, aunque se logra apaciguar mentalmente para ser soportado, no se silencia del todo, ya que constituye una de esas guías espaciales, cuando no se mira mucho a los lados, sino simplemente para el frente. El sonido es presencia, y

escucharlo sabiamente es poder transitar el túnel con éxito. El oído y la espacialidad van fuertemente relacionados, tanto en el plano social como el biológico. Es por esto que, aunque el túnel sea sordo en cierto sentido, el de apaciguar los volúmenes, no es sordo del todo, porque permite construir estrategias de tránsito.

Hablando sobre los sonidos del túnel en su cotidianidad, una transeúnte afirmó incluso que la importancia de los sonidos no se ve invisibilizada por la cotidianidad, sino que estos la alimentan, la hacen sentir completa: *“como que ya los espero, como que ya soy más... si bien ya pasan desapercibidos, si bien ya dan igual, también los tengo más presentes, al ser más seguido el tener que pasar por ahí.”* (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

Aunque todos estos y estas transeúntes deben, para tener éxito, fijarse en la dinámica social, en “la gente”, como ellos mismos lo afirman, también hay otros puntos fijos a los cuales distintos transeúntes se aferran dentro del túnel al transitarlo. Esto varía de individuo a individuo, qué recuerda y qué no. Es como si cada uno concentrara su atención en un sólo objeto para desviar la atención de todo lo demás y no hipersaturarse. Lo podemos observar con lo afirmado por una transeúnte:

“Evito ponerles cuidado a los vendedores, y miro los cuadros y como el ambiente alrededor, yo miro mucho las paredes, el techo, mientras voy caminando, el piso solo lo miro cuando voy entrando por precaución de que no me vaya a caer” (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

“Que siempre como que observo son los cuadros que están a los lados, eso es lo que me genera como interés, nunca me di cuenta cuando los pusieron, como que de la nada aparecieron ahí que me llama la atención, algo diferente en tanta monotonía” (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

Para otros, el punto fijo que miran es la salida del otro lado y dejan que su experiencia acumulada y su oído espacial las y los guíe: *“No,*

es que yo siento que la verdad como camino rápido yo no me doy cuenta si vamos como en determinado espacio no, eso me da lo mismo a mí" (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

Sin embargo, aunque algunos y algunas bloquean la vista lateral sí tienen una idea global sobre el túnel, sobre su estética y cómo debería ser una guía de comportamiento sobre el mismo:

"Es un poco feo y oscuro", "Es como café, diría negro, pero tampoco". Y claramente, "estrecho", y en algunas ocasiones, "inseguro" (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

"Pues yo diría que es un lugar de tener cuidado, pues a mí nunca me ha pasado nada, es un lugar que uno tiene que pasar lo más rápido posible, pues no es muy agradable que digamos. Pero no sé, tampoco, lo pondría en esos términos porque se ve muy dramático. No sé cómo describirlo. No sé, es un lugar cerrado que hay que pasar lo más rápido posible, porque hay demasiada gente a veces, y es como complicado caminar" (Anónimo, comunicación personal, 30 de enero 2018).

En ese mismo sentido, aunque aprecian la rapidez y la efectividad y se estresan por la cantidad de personas con la que se relacionan, y se concentran más en la experiencia social, también afirman que sería importante que el túnel recibiera más atención y cuidado, pues es necesario restaurarlo, que no esté tan abandonado, que esté más iluminado, amplio y seguro, incluso algunos, piden más modernidad en general. Lo que muestra que, aunque apagan muchos de sus sentidos, otros siguen despiertos recuperando información, en orden de construir una percepción del espacio y poder saber cómo comportarse dentro del mismo, en orden de construir la espacialidad en la memoria.

Esta percepción negativa del túnel está alimentada no sólo por la percepción sensorial propia, sino también enmarcada en un relato histórico construido por otros y otras. Varias transeúntes afirmaron que les habían dicho que debían tener cuidado al pasar por ahí,

desde el inicio de sus primeros viajes. Lo que deja ver al túnel como un objeto importante en el imaginario no sobre Cali, pero sí sobre el viaje en bus a Cali, es entonces, casi un mito de los viajeros inter-municipales frecuentes:

"A mí me dijeron cómo tenía que cruzarlo. Me dijeron que tenía que cruzarlo muy rápidamente, sin hacer contacto con nadie, pero sí, tenía que cruzarlo muy rápidamente y no prestarle atención a la gente alrededor. (...) Me lo dijo gente que ya había estudiado allá y mis papás, así, gente muy cercana. (...) es como algo que puede que comparta la mayoría de la gente, no sé, no falta el que le guste, pero yo creo que la mayoría sí trata de minimizar esa parte del día pasando por ese espacio, como que hacerlo más corto de lo que es" (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

"Porque uno escucha la gente, uno se deja llevar por lo que la gente dice, que en el túnel roban... y he escuchado de gente que la han atracado. Eso, entonces eso lo predispone a uno (...) pues gente específicamente no, sino que uno escucha comentarios de las otras personas que van, por ahí en los lugares que uno transita hablando de eso. A mí nunca me ha tocado un caso, pero... yo toda la vida he tenido esa concepción porque es siempre lo que he escuchado. Entonces ha sido más que todo por eso" (Anónimo, comunicación personal, 11 de marzo de 2018).

Lo cual nos deja ver cómo las percepciones de este túnel del afán, de la vida acelerada y fragmentada, pero llena de los obstáculos que son otras gentes, se construye a partir de muchos matices, unos más heroicos que otros, unos pretendiendo elevar el tránsito a una práctica no sólo social sino supremamente racional y sagaz, pero por otra parte deja ver la humanidad de esos héroes y esas heroínas, que también se distraen, que también les da hambre, que también necesitan escuchar para ubicarse. Por último, estos y estas transeúntes también construyen un túnel de barreras a superar, por la carga simbólica que han depositados otros y otras en ellos y ellas: "lo que nos contaron".

En este sentido, se podría decir que los viajeros nadan rápida y lucidamente a través de un contexto construido por un entorno social que implica convivir como lo afirma Delgado (2002), con una multitud de extraños con los cuales se compite a través de ese terreno árido y complejo que es atravesar el túnel como rivales y no como compañeros. Todo esto, desenvolviéndose en interacciones discontinuas que producen relaciones superfluas y fugaces en medio de su precariedad y fragmentación, de las cuales dan cuenta cuerpos exitosos del tránsito de los que Joseph (2002) suele llamar sonámbulos. Este tipo de transeúntes muestran al final, como se vio a través de Kuri (2017), la complejidad de caminar “dormido”, evidenciado un tipo de cuerpo que empieza a ver y a aprehender a través de otras partes de sí mismo, más allá de los ojos.

Capítulo 2

Viaje [V=90 km/h]

Recorrer el túnel sin afán, mirar para los lados y caminar tranquilamente, pero siguiendo el ritmo y la velocidad del túnel, a veces, cuando se quiere. Sin embargo, puede detenerse, poner las estacionarias y consumir un pan o una pizza, ya sea porque tiene un hambre fugaz que no espera al llegar, o porque ya es una costumbre parar un poco en el camino para comer y disfrutar la pizza de dos mil. Aunque algunos transeúntes del “túnel ciego y sordo” también son consumidores ocasionales de pizza, el disfrute de la misma, es muy distinto, y esto hay que distinguirlo. El túnel viajero/turista no trae afán, “se goza el viaje”.

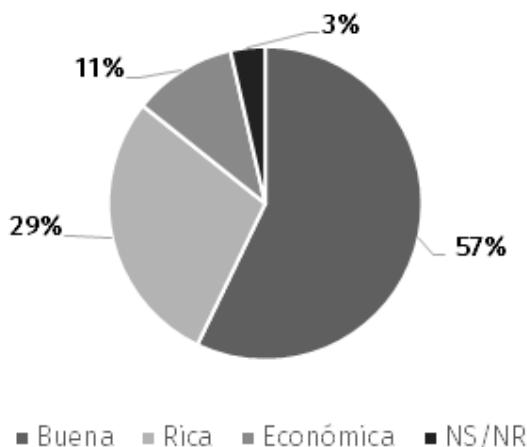
No hay afán, pero se respeta el ritmo del túnel, unos días más que otros, sobre todo en horarios no tan transitados. Aunque más que respeto es demostrar que se ha incorporado y aprendido el ritmo de esta ciudad comprimida e hiperacelerada. Estos y estas transeúntes, traen el ritmo de su pueblo y su despreocupación casi antiurbana, pero siguiendo un patrón de pasos y ritmos urbanos. Disfrutan el túnel porque deja convivir las lógicas rurales/pueblerinas-urbanas, resignificando la aparente contradicción de las mismas. Aunque en general en todo el texto se habla de transeúntes que viven, son de o van hacia un pueblo o municipio cercano, los transeúntes expues-

tos en este capítulo son aquellos que traen ciertas materialidades y prácticas que ponen dicho pueblo o zona rural en la superficie.

A estos y estas transeúntes les gusta que haya mucha gente para verla pasar, pero también para interactuar con la misma. Los espacios poblados les generan bienestar e incluso, sensación de seguridad: *“Cuando uno vive solo le gusta ir donde hay gente”* (Anónimo, comunicación personal, enero 22 de 2018). El poblamiento del espacio no sólo lo disfrutan por la estancia de los transeúntes sino también de los vendedores informales y empleados de local, dicen que son muy amables y su actitud es una de las cosas que más les gustan del espacio. La oferta de posibilidades comerciales que muestra el túnel incluso es atractiva en comparación a ese hogar pueblerino, con menos ofertas de comercio, con menos gente y con más silencio.

“Bien, otro ambiente, más gente más comercio, más transporte a comparación de Palmira. Hay cosas bonitas que llaman mucho la atención, la gente, el servicio. Es seguro porque hay mucha gente, no hay delincuencia” (Anónimo, comunicación personal, enero 22 de 2018).

Por otra parte, el consumo de comida es un eje fundamental en su experiencia en el túnel: *“Bonito no, pero es agradable ver las comidas”* (Anónimo, comunicación personal, enero 22 de 2018). Para muchos es una parada obligatoria de su paso por Cali, la experiencia de consumo no sólo pasa por el servicio amable ofrecido por los vendedores, sino también por la comida en sí misma, su sabor y su precio. Aunque es un paso obligatorio para algunos y algunas, no hubo mayor detalle en la descripción del sabor de la pizza y el pan, la mayoría describió la comida como “buena”, sin ir más allá de ello. Es decir que, aunque gusta, consumirla no es una experiencia trascendental en sus vidas. Mientras el adjetivo de “buena” fue nombrado en un 51,6%, el “rica” sólo ocupó el 25,8% y el “económica” un 9,7%.

Gráfico 15.*Opinión sobre la comida.***Fuente:** *Elaboración propia.*

No hay una agenda apretada, se viene y se va con tiempo de sobra. No se tiene ese afán de llegar a alguna parte ni huir de otra, incluso teniendo citas fijas como las médicas. Las personas que viven lejos de Cali, llegan con gran tiempo de anticipación y pueden parar cómodamente a comer algo en el túnel mientras llega la hora de la cita. También hay personas que llegan a Cali y se quedan esperando en una de las panaderías del túnel, a que los recoja un familiar o un conocido, y en esa espera, toman o comen algo.

Además de la comida, como uno de los principales atractivos del túnel, su funcionalidad es admirada por estas personas. Estos y estas transeúntes, aprecian más que las y los otros, la facilidad de tránsito que hay para entrar a la terminal materializada en el túnel. Éste les permite “muy fácilmente”, poder tanto ingresar al terminal, como salir del mismo. “Algo” rápido y seguro para los peatones, a comparación de la calle en general frente a los carros u otros agentes;

un acceso directo: “es más rápido y seguro porque no hay carros ni delincuentes”, “Rápido, libre acceso directo”, “Es chévere porque no hay necesidad de caminar tanto”, “Forma sencilla y gratis de agilizar el proceso de entrar al terminal”.

El parar a comer, pero al mismo tiempo, admirar el ritmo del túnel, de la velocidad y facilidad de paso que ofrece, como el poder seguirlo si se quiere, es una combinación de las lógicas de los lugares de donde vienen y a los que van, es la combinación, la conexión misma que se visibiliza en el túnel y lo que compone y da sentido al túnel mismo: las lógicas rurales y pueblerinas del reposo, y los pasos acelerados ciudadanos, como unas formas aprehendidas del cuerpo de comportarse y manifestarse.

La conexión urbana-rural/pueblerina en la ciudad de Cali, también se ha planteado en otros trabajos. Caicedo (2018) visibiliza una Cali con rezagos rurales en su texto *Porque el rastrojo sigue creciendo así haya machete: La experiencia corporal del desplazamiento. El caso de una familia campesina en Cali* dejando ver cómo las lógicas rurales no se eliminan por completo en la agitada vida urbana. El túnel del terminal mantiene vivas esas conexiones no como rezagos, sino como la conexión misma, las evidencias en esos cuerpos rurales o pueblerinos que corren tratando de seguir un estilo de vida urbano acelerado, pero que al mismo tiempo corren por la necesidad de volver a casa. Esto se evidencia en cuerpos que llevan mercancía para el pueblo, o van con la maleta o con el canasto cargado de pasar el fin de semana en la casa, pero caminan a la misma velocidad del oficinista, si así lo quieren. Los comercios obedecen a estas mismas lógicas que combinan la relación rural y urbana que se ha planteado en cierta parte de la literatura como contradictoria o antagónica pero que en ciudades intermedias como Cali en un contexto como el latinoamericano, no se pueden entender la una sin la otra. Esto se evidencia en la informalidad, pero también espontaneidad del pregón del vendedor y en la estética de los panes con forma de animales, como la tortuga o el cocodrilo de ojos verdes, incluso, en

la presencia de las mujeres indígenas Misak que venden frutas sólo ciertos meses del año cuando hay cosecha de fresas o de uchuvas.

En el túnel se puede llevar costales, bolsas grandes y pesadas que evidencian la relación con lo rural y lo pueblerino, siempre y cuando se camine rápido. Pero por la misma velocidad, siempre será apreciado el poco equipaje citadino. Sin embargo, caminar con costales y bolsas gigantes de una manera rápida no es tan extraño en cuerpos jóvenes, viajeros que han aprendido a enlazar ese viaje, la relación del pueblo y la ciudad mediana. Ese caminar encartado pero afanado es la performatividad de esta relación con las raíces.

Esto genera preguntas sobre la identidad de los viajeros. ¿De dónde se es, del pueblo o de la ciudad? El movimiento pendular de algunos de estos viajeros que atraviesan el túnel, los más frecuentes, son de ese tránsito, de ese viaje, de aquí y de allá, del pueblo y de la ciudad, pero no del todo de ninguna parte, siempre en la mitad... Cuando no se es ni de aquí ni de allá, el tránsito mismo parece ser el importante. Y contar el túnel y lo que representa, cobra sentido. Más que los rezagos de los que habla Caicedo (2018) el túnel habla del presente mismo y de la convivencia entre estos dos espacios interconectados, interdependientes y para nada contradictorios sucediendo todo el tiempo.

Por último, parece importante poner sobre la mesa lo dicho por Caicedo (2018), quien afirma a Cali como:

“Una ciudad que parecía no confiar en ella misma, que pensaba necesitar los “valores campesinos” pero al tiempo los censuraba. Esto demuestra que la urbanización de una ciudad como Cali produjo espacios para que esas prácticas se mantuvieran en el cuerpo, pero, en otros términos. Aquellas marcas imborrables se han compartido de generación en generación y actualmente se manifiestan mucho más que antes: ahora se quieren tomar decisiones futuras pensando en ellas. El fenómeno del retorno, tan inevitable en el campo colombiano actualmente, está

contando que la flexibilización del mundo urbano ya no es una garantía para subsistir al destajo. Volver implica establecerse con una subjetividad política distinta, con una lectura de la producción de la vida que no es la misma. Esto se ve venir, y con las reflexiones del presente escrito se puede pensar en esas formas de regresar” (Caicedo, 2018, p. 9).

Caicedo (2018) da unas pequeñas luces del porqué un espacio como el túnel, que representa y visibiliza esa conexión, a pesar de ser la entrada a Cali, para muchos no es un espacio que se construya en el imaginario de la ciudad, entre algunas otras razones. Si la ciudad y sus ciudadanos quieren negar esas raíces con el campo y con el pueblo, también cobra sentido no querer visibilizar esta comunión que exalta el túnel de la convivencia y la interdependencia de estos dos espacios. También, dibuja estos cuerpos transeúntes del túnel como unos cuerpos particulares que llevan un saber aprendido de cómo ser campo/pueblo en la ciudad, cómo seguir siendo de dónde se es, pero al mismo tiempo pasando desapercibido en el caminar de lo urbano.

El túnel, al ser esa conexión exacta, da pie para que quienes lo transitan lo vivan en ese perfecto equilibrio o que acentúen más un lado, que el otro, de acuerdo a su propia historia de vida. Es ahí como, aunque muchos viajan con el fin de asistir a una cita o examen médico o a visitar a un familiar, también hay casos específicos que dan cuenta de las relaciones y conexiones tan profundas de los viajeros con relaciones cercanas, propias del pueblo. Algunos y algunas jóvenes y adultos atraviesan el túnel con el fin de llegar y salir de la cantina que queda al lado del mismo. Estas y estos transeúntes son originarios del departamento del Cauca, específicamente del norte. Su motivación es ir a la cantina para encontrarse y pasar un buen rato con otras personas provenientes de su mismo pueblo, que trabajan o han trabajado en la capital del Valle. Al final, al venir cada ocho o quince días en fin de semana, la cantina para ellos y ellas es un espacio prolongado del túnel, ya que no pueden entender el túnel sin ella. En este sentido, el túnel se convierte en un espacio

de encuentro con sus amigos y conocidos del pueblo, pero en un lugar “más chévere”, como dicen ellos y ellas. Es un lugar que les hace sentir la transición.

Además de ser un espacio de encuentro para el ocio, el túnel desde la experiencia de estas y estos transeúntes caucanos, da cuenta de los rezagos del viaje y de los rezagos de la relación interdependiente de Cali y sus municipios aledaños, de las conexiones que tienen estas personas con su pueblo, pero también que una vez pisada la ciudad, no se pueden desligar completamente de ella, de sus lógicas y de lo que ésta les ofrece. Que ahora ésta también vive en sus cuerpos, en una pequeña parte de lo que son, sin borrar sus relaciones cercanas propias del pueblo.

Aquí, el túnel deja de ser un espacio de paso y da pie para otro tipo de relaciones como el encuentro o incluso un espacio de socialización y aprehensión social y cultural de la que habla Fabre y Egea (2014) en su texto *Identidad, mito y rito en los no-lugares*, donde afirman que el espacio público habitado para “el botellón” donde jóvenes españoles se reúnen a socializar, es a la vez un rito de paso. Aquí, la socialización en la cantina del túnel, es no sólo un encuentro, sino un afán por el mantener conexiones y relaciones de la gente del pueblo, en un contexto urbano. La misma gente de siempre, pero con la diversión y la posibilidad que sólo ofrece la ciudad, que a su vez no es la ciudad en su gran extensión, sino que es un pedazo de ciudad que está directamente conectada, a través del túnel, con ese mismo pueblo.

La falta de afán urbano se ve reflejada no sólo en el parar, quedarse, comer, o en el llevar consigo grandes objetos propios del pueblo y de la falta de velocidad, sino también en la percepción de la temperatura. Este factor es uno de los que propicia y ayuda a producir la voluntad de parar un poco. A pesar, de que una parte representativa de la población encuestada, se queja del calor que sienten dentro del túnel, estas y estos transeúntes sienten que el túnel es fresco y por

eso, para ellos y ellas, tiene sentido quedarse un tiempo de más dentro del mismo, se sientan en una mesa de la panadería así esta quede afuera o adentro, sea o no consumiendo un alimento.

Se sienten cómodos, además, porque tienen una percepción general de seguridad legitimado por las cámaras de seguridad y por la cantidad de personas que habitan y transitan el túnel, aunque les gustaría que hubiera una presencia permanente de la policía: *“faltaría más seguridad, colocar guarda o policía”* (Anónimo, comunicación personal, enero 30 de 2018), la cual, al igual que el ejército sólo van por temporadas, para controlar transeúntes y pedirles identificación, casi en su totalidad a hombres. Pero que, en la mayoría de los casos, están muy ausentes.

Aunque estos y estas transeúntes, disfrutan el tránsito por el túnel y lo que ofrece, y no se quejan del calor, ni tampoco de la oscuridad o estrechez –lo que posibilita su sensación de comodidad en el espacio–, no quiere decir que todas y todos los transeúntes estén totalmente conformes con el espacio mismo. La conexión con el túnel, no implica necesariamente una percepción de perfección. Como hay algunos y algunas que no tienen mayor objeción sobre el mismo y dicen que está *“chévere, acogedor”*, hay varios que demandan más de él y les gustaría embellecerlo un poco.

Aquellos que tienen la preocupación de su embellecimiento, quisieran pintarlo de blanco y otros de colores diversos, que sea más amplio, más iluminado, que sea más aseado y mejor decorado con murales alusivos a Cali. Ellos ven en el túnel un potencial turístico que no se ha desarrollado óptimamente. ¿Quieren que su entrada a Cali represente su experiencia dentro de la ciudad? Si es de esta manera, quieren que lo haga en el techo, en las paredes, en los cuadros, etc., porque cuando transitan, observan no sólo al frente sino también, incluso con mayor detalle, a los lados. Las y los transeúntes que, aunque aprecian su utilidad y les gustan varios aspectos del mismo, por su misma conexión con el espacio,

demandan su embellecimiento, porque se construye que lo bello, siempre será mejor: *“Yo creo que si fuera un poquito más limpio y más decorado se vería mejor”, “Pienso que deberían arreglarlo, debería estar mejor, el terminal recibe mucha plata”, “Es bueno, pero deben acomodarlo mejor”, “Es un acceso viable para pasar de un lado al otro, pero deberían ampliarlo más”, “Lugar muy transitado que debería tener unas instalaciones más adecuadas como baños más cerca, mejor iluminación y mantenimiento de infraestructura”* (Anónimo, comunicación personal, 29, 30, 31 de enero de 2018).

A pesar que como se dijo en un inicio no hay un túnel medianamente parecido a éste –en estilo, dimensión y color– en la ciudad de Cali, las personas sí toman como referencia otro tipo de túneles como lo son los del sistema masivo de transporte como el ideal de túnel, queriendo y deseando que el túnel del terminal, se parezca más a estos túneles modernos de los últimos años: *“poner cosas llamativas en el techo o paredes, como las paredes del mío y uno se entretiene”* (Anónimo, comunicación personal, 29 de enero de 2018).

Estas personas les gusta el túnel y en la medida de su gusto quisieran que éste fuera tratado mejor por sus administradores, que se le pusiera más cuidado, como si tuvieran una necesidad de despertar un amor, o al menos un afecto por este espacio público, afecto que se construye en la medida de lo que se construye como bello: *“deberían tenerlo más organizado, iluminado, embellecido. Cali es la ciudad de la salsa, deberían poner algo referente para que sea más atractivo”, “Hace falta que le metan mano. Que les pongan cosas culturales a las paredes”* (Anónimo, comunicación personal, 29 de enero de 2018). Les gustaría que lo público reflejara la ciudadanía y su sentir, también, la manera de sentir Cali, así sea por parte de aquellos y aquellas que no duermen en esta ciudad, o que, si lo hacen, no lo hacen todos los días. Hay una conexión con el túnel en orden de que se preocupan por el mismo, y hay una conexión con “lo público” en general porque quieren exigirle a un ente administrativo municipal que no lo olvide, que lo quiera, que lo mantenga. Las encuestas y

las preguntas por el túnel, fueron bien recibidas por estos y estas transeúntes, ligadas a una esperanza que no pude desarrollar, donde su preocupación por el estado del túnel, escalara oídos estatales, que pudieran hacer algo por el mismo.

A ellas y a ellos les preocupa no sólo el aspecto del túnel, por el propio viaje, sino que también, les preocupa cómo lo van a ver “los otros”, los que vienen de lejos y pasan por ahí, “*¿Qué van a pensar de Cali? Para ser la entrada a la ciudad está muy descuidada*” (Anónimo, comunicación personal, 29 de enero de 2018). Esa preocupación de qué opinan los otros y otras, visibiliza que no sólo hay procesos identitarios urbanos diluidos, sino que también hay visos y pistas en preocupaciones como éstas, del querer construir, y querer unirse a través de un espacio y un tipo de decoración que para ellos “debe representar la ciudad y su cultura”. Por otra parte, estos viajeros se sienten parte de esa Cali que hay que mostrar, se preocupan por ella, son otros, otros extraños y extrañas, los que no son de aquí, o de un municipio cercano al que hay que impresionar.

Por este tipo de preocupaciones, a su vez, no es posible pensar el túnel como un *no-lugar*, cuando suscita tantas demandas de sus transeúntes, y conecta incluso conciencias y preocupaciones de la ciudadanía cercana. Delgado (2002) visibiliza la importancia política del espacio público, afirmando que el “derecho a la libre accesibilidad al espacio público como máxima expresión del derecho universal a la ciudadanía” (Delgado, 2002, p. 246). De igual manera, asocia directamente el nivel de urbanidad con el nivel de democracia de una sociedad urbana.

Lo anterior, conecta directamente, esta preocupación y conexión sentida por estos y estas transeúntes viajeras frente al túnel, con una preocupación y conexión con la ciudad misma, construyendo un imaginario de ciudad y de ciudadanía, así no sean legítimamente ciudadanos de la capital vallecaucana oficialmente, pero sí se sienten en parte, como tales. Esas construcciones mentales y demandas al espacio acerca de representar Cali, no sólo dan cuenta de lo que

representa el túnel, sino también, de identidades urbanas complejas, en la medida en que estas y estos viajeros se sienten parte de los que construyen lo que es Cali y lo que debería mostrar, y no del que lo observan desde afuera, mejor dicho, desde lejos.

Hernaux (2014) afirma que las identidades urbanas no son identidades únicas ni fijas. El autor plantea, que en la actualidad posmoderna descrita por Bauman (citado por Hernaux, 2014), se debe observar que las identidades que producen o que habitan las ciudades actuales son plurales, móviles, “líquidas”, producto de migraciones, que perciben el espacio y el tiempo de una manera distinta, global e híbrida.

Aunque las lógicas de las ciudades intermedias latinoamericanas, como Cali, no sean las más posmodernas, podemos ver que la hibridación está presente en las identidades de estos viajeros, que se construyen a sí mismos como lo suficientemente cerca de Cali, para hablar y dar cuenta de ella, y, sobre todo, cómo debería mostrarse a unos viajeros lejanos que no son ellos, pero al mismo tiempo, no lo suficientemente cercanas para construirse como caleños.

La conexión y amalgama de la relación urbana-rural/pueblerina que da cuenta el túnel, no se queda en el mismo, en lo que muestran sus prácticas y objetos, ni siquiera en lo que perciben sus transeúntes de él, sino en los transeúntes y como ellas y ellos se construyen a sí mismos: un tanto de aquí, un tanto de allá, en identidades diluidas.

Lindón (2014) afirma al igual que Hernaux (2014) que los transeúntes urbanos viven múltiples espacios, donde unos más que otros tienen mayor importancia en la construcción de la identidad, dependiendo de la memoria espacial del sujeto, que utiliza los diferentes sentidos. Cada habitante tiene sus redes topológicas que se “extienden y ramifican”, por lo cual, la identidad siempre está en un constante proceso de construcción, siempre están como diría la autora “inacabadas e inestables, dinámicas, múltiples y contradictorias”.

Es imposible así, pensar por lo menos en el ámbito urbano y específicamente en los espacios de tránsito, que las personas se construyen a partir y únicamente desde ese espacio, pero por ello, tampoco se puede decir que los espacios públicos dejan de ser elementos importantes en la construcción y deconstrucción de las identidades urbanas, pero sobre todo de las vivencias de las personas. Es en cierto sentido, mejor pensar el espacio público que se habita o se transita como un elemento más que pasa por la vida de esas personas en movimiento, y describe una parte de esas personas, en tanto más frecuente sea el tránsito, jugando una y otra vez con la acumulación que queda en los espacios de estas personas, y la acumulación que queda en estas personas, de estos espacios. Un poco así, se explica que tanto el túnel como aquellos y aquellas que lo transitan den cuenta de la conexión entre la Cali citadina y sus alrededores no tan citadinos, sin decir que este factor, fenómeno o característica, sea todo lo que habite y defina a esos viajeros y viajeras, aunque pareciese que sí define el espacio.

La mayoría de estas personas no tiene una frecuencia de tránsito tan alta y es por ello, que la cotidianidad no logra arruinar su viaje ni su entusiasmo por conectarse con el espacio, ni la velocidad, ni sobre todo el afán logra meterse por sus venas. Pero al mismo tiempo, su frecuencia de tránsito no es tan escasa, ya que logra que las personas no solo tengan una conexión con el espacio, sino que se vive una preocupación por el estado de éste.

Además de demandar más del espacio público, demostrando la importancia que le dan, también hay ciertas personas viajeras que significan el viaje mismo en esos espacios públicos en el contexto local. Una señora que vivió en Suiza afirmó que, aunque el estar allá le gustó mucho, extrañó los chontaduros y la gente y, sobre todo, su costumbre de habitar las calles, pues según la transeúnte, Suiza es más tranquila y la gente casi no está en la calle, *“allá la calle es solo un medio para llegar a alguna parte”*. Colombia no es tan tranquila, pero le gusta porque la gente vive en la calle, vive el

espacio público de tránsito. La calle entonces no sólo es un medio o un espacio de paso, sino incluso un fin o un lugar en sí mismo. Personas que sienten la calle de esta manera, tienden a ser más exigentes con el estado de los espacios públicos.

Estos y estas transeúntes, como se pudo observar anteriormente, son individuos muy visuales, que exigen mantenimiento al túnel. Sin embargo, lo detallistas que son visualmente no siempre lo son a través de los otros sentidos. Algunos aman los olores de la comida afirmando que huele a pan o panadería la mayoría de las veces. Otros simplemente no se fijan mucho en olores o sonidos, más sí en imágenes de cómo se acaba de afirmar, en gran cantidad de ángulos: *“me gustaría que tuviera más color... No me percaté de los olores ni de los sonidos, pero pues como todo lugar público hay gente hablando”* (Anónimo, comunicación personal, 1 de febrero de 2018). Su experiencia sensorial está en un intermedio entre el túnel asfixiante, y el sordo y ciego, donde hay una atención y conexión sensorial con el espacio, sin llegar a hipersaturarse de información o de sensación y sin dejar al mismo tiempo de mirar a los lados para estar viendo varios detalles.

Los principales sonidos y olores percibidos aún en su escasez son: por parte de los olores sobresalió el concerniente a “panadería/pan/pan caliente”, “pizza”, “comida”, por parte de los sonidos, sobresalió “la gente hablando”, refiriéndose principalmente a los transeúntes, como también “la música de la cantina”. Con esos olores y sonidos, estos y estas transeúntes no sintieron molestia en su generalidad, de hecho, muchos los disfrutaban, mientras otros y otras afirmaban que estaban acostumbrados y acostumbradas a ellos. Según lo afirmado por Synnot (2003) estas percepciones agradables, llevan a construir el túnel como un espacio bueno para los transeúntes, en la medida en que las percepciones sensoriales y su categorización dan cuenta también de la construcción moral del objeto. Si el túnel huele bien, y suena bien, es un buen espacio para habitar.

Esta construcción moral de la percepción sensorial también está ligada a los recuerdos y a las historias de vida de cada uno de los individuos, en tanto que tan familiarizado se está positiva o negativamente con este tipo de olores y sonidos: con el olor a panadería o comida, y con los sonidos de las personas hablando a cierto volumen. Estos recuerdos sensoriales ayudan a construir una relación ya sea de conexión o de repelo con los espacios o los objetos como lo afirma Synnot (2003). En ese caso, esta relación sensorial positiva con los olores y sonidos que emana el espacio, las y los hace conectar con el mismo, y sentirse cómodos dentro de él, lo suficiente, para incluso parar y habitarlo unos cuantos minutos, pasando por un lado del hiper afán que el espacio y su gente propone.

Estos transeúntes llevan la calma del pueblo y del campo, sin contagiarse del afán de la ciudad y del hiper afán que contagia el túnel, pero han aprendido cómo manejarlo y camuflarse, aunque no sientan realmente afán de llegar a un lugar en un tiempo específico. Es gracias a esta falta de afán, que pueden apreciar los detalles existentes del túnel, y en ocasiones incluso exigir más de estos.

La construcción de este túnel lo sitúa en un intermedio entre el transitar y el habitar, tomando lo mejor de las dos maneras de ser en el espacio, lo que lo lleva a conectar con el mismo, de una manera más particular y consiente que sus extremos, donde al túnel se le demanda incluso “recreación” a través de una decoración que evoque imaginarios sobre Cali, para disfrutar aún más el viaje.

Cierta mirada de la literatura urbana que no tiene interés en rescatar estas acciones efímeras como lo es el transitar, ni ver a través de ellas, han intentado negar la relevancia de observar lo que pasa en los espacios de paso y cómo estos ayudan a construir algunas de las múltiples identidades de los individuos. Augé (2000) por ejemplo, aunque se interesa en estos mismos espacios en cuanto a materialidad, lo hace para construirlos como un antónimo de lo que, para él, sí construye identidad como son *los lugares*.

Hernaux (2014) y Lindón (2014), nos ayudan a repensar esa binariedad y ver los grises y los intermedios, a observar no sólo en los espacios mismos y la capacidad que tienen para impactarnos, sino también, para re pensar cómo se entiende la identidad, o en términos de ellos, identidades, así, múltiples. Parece poco probable no preguntarnos por estos espacios en los que pasamos varias horas de nuestra vida cuando cada vez nuestros trabajos y los servicios que requerimos, aunque estén más lejos, son más accesibles y rápidos. Estos espacios son los buses, las calles, los puentes, los túneles.

Esta ciudad que ahora puede ser un grupo de ciudades o municipios, unidos por la tecnología de la movilidad nos hace seres distintos que ya no sólo nos construimos de un solo espacio, ya no sólo somos de aquí o de allá, ya que en ocasiones incluso, también podríamos llegar a ser de la conexión que se da entre ambos. Lo que nos obliga a repensarnos identitariamente, por ejemplo, en este caso en identidades urbanas, identidades rurales o pueblerinas, pero también re pensar, los espacios fijos y los espacios de conexión que nos hacen en mayor o menor medida, como también, en sí, la binariedad que a veces no dice más allá, ni es fiel reflejo de la realidad vivida de los individuos y su cotidianidad.

Capítulo 3

Atropello [V=20 km/h]

En la actualidad hay una preocupación latente a la hora de pensarse la construcción de los espacios públicos, ligada a la inclusión de todo tipo de población. Los espacios públicos no pueden ser más una barrera o un impedimento para el libre tránsito de poblaciones como la de condición de discapacidad o la de personas de la tercera edad. Esta inclusión se tiene que ver reflejada en las múltiples dimensiones de entender el espacio público, al mirar las diversas relaciones entre lo urbano y sus usos sociales (Sánchez y Domínguez, 2014): desde lo físico y arquitectónico observando la relación de lo humano con lo material (edificaciones), desde lo político enmarcado en lo público como representación de la participación ciudadana y desde lo social, que implica la diversidad del habitar y transitar la ciudad.

Desde el aspecto físico, se podría decir que, aunque en algunas definiciones de espacio público, se le entiende como el espacio que no es controlado por ningún privado, desde la arquitectura se plantea que estos espacios son diseñados por una persona específica, que debe eliminar las barreras y limitaciones en la construcción. Domínguez (2014) afirma que se debe diseñar el espacio público desde el uso específico que se le va a dar por parte de las personas

a las que va destinado, lo que plantea que los espacios públicos tienen su razón de ser en su funcionalidad directa, como también, que diseñar un espacio público requiere de acercarse y tratar de entender la alteridad, de pensar en el otro y la otra imaginados que harán uso de esos espacios públicos.

Asimismo, Domínguez (2014) hace un llamado a la reflexión, sobre otros actores que influyen en la construcción del espacio público más allá de los arquitectos, las personas que lo habitan y sus prácticas sociales. El autor plantea que otros actores responsables del espacio público son los administradores de los recursos públicos, pues después de todo ellos son los que autorizan y hacen posible la manera en que los arquitectos producen los espacios públicos. En este mismo sentido, Fabre (2014) deja ver que los actores estatales son sumamente importantes, ya que estos espacios públicos aun sin ser regulados por un privado, se ven afectados de diferentes maneras por leyes estatales que en ocasiones logran impactar los comportamientos de las personas. Estos agentes estatales, son los que al final auditan si los espacios cumplen o no con la condición de inclusión. Una inclusión que no sea asistencialista, sino que se oriente en el sentido de “acentuar” y “estimular” como lo plantea Frank (citado por Donoso, 2006) en su libro *Vejez, arquitectura y sociedad*.

Pero como se dijo desde un inicio, esta preocupación es actual. Y los espacios públicos construidos unos años atrás, como el túnel del terminal, no cumplen con este requerimiento, porque la preocupación no estaba latente. Este túnel, en su materialidad y en su dinámica social se sufre y se batalla por parte de las personas de la tercera edad, personas en condiciones de discapacidad y mujeres embarazadas, niños en brazos o con coches. En ocasiones incluso duele, la impotencia. Recorrer este túnel, implica correr el peligro de ser atropellado por el afán de ser sobrepasado. No hay un carril para los que quieren ir despacio, y, por tanto, recorrerlo lento implica ser una piedra en el camino, ir casi en contra de la corriente.

De igual manera, el espacio físico tampoco les da garantías para poder sobrevivir a ese atropello. La entrada/salida por la Av. 4 es sumamente excluyente a ciertos andares y capacidades motrices. Como se dijo en un inicio hay un desnivel que se divide en una pequeña y diminuta rampa que se ve aún más estrecha por las bandejas de los negocios, y unas escaleras un poco más amplias. La rampa estaría en el carril de salida y las escaleras de entrada al túnel, aunque no están divididas exactamente por los carriles, ya que las escaleras son más anchas. Esa diferencia en la entrada suele generar conflicto en el flujo de tránsito ya que las personas deben elegir si les queda más cómodo las escaleras o la rampa y no simplemente seguir por el carril correcto.

En esta entrada por la existencia de los negocios y el descenso poco amigable, los ancianos y ancianas, sobre todo, intentan desesperadamente agarrarse de las paredes, aunque estas son inexistentes, pues los negocios están ahí presentes. Después de pasar los primeros negocios ya inmersos en la gran rampa que condensa la mini rampa y las escaleras, deben decidir si tomar suerte e irse derecho sin prenderse, frenando el cuerpo del impulso que la misma rampa brinda, o hacer el esfuerzo físico de caminar hacia los extremos para llegar al barandal de las paredes unos metros mientras se llega a los otros negocios, donde vuelven a desaparecer.

Se debe otra vez caminar unos metros inclinados por la rampa e intentar buscar otra pared sin barandal, algunas veces teniendo que ir en contra del flujo, porque solo un carril tiene acceso a pared, en el otro, se encuentran los otros locales. Una vez se pueda superar esa etapa, se piensa que puede ser mucho más fácil, claramente por unos cuantos metros, porque ya el túnel deja de estar inclinado, y pasa a ser plano. Ese pasillo adornado por cuadros es la parte de menor exigencia física, de menores obstáculos arquitectónicos para la población anciana y discapacitada. Sin embargo, ese lapso espacial no está exento de las dinámicas sociales aceleradas, así que, aunque estas personas pueden caminar más tranquilas físicamente, hay una constante presión social de otras personas, por parte de

los transeúntes fugaces de adelantarlas. En ese intento de adelanto, muchas veces estas personas son golpeadas o rozadas fuertemente, ya que pocas personas están dispuestas a “soportar” su paso.

Una vez sobrevivido este pasillo, deben subir unas escaleras empinadas, que además no cuentan con un barandal. Las escaleras son del mismo ancho del túnel, pero no miran hacia el frente, sino que doblan a la derecha, lo cual, hace que se sienta más estrecha. En esa escalera el flujo se vuelve más lento por la congestión, pero es donde más agredidas se sienten estas personas, por la dificultad que implica para la gran mayoría subir o bajar estas escaleras sin sujetarse. Deben intentar tomarse de la pared a como dé lugar, pidiéndole a sus cuerpos su máximo para poder lograrlo. Las personas que van en silla de ruedas deben esperar a que algún empleado u otro transeúnte se ofrezca a cargar la silla de ruedas subiendo o bajando las escaleras.

¿Qué tienen en común los ancianos, ancianas y las personas en condiciones de discapacidad y por qué son excluidos por espacios públicos como el túnel? Se ha entendido socialmente que este tipo de personas pierden capacidades que un ser humano ligado a la norma, sí puede disfrutar. En orden de que pierden capacidades, socialmente se han construido como ciudadanos de segunda categoría, que no producen fuerza de trabajo, por tanto, la sociedad ha decidido ignorarlos e invisibilizarlos. Esta invisibilidad se traduce en la calle, pero sobre todo se comprime y se multiplica en el túnel, en forma de atropello. Allí la invisibilidad se traduce en violencia contra estos cuerpos no normativos.

Varios autores han nombrado estos cuerpos como cuerpos silenciados, lo que tiene sentido, porque a pesar de los golpes y dolores que les puede causar transitar el túnel a estas personas, esta violencia no suena en absoluto, no retumban. Son más escuchados estos cuerpos jóvenes de vendedores que gritan y pregonan insistentemente, mientras ancianos, ancianas y personas en condiciones de discapacidad esperan pacientemente a que alguien escuche su silencio en medio de la sobresaturación de sentidos y los ayude a subir las escaleras

o la rampa. Porque también así se les construye, no sólo como cuerpos silenciados sino cuerpos dependientes, que esperan a no ser atropellados, que esperan que los ayuden a subir para poder salir del túnel, incluso, en ocasiones sólo esperan a que les respeten su paso, pero esa espera en medio de tanto movimiento es violenta.

Donoso (2006), visibiliza esta tragedia, también en las calles de México específicamente con los ancianos y ancianas:

El placer que puede sentir el anciano al caminar por las calles se ve opacado por las veredas descuidadas, en donde se tropieza continuamente con un pavimento disparejo, por los automóviles que se estacionan ocupando parte de ella, por las entradas que hacen a los vehículos de casas particulares en que el peatón camina por un chaflán con varios grados de pendiente o bien es obstaculizado en su andar por los vendedores ambulantes, que ocupan parte importante de la banqueta (Donoso, 2006, pp. 187-188).

Experiencia que se extiende no sólo a las calles, sino también a espacios más efímeros, como es el sistema de transporte público:

El metro según Ricardo Garibay (2004): «Se abren las puertas y si tiene usted agallas ¡Éntrele al tumulto! Antes de veinte segundos entrarán a sonar las sirenillas de aviso, de un instante a otro se cerrarán las puertas, y cosa de entrar a como dé lugar, en masa, reventando, a codazos, empellones, pulidos, voces embestidas... todos han de entrar al mismo tiempo, ¡se cierran las puertas! Se aplastan unos contra otros y contra los vidrios los que quedan dentro...» El Camión, según Jorge Ibargüengoitia: «Si el camión va repleto, se abre uno paso a codazos, diciendo siempre «con permiso», hasta llegar a los lugares transversales, en los que no se sabe si caben tres o cuatro. Una vez allí, dice uno «Hágame un campito» y sin esperar más se sienta uno encima de dos pasajeros...» Pareciera importante hacer notar que tanto los que son discapacitados como los que no lo son, sufren las mismas molestias y tienen los mismos obstáculos en el DF; los viejos y los discapacitados no las pueden superar (Donoso, 2006, pp. 188-189).

Esta experiencia violenta de la velocidad por parte de los ancianos y personas discapacitadas parece una experiencia extendida en las ciudades de Latinoamérica. Parece que para nuestras culturas las personas ancianas y discapacitadas no tienen un valor especial y aunque la ciudad parece un campo que hay que saber atravesar, no hacemos ningún tipo de excepción con esta población y dejamos que la velocidad los atropelle.

Donoso (2006) afirma que la situación pasa también por cuestiones de clase: “No cabe duda que ser anciano y pobre suma dos desgracias que transforman lo que queda de vida en un infierno” (Donoso, 2006, p. 189). En este mismo sentido, Vera (2011) afirma que, aunque el cuerpo del anciano es estigmatizado en su generalidad, no en todos los contextos sociales, esto se da a relucir: plantea que los ancianos con mayor capacidad económica no sufren la estigmatización abiertamente. El túnel del terminal, al ser un espacio como se dijo en un principio, para una población que no usa automóviles privados ni taxis, sino por el contrario, son personas que andan a pie o en buses urbanos masivos, podemos prever que no son ancianos y personas en situación de discapacidad con situaciones económicas óptimas, o al menos, no privilegiadas.

Vera (2011) esclarece que la forma en que entendemos la vejez culturalmente, pasa por la representación social que tenemos del cuerpo. El cuerpo carga con “valores y significados que socialmente constituyen estereotipos sobre lo que es considerado bello, sano, productivo o deseable, en contra del cuerpo visto como feo, enfermo, improductivo o no deseable” (Vera, 2011, p. 21). Los cuerpos viejos ya no le producen al capital. Según el autor, los cuerpos que no se ajustan a estos atributos de los deseables y de lo positivo son estigmatizados por nosotros y nosotras, por la sociedad. En este sentido, se construye a su vez, una idea de que estos cuerpos sólo habitan los espacios privados y no los públicos, porque son cuerpos que se esconden, no que se exhiben. El estigma lleva al silenciamiento, al olvido en lo privado. Es por esto, que su lentitud en un espacio

público molesta, porque sólo se recuerda a los ancianos y ancianas, específicamente, en lo público, cuando estorban.

“Pero, ¿cuáles son los atributos considerados deseables y por qué? Nuestra sociedad valora fundamentalmente las posesiones materiales y la capacidad para generarlas. Es decir, a la par de que existe un culto al cuerpo, existe también un culto a la potencialidad de éste como generador de vida y como generador de bienes materiales. En otras palabras, existe un valor social que se le atribuye al cuerpo productivo, fértil, joven. Valioso socialmente por poseer o generar bienes, riqueza, vida; y ello se equipará, por tanto, a “deseable”” (Vera, 2011, pp. 22-23).

Esta situación visibiliza la importancia de intentar, aun cuando sea tarea difícil, darle un rostro al anonimato de la vida urbana, porque claramente, la ciudad no es vivida de igual manera por todas las personas, y el anonimato se presta para invisibilizar todo este tipo de desigualdades, hablando sólo de “transeúntes normados”, que son capaces de caminar rápido e ir guiados por el afán y la desatención cortés.

Se han evidenciado las formas en que practican el túnel, los y las ancianas y las personas en condiciones de discapacidad, y la manera en que su comportamiento, condicionado por una infraestructura física excluyente, les cuesta un atropello por parte de otros y otras transeúntes en un contexto de rigidez y estrechez. Pero además de sus prácticas, es importante escuchar qué tienen ellos y ellas para decir sobre su experiencia y sobre su percepción del túnel. Ya que, aunque se sufran fenómenos parecidos dentro del túnel, estas dos poblaciones distintas perciben su experiencia de forma diferente. Se tuvo acceso a una menor cantidad de personas en condiciones de discapacidad, así que la percepción de esta población no es tan rica, pero es indispensable no dejar de nombrarla.

Pausa

“Es difícil, casi imposible, para una persona que no es anciana, poder sentir o entender lo que un viejo siente o desea” afirma Donoso (2006, p. 181), así, que este acercamiento, es sólo eso, un intento de entender la manera en que las y los ancianos, recorren el túnel, y lo que, de acuerdo a dicha experiencia, perciben sobre el mismo.

Las y los ancianos, 16 personas (15,2%) del total de la población encuestada, afirman que les es indiferente atravesar el túnel, ni les gusta ni les disgusta, es decir que a pesar de su difícil experiencia atravesándolo físicamente, encuentran objetos o situaciones que les compensa. Estos objetos y situaciones no necesariamente son fenómenos profundos, sino incluso muy evidentes que comparten con la mayoría de transeúntes, como que a pesar de que es difícil transitar el túnel, es mucho más largo e inseguro dar la vuelta para llegar al terminal. Por otra parte, desde el ojo externo, la discriminación espacial y social es evidente, pero estas personas frecuentemente se ven discriminados especialmente en la ciudad, ya que la preocupación por la inclusión en los espacios públicos es todavía relativamente nueva.

Aunque estas personas afirman que ni les gusta ni les disgusta atravesar el túnel, cuando se ahonda en sus sensaciones más privadas, sí describen una serie de sensaciones al transitar el mismo: *“catastrófico, pero uno se enseña, resignación”, “impresión por la oscuridad”, “estrés por los choques”, “ahogada asfixiada”, “insegura por el desorden de carriles, el embotellamiento”, “insegura porque no hay policías”, “incómodo, porque las gradas están mal hechas”, “yo camino lento pero siento que me llevan”*(Anónimo, comunicación personal, 29, 30, 31 de enero de 2018). Lo que deja ver que la experiencia no es tan neutra como se nombra en un principio y que tiene muchos matices interesantes, que pasan por las condiciones físicas del espacio, como también de la dinámica social del mismo.

La sensación de estas personas atravesando el túnel, se tambalea entre la incomodidad, el estrés y la resignación. Esto varía y se diferencia de acuerdo a la frecuencia de tránsito por el túnel. Las personas que viajan más frecuentemente se resignan más fácil, mientras que las que viajan esporádicamente, sienten todavía vivamente el estrés, la impresión y la inseguridad del tránsito. Los ancianos y ancianas que viajan solos y solas vienen a visitar a sus hijos a Cali, desde su pueblo de origen. Mientras que los ancianos y ancianas que vienen acompañados y acompañadas vienen generalmente a una cita médica. Las y los acompañantes tienen una ardua tarea, ya que como se insinuó en un principio el tránsito por el túnel invita a un viaje de soledad, ya que la multitud separa cualquier tipo de unión. Es por esto, que la violencia social es doble por parte de la multitud, se atropella por la lentitud y por el área que ocupan dentro del flujo.

La mayoría de estas personas afirman que prefiere atravesar el túnel en las horas del día, ya que de por sí es un espacio oscuro y se les dificulta pasar en el día, en la noche sería más oscuro y dificultoso atravesarlo. La única persona de la tercera edad que prefiere pasar de noche es un anciano hombre, quien afirma que le gusta más pasar de noche porque es más espacioso. Por otra parte, lo que ellos y ellas afirman que más les gusta del túnel, además de la venta de comidas, en su funcionalidad, ya que les permite llegar al terminal. De igual manera, hay otros que afirman que nada les llama mucho la atención, porque están concentrados “en lo suyo”, en transitar.

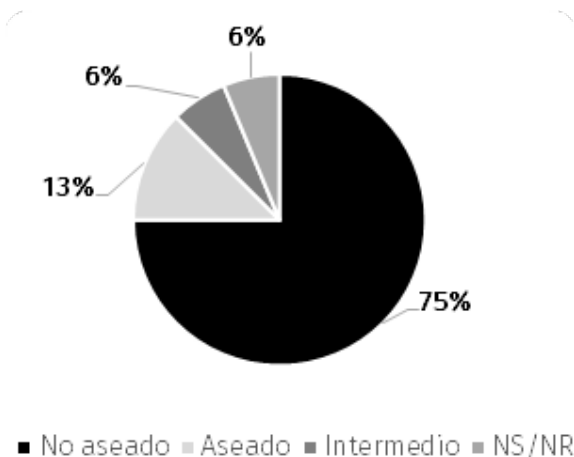
En cuanto a lo que más les disgusta, el aspecto físico estético del túnel roba el protagonismo. Estas personas lo describen como “dejado” y “olvidado”. Es algo que de verdad les preocupa. Reclaman incluso que se haga algo al respecto, más allá de sólo mantenerlo limpio. Dicen las mujeres ancianas que deberían embellecerlo, poner murales: *“Cali es la ciudad de la salsa, deberían poner algo referente, para que sea más atractivo, para volverlo turístico, porque por ahí pasa mucha gente de otra parte y es la entrada a Cali”* (Anónimo, comunicación personal, 30 de enero de 2018). Dicen que debería haber más iluminación, pintarlo

de blanco, ampliarlo y que le pongan cuadros, adornos y matas. Una de las transeúntes afirma que no le ha visto cambios al túnel. Ella, quien tiene 60 años, dice que luce igual que cuando era más joven y se veía con su novio en ese lugar. Aunque siente que el túnel está dejado y olvidado por la administración, le recuerda a ese novio que tuvo, porque ahí se esperaban, así que el espacio no le puede disgustar del todo, a pesar del descuido.

La preocupación latente por la estética del túnel se puede ver reflejada en la percepción del aseo y de la belleza del mismo. En un 75% los ancianos y ancianas piensan que el túnel no es aseado, frente sólo al 57,1% de la muestra total encuestada. En un 56% los ancianos y ancianas, construyen el túnel como feo y en un 38% piensa que no es ni lindo ni feo, dejando la construcción del túnel como lindo sólo en un 6%, porcentaje mucho menor al total de la muestra encuestada, quién piensa que es lindo en un 24,8 %. Lo que visibiliza que la preocupación por la estética del túnel, es una preocupación más latente en la población de la tercera edad, que en la población general.

Gráfico 16.

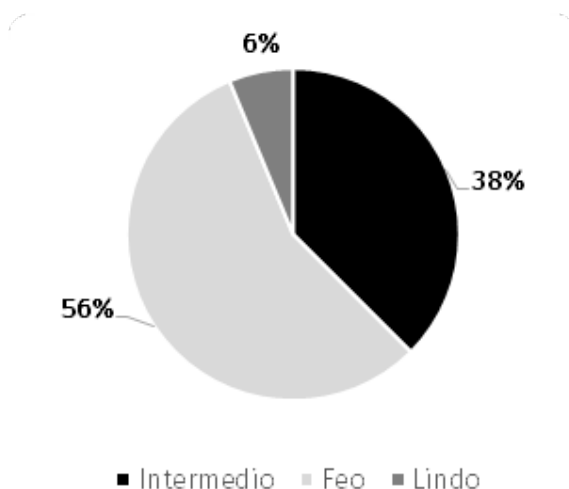
Percepción de aseo de transeúntes de la tercera edad.



Fuente: *Elaboración propia.*

Gráfico 17.

Percepción de belleza de transeúntes de la tercera edad.



Fuente: *Elaboración propia.*

Por otra parte, más funcional respecto a la infraestructura, los ancianos y ancianas afirman que el túnel tiene malos cimientos, “*está mal nivelado, mucha gente se ha caído, el piso no tiene herraje, la gente no tiene cómo sostenerse*”; “*está en mal estado, muy abandonado, casi no puede caminar una persona mayor*”; “*Parece que se resbala uno ahí. Ojalá que hubiera más protección para la subida y un piso mejor*”; “*deberían arreglarlo*” (Anónimo, comunicación personal, 29, 30, 31 de enero de 2018). En este sentido dan unas recomendaciones urgentes a cambiar no por estética ni capricho sino por su propia supervivencia en el espacio: “*la rampa es muy angosta por ejemplo para la gente ciega, deben señalizar y arreglar el piso y más limpieza*”; “*más luz*”; “*poner rampa para minusválidos de seguridad, indicadores de carriles, gradas eléctricas, poner flechas, señalización del que viene y el que va*” (Anónimo, comunicación personal, 22 de enero de 2018).

Las expresiones y narrativas anteriores, se ven reflejadas en la percepción de amplitud y luminosidad. Los ancianos y ancianas construyen el túnel como oscuro y estrecho, ligado a las pocas herramientas de seguridad que brinda el espacio, es un espacio agresivo para su andar. En un 25%, lo que más miran los ancianos y ancianas, es el piso, porque no es claro ni obvio donde pisar, un 19% mira la gente que pasa y un 19% los vendedores, porque les gusta ver personas, pero al mismo tiempo para intentar no chocar o que no los atropellen.

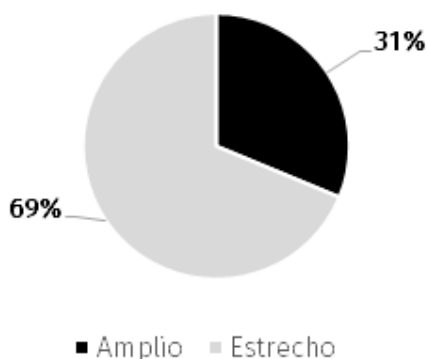
Lo que deja ver qué condiciones infraestructurales del túnel, no sólo afectan la movilidad de sus cuerpos individuales impulsados por su propia fuerza a través de la oscuridad, de la falta de barandas en las escaleras, sino que las mismas condiciones físicas tales como la no señalización de los carriles les representa un peligro directo, por parte de otros transeúntes.

En cuanto a la dinámica social, el atropello por parte de otros transeúntes se narra a través de un miedo o temor por: *“La aglomeración de la gente, riesgo a que lo hagan caer”, “el desorden de la gente entrando y saliendo, empezando por mí que casi no puede caminar y no hay señalización”, “Me atropellan”, “Mucha gente. Empujan a la gente”* (Anónimo, comunicación personal, 29, 30, 31 de enero de 2018). Lo que convierte la multitud característica del túnel en un agente que representa riesgo constante durante el tránsito.

En medio de este temor, puede ser predecible lo confirmado por las encuestas: la mayoría de la población anciana no compra comida dentro del túnel –en un 69%–, aunque afirman que no lo hace porque les da desconfianza la comida de la calle, sin embargo, afirman que les gusta que los negocios estén ahí para verlos, aunque sus estructuras físicas a veces sean barreras de paso. Esto lo afirman porque les gustan los espacios donde se sienten acompañados y porque muchas veces los empleados de dichos negocios son los que les colaboran para pasar y subir las escaleras, cuando van sin un acompañante.

Gráfico 18

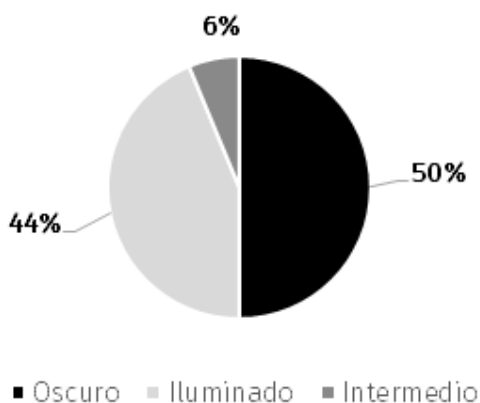
Percepción de amplitud de transeúntes de la tercera edad.



Fuente: *Elaboración propia.*

Gráfico 19

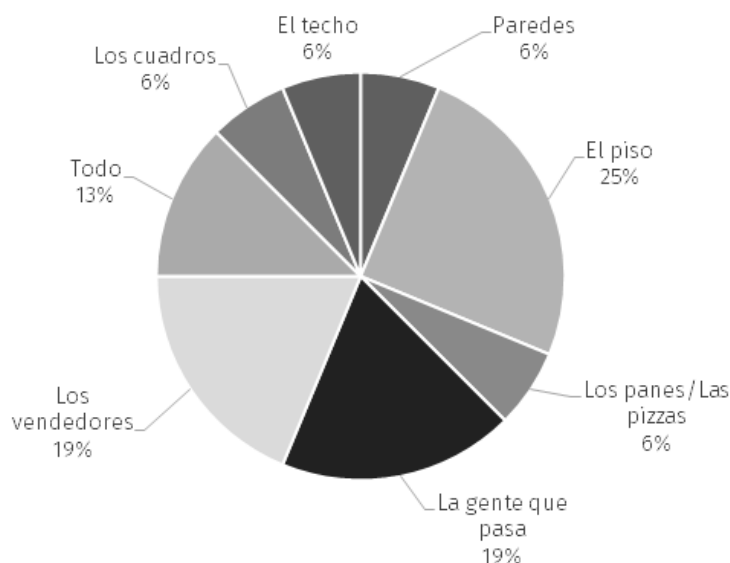
Percepción de luminosidad de transeúntes de la tercera edad



Fuente: *Elaboración propia.*

Gráfico 20:

Partes del túnel que más miran los transeúntes de la tercera edad mientras transitan el túnel.



Fuente: *Elaboración propia.*

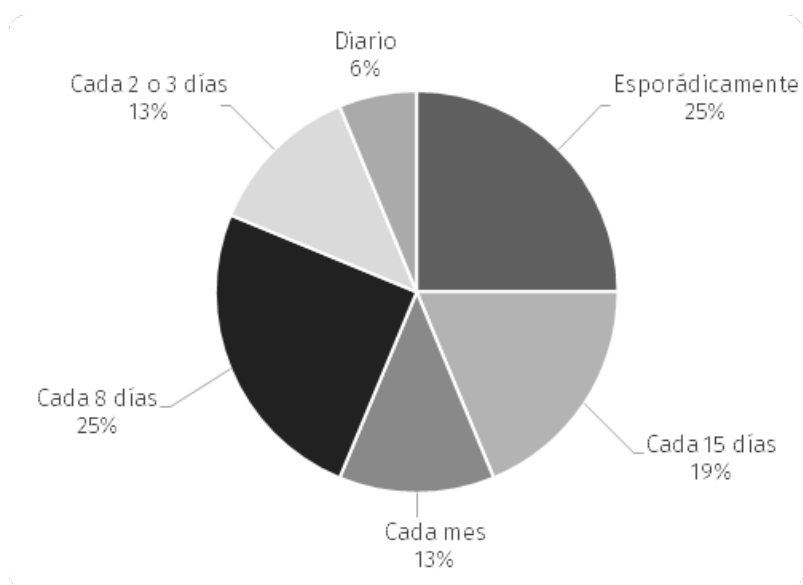
Aunque se está hablando de un espacio público como el túnel, no quiere decir que este espacio no nos redirija a otros, incluso más privados, que esclarecen las condiciones en que estas personas transitan el túnel mismo. No sólo son las condiciones económicas mismas de los ancianos y ancianas, sino las condiciones migratorias generacionales de la ciudad de Cali y sus alrededores, lo que cuentan los cuerpos de estas personas.

Gran cantidad de los habitantes jóvenes de Cali son una generación hija de migrantes, por lo cual los adultos de Cali tienen raíces urbanas, pero también raíces rurales o pueblerinas. Los abuelos, unos han migrado con sus hijos e hijas y otros se han quedado en su finca o en

su pueblo. Cali está ligada a los municipios cercanos por los servicios que presta, pero también porque hay lazos familiares y generacionales. Muchos de los ancianos y ancianas que atraviesan el túnel vienen a citas médicas, sí. Pero también muchos de ellos y ellas vienen a visitar a sus hijos, hijas, nietos y nietas. Eso también lo cuenta el túnel.

Gráfico 21.

Frecuencia de transito de transeúntes de la tercera edad.



Fuente: *Elaboración propia.*

Como se dijo anteriormente, casi toda la población anciana o discapacitada que viene para una cita o unos exámenes médicos, viene acompañada. Mientras los que vienen a visitar a sus familiares viajan solos. En este sentido, se puede apreciar que así un espacio como el túnel no sea el más amigable, sus familiares o ellos mismos, se sienten todavía lo suficientemente independientes para atravesarlo

o tal vez sus relaciones se han visto suficientemente separadas por la distancia, pero unidas por los lazos así no haya una frecuencia de visita tan alta por la misma distancia. El túnel también deja ver esas relaciones en intermedio. Eso se puede ver en los importantes porcentajes de la alta frecuencia de tránsito de ancianos y ancianas. Aunque hay un 25% que viaja esporádicamente, un 38% viaja cada 2 o 3 días o cada 8 días, y un 19% cada 15 días, lo cual da cuenta de la alta frecuencia de tránsito de esta población.

Estos ancianos y ancianas también son cuerpos latentes de la relación incluso intergeneracional de campo/pueblo-ciudad planteada en el túnel viajero/turista en una ciudad como Cali y la relación de ésta con sus alrededores. Sólo que estos cuerpos de la tercera edad no siempre logran coger el ritmo urbano hiperacelerado del túnel, no siempre logran esa conexión amalgámica en la que el túnel casi que succiona los cuerpos, porque estos cuerpos lentos se resisten. Esa succión en estos cuerpos particulares tiende a ser violenta, por lo que la invitación a la entrada y salida de esta vida urbana suele ser así, violenta, en ocasiones, dolorosa, casi queriendo eliminar los pasos suaves del campo y del pueblo.

Estos cuerpos resisten, aún en medio de la violencia que cae sobre ellos. Resisten desde la carencia de afán de sus lugares de origen, resisten desde sus costumbres, pero también desde sus piernas y sus ojos, que ya no son los mismos, resisten así el espacio social los atropelle, y el espacio físico no los levante.

Diversidad funcional como defensa a la velocidad

Los ancianos y ancianas no cuentan la misma narrativa, que las personas en condición de discapacidad a pesar de su compartido lento

caminar. Y esa narrativa distinta se da porque según Frank (citado por Donoso, 2003), las personas en estas condiciones a pesar de tener algunas condiciones especiales en su cuerpo que les dificulta su andar en la ciudad, tienen una mayor capacidad de transitar en comparación de un anciano y la anciana:

«En algunos aspectos el diseño para la ancianidad no se diferencia de lo que se concibe para personas discapacitadas. El anciano está por lo general expuesto a una superposición de distintos tipos de deterioro físico y psíquico. Un joven o un adulto con dificultad para caminar tiene un buen aparato perceptual para caminar...Un anciano con alguna dificultad motriz, tenemos que pensar en una persona que está implicada en un debilitamiento generalizado de sus capacidades físicas...» (Frank citado por Donoso, 2003, pp. 182-183).

En ese sentido, es necesario escuchar qué tienen para decir las personas en condición de discapacidad sobre su experiencia de tránsito en el túnel y cómo esta práctica les ayuda a construir una percepción sobre el mismo. Las narrativas de estas personas están ligadas totalmente a la velocidad y forma de su andar, como también lo que implica, o lo que condiciona ese paso.

Aun cuando las narrativas de ancianos, ancianas y personas en condición de discapacidad, son distintas, las dos pasan por el efecto de las condiciones económicas sobre sus vidas. No sólo por lo que implica socialmente tal distinción, sino por la posibilidad de tránsito de ciertos espacios, transitar el túnel para las personas en condición de discapacidad es no tener la posibilidad de pagar un taxi o tener un carro. Ellos y ellas no eligen transitar a pie o en bus, por ende, tampoco eligen entrar al terminal por el túnel, por simple gusto. Si algunos transeúntes prefieren el túnel sobre dar la vuelta alrededor, para las personas en condición de discapacidad, no se piensa siquiera la posibilidad. Y el túnel significa, no tener dinero para entrar por las otras puertas. Uno de los pocos encuestados en condición de discapacidad, afirmó que casi no pasa por esa entrada

del terminal por su discapacidad. Prefiere pagar taxi y que lo lleven a otra entrada. Pero hay otras personas que no tienen el dinero para pagar taxi y deben transitarlo más seguido. No hay otra opción.

El tema más recurrente en la población discapacitada se basa más en la infraestructura que en la dinámica social, a diferencia de los ancianos y ancianas quienes se quejaron de los dos factores casi que por igual. Las personas en condición de discapacidad afirmaron que lo más incómodo son las escaleras de las entradas. Dijeron que se necesitaba una rampa para discapacitados, tanto las personas que andan con bastón o caminador como las que andan en silla de ruedas, que parecen necesitar esta rampa más urgentemente. A pesar de las demandas urgentes de cambio, afirman que se sienten bien cuando atraviesan el túnel. Sin embargo, al ser esta una pregunta abierta un simple “bien”, no habla mucho de disfrutar el tránsito. Es más, como una sensación intermedia y un no querer ahondar en la sensación. Y eso se ve reflejado en la manera en que no exaltan ningún aspecto positivo del túnel, pero sí recalcan sus inconformidades con el mismo, catalogando al túnel como incómodo para personas como ellos y ellas.

Pocas personas en condiciones de discapacidad vistas en el túnel, se les observó comprando comida, lo cual, tiene mucho sentido a la hora de tener acceso a esta población en campo, ya que, aunque van lento, no se detienen. No sienten suficiente comodidad, para ellos y ellas hacerlo. El transitar el túnel es una actividad que requiere de toda su atención y no hay mucha oportunidad de distraerse del objetivo. Aunque socialmente se construye a las personas en condición de discapacidad como dependientes, como se dijo en un inicio, no es vivido de esta manera por ellas y ellos, sobre todo cuando no se hace uso de una silla de ruedas. Las personas con bastón y muletas son muy independientes en el interior, narrando su funcionalidad diversa.

Como lo afirma Frank (citado por Donoso, 2003) las personas en condiciones de discapacidad (que no son viejas) tienen mayor capacidad de agencia en la ciudad, y esto se ve reflejado en sus mecanismos de “defensa” que se apoyan en la diversidad de su funcionalidad. Los bastones son las herramientas protagonistas para sobrevivir a la estructura física, pero también al movimiento social. Esto se ve más fuertemente marcado, sobre todo en las personas ciegas quienes van moviendo su bastón casi que indiscriminadamente, a lo que la multitud debe frenar o alejarse para no ser golpeada por el mismo. Ese bastón da la presencia que el espacio intenta quitarles. Mientras que, como se dijo anteriormente las personas que andan en silla de ruedas no corren con la misma suerte, ya que deben esperar que otras y otros transeúntes o vendedores se fijen en ellos o ellas y tengan la voluntad y la fuerza, para poder subir la rampa o las escaleras.

La emocionalidad no parece ser tan importante para ellos. No dejan que ésta aflore. La única emocionalidad asociada a la discapacidad que se narra en el túnel es la de aquellas personas en esta condición que no son transeúntes, sino que son habitantes de calle que encuentran un puesto dentro del túnel y piden dinero a los transeúntes.

Aun cuando no se le da una importancia al ámbito emocional por parte de estos transeúntes, sí se observa que además de tener herramientas que les dan una mayor presencia espacial, los otros y otras transeúntes sienten mayor empatía por ellos y ellas, que por las personas ancianas. Se le abre mayor paso, se espera con más calma, a unas personas en muletas o bastón, que, a una persona de la tercera edad, sin embargo, no están exentas de que por un error de cálculo otro peatón, se vean atropelladas o golpeadas.

Muchos de estos transeúntes transitan el túnel para diligencias varias, en especial citas o servicios de salud, para tratar su condición misma. Su acompañante lleva los papeles y pertenencias de la persona, al mismo tiempo que debe velar o estar pendiente de cualquier inconveniente físico en el camino. Esta persona que

está pendiente de aquella en condición de discapacidad, casi no es respetada en su lento caminar acompañando a su familiar o conocido. Y es esta persona quién casi siempre sufre los atropellos anteriormente mencionados, en orden de no tener una herramienta de protección como un bastón o unas muletas.

Así, como se dijo desde la perspectiva de los transeúntes fugaces, ciegos y sordos, donde se afirmó que el túnel correspondía a las lógicas de la desatención cortés, no tan cortés, planteada por Delgado (1999) en este túnel se vive la misma lógica, sólo que en este caso los transeúntes discapacitados, sus acompañantes y los ancianos y ancianas no son el sujeto que es indiferente, sino que es el objeto que se ignora, y como se dijo, de una manera no tan cortés. El ignorar su presencia en la lógica del túnel, desencadena un atropello debido a su lento caminar, eliminando no sólo su presencia sino lo que tienen para narrar sobre el espacio mismo. Como lo plantean distintos autores, se da un silenciamiento de estos cuerpos. Silencio que implica violencia física sobre los mismos.

Los ancianos y ancianas significan y dan testimonio de la rapidez del túnel, que llega a ser violenta en gran cantidad de ocasiones, también sobre la necesidad de transitar un espacio más bonito o más agradable, a la par de exigir, aunque sea unas medidas básicas de tránsito del túnel ligadas a su infraestructura, que al igual que la dinámica social, genera inseguridad en los ancianos y ancianas. Se siente una vulnerabilidad frente al espacio y sus dinámicas. Pero también, esta población narra las conexiones latentes que tiene la ciudad de Cali con el pueblo y con el campo, de las que el túnel mismo también es reflejo.

Por otra parte, las personas en condiciones de discapacidad intentan romper el silencio en el que las y los otros transeúntes los construyen, dejando ver de qué manera su funcionalidad diversa aun en medio de la infraestructura excluyente, es una herramienta para pararse más fuerte y lograr atravesar el espacio. Su juventud o adul-

tez, los construye espacialmente con mayor fuerza e independencia que las personas de la tercera edad y aunque hacen un esfuerzo físico en el tránsito, lo pueden finalmente realizar.

Aunque estas dos poblaciones sufran un atropello y un silenciamiento similar por la velocidad del espacio, se vive y se significa muy diferente desde cada mirada. Para los ancianos y ancianas la preocupación que les genera el túnel se da desde la parte física de infraestructura como también desde su lado más estético, por la “dejadez”, al mismo tiempo que sienten la presión de la multitud por su lento caminar, se sienten atropellados y atropelladas, desarrollando un miedo constante a ello. Por parte de las personas en condición de discapacidad no hay miedo, hay una incomodidad por la infraestructura del túnel, que les impide o les dificulta realizar determinados movimientos, pero no trasciende al plano emocional. Por suerte o por necesidad, tienen herramientas que además de hacerles posible el tránsito en la difícil infraestructura del túnel, logran darle mayor presencia a la hora de convivir con las y los otros transeúntes y es a través de estos que logran no ser atropellados y atropelladas. Logran tener una mayor capacidad de agencia así su andar no siga las reglas establecidas del túnel.

En este sentido, finalmente podríamos decir que la velocidad es violenta para el que va lento, pero las personas tienen distintas capacidades y herramientas para defenderse de esta agresión. Los ancianos y ancianas tienen menos herramientas para esa difícil labor, pero al mismo tiempo son personas que en medio de su vulnerabilidad se abren más al espacio, y en el proceso, se agujerea más dicha vulnerabilidad. Por parte de las personas en condición de discapacidad podemos decir que están protegidos física y emocionalmente, concentradas en la dificultad del tránsito mismo, lo que, gracias también a su funcionalidad diversa, les ayuda a transitar con mayor éxito social y físicamente.

El miedo y la noche

Ilustración 9.

Túnel nocturno.

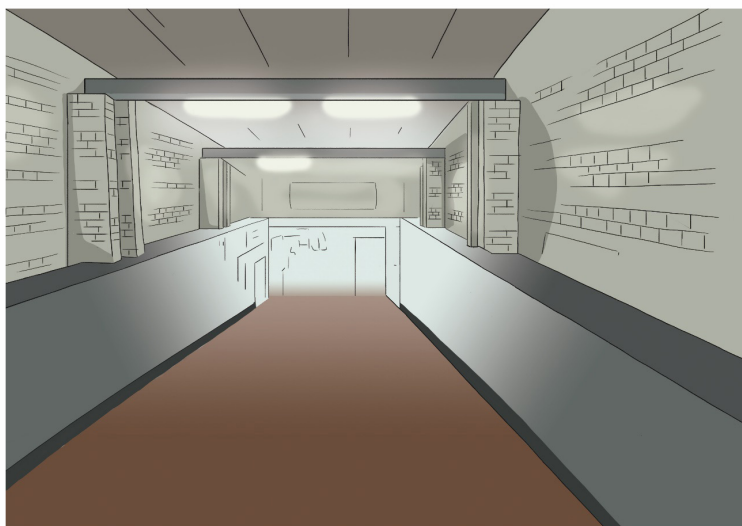


Ilustración por: *María Isabel Valderrama.*

Los transeúntes también sufren la ausencia de las fronteras de los comerciantes, y en esa ausencia, intentan construir fronteras que los protejan de ese espacio que parece brindarles incertidumbre “de lo que ya no es de día”, de lo que ya no está fijo, pero también, de lo que ya no se mueve.

En esa ausencia de fronteras comerciantes que a través de sus puestos y sus dinámicas de venta custodiaban y protegían el túnel, además de la frontera que también era la gran multitud de transeún-

tes, emergen en ocasiones intentos de apropiación, pero sumamente efímeros como lo son, los de los transeúntes barristas o ladrones que se aprovechan del espacio-tiempo de incertidumbre, aunque los barristas están más en el imaginario de vendedores y empleados que en el de otros transeúntes. No hay muchas historias de robos específicos, sin embargo, siempre está latente el imaginario de la gran posibilidad del mismo.

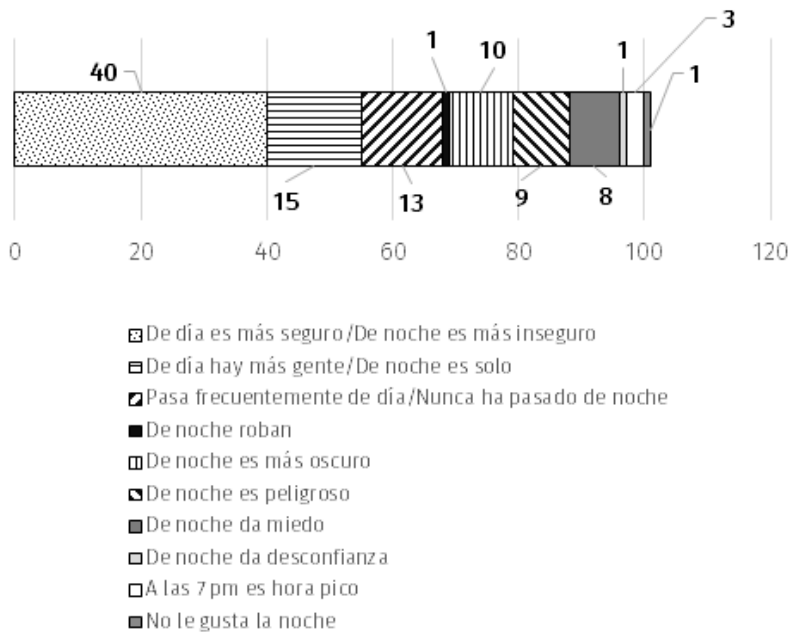
El miedo a la calle, al espacio público en Cali, no es gratis, el número de homicidios en 2017 fue de 1235, 51 por cada cien mil habitantes, ocupando el primer lugar nacional en la relación de homicidios por cada cien mil habitantes (Cali cómo vamos, 2017), por otro lado, el número de hurtos se registró en ese mismo año en 14.790, 611 por cada cien mil habitantes, ocupando el cuarto lugar nacional en número de hurtos por cada cien mil habitantes. Y aunque no todos estos homicidios y robos se hayan dado en el espacio público, las personas lo suelen asociar así. Segura (2009) muestra como en su ejercicio en Argentina, construye la casa y el barrio como territorios seguros, aunque también exista la violencia doméstica, pero los construyen así, con base en que son territorios conocidos y corporizados, lo que genera en estas personas, confianza.

Pero más que las cifras exactas de homicidios y robos oficiales, algo que alimenta más el contexto no de lo que se vive en las calles, sino que los imaginarios que las rondan es el papel de los medios de comunicación. Y aunque pocas veces se nombra el túnel o el terminal en esas noticias, las personas no dejan de pensar que es un espacio peligroso, sobre todo, cuando ya no hay quien lo habite de una manera constante.

Y al final, como lo plantea Segura (2009), “las interpretaciones y representaciones que tenemos del mundo son parte constitutiva del mismo y orientan (al menos en parte) los modos de practicar” (Segura, 2009, p. 1) Así, que más que saber las estadísticas de inseguridad, interesa ahondar en la sensación o percepción de

inseguridad. Muchas y muchos transeúntes afirman que, aunque no le haya pasado nada, piensan que es un espacio inseguro, incluso peligroso. Otras y otros, dicen que ni siquiera serían capaces de atravesar el túnel de noche de acuerdo a todo lo que imaginan que puede ser, aunque nunca lo hayan experimentado.

Gráfico 22.
Razones para preferir atravesar el túnel de día.



Fuente: *Elaboración propia*

Como se dijo anteriormente, el 88% de las y los transeúntes encuestados, prefieren atravesar el túnel en el día, pero ¿en qué piensan estos transeúntes cuando afirman esto? Las y los transeúntes afirmaron que prefieren transitar de día porque “el túnel de día es más

seguro o de noche es más inseguro”; la segunda razón más popular es “porque de noche es solo y de día hay más gente”; pero resulta mucho más interesante la tercera razón más popular: “nunca ha pasado de noche”, ya que aun cuando no se ha transitado en el horario nocturno, se le teme a ese desconocimiento; la cuarta razón es “porque de noche es más oscuro”; la quinta razón es “de noche es peligroso”; la sexta razón es “de noche da miedo”. Lo cual, construye el túnel nocturno como inseguro, solo, oscuro, peligroso, miedoso y por el cual ni se piensa en pasar.

Al ahondar sobre la percepción de la inseguridad, de la soledad, la oscuridad e incluso del miedo, las personas afirmaron en su mayoría le temen a la gran posibilidad que existe en esas condiciones de oscuridad y soledad, pero, ¿Posibilidades de qué? Las personas respondieron que posibilidades de que les hagan “de todo” y no hay a quien recurrir, nadie las y los podría ayudar. La sensación de inseguridad nace entonces de esa incertidumbre donde pueden emerger gran parte de peligros, de lo que la gente imagina que podría pasar. Lo que cada una y uno imaginan, depende totalmente de su historia y experiencia de vida, incluso de referentes como películas de terror, que fueron nombradas una que otra vez. En este sentido, al igual que como lo afirman algunos comerciantes, el túnel nocturno evoca a la reflexión, a la imaginación y a dejarse llevar por lo que ésta construye según referentes del pasado.

“Pues que de día... en ambas situaciones me genera desconfianza, de día porque es como un lugar cerrado, y hay mucha gente y siento que, igual que con el mío te puede sacar algo del bolso, y de noche es porque es demasiado solo y te puede parar cualquier persona en medio de la nada y nadie se da cuenta, es eso... las diferencias, pero igual en ambas situaciones me genera desconfianza” (Anónimo, comunicación personal, marzo 11 de 2018).

Estas palabras evidencian no sólo ese temor a la posibilidad infinita del túnel nocturno, sino también la sensación de inseguridad que genera el túnel diurno, que, aunque es más baja, como se vio a la

hora de construir la gran metáfora, existe, y es evocada por varios tipos de actores. No se nombró anteriormente porque la sensación de inseguridad no era una sensación de un túnel específico, sino que estaba extendida heterogéneamente por distintas percepciones, aunque en el túnel fugaz se dejaron ver algunas evocaciones al respecto.

Pero más allá de ello, es pertinente ver la inseguridad del túnel diurno en contraste con la inseguridad del túnel nocturno, porque muchas veces la inseguridad del día no fue evidente para los propios encuestados, sino hasta cuando se preguntó por la noche. Allí, justo allí, ellos y ellas construyeron que había dos tipos de inseguridad, una con la que podían convivir y otra con la que no se atrevían a hacerlo.

La inseguridad del día se ve como la posibilidad del robo, un robo en que la persona no se dé cuenta por la gran multitud, a través de la modalidad conocida como “el cosquilleo”, donde el ladrón o la ladrona mete la mano en los bolsillos o maletas sin que la persona se dé cuenta y saca objetos de valor. Allí se sufre la pérdida de los objetos, pero no mucho más. Esta creencia se puede ver no sólo en el testimonio de algunas y algunos transeúntes sino en actos como el ponerse la maleta adelante y o acercar los bolsos con los brazos ciñéndolos al cuerpo, justo antes de ingresar al túnel.

Por otro lado, la inseguridad en la noche es distinta y por eso llega a mutar en miedo en algunos casos. En la noche no se teme a algo fijo, como es el robo tipo cosquilleo en el día, sino que se teme a la totalidad de posibilidades, que como se dijo anteriormente puede variar de una imaginación a otra. Esta posibilidad casi que infinita de tipos de peligros se encuentra con la soledad de un túnel donde pareciera que nadie se da cuenta de lo que pasa en el interior y por ende nadie podría “salvar” a la víctima, gritar no serviría de nada, porque el vigilante más próximo es el de Metrocali sobre la Av. 4 que no alcanza a escuchar lo que pasa dentro del túnel, y no se tiene la

posibilidad de comerciantes que antes trasnochaban, que al menos se tenía un local donde encerrarse.

“De hecho, son poquitas las veces que me ha tocado pasarlo tarde en la noche, o sea, yo después de las 8 de la noche yo ya le tengo miedo, le tengo como miedo al túnel” (Anónimo, comunicación personal, marzo 11 de 2018).

Según Reguillo (citado por Segura, 2009) el miedo se experimenta individualmente, pero se construye socialmente, lo que genera a su vez la construcción de mecanismos de defensa y supervivencia. El miedo al igual que los mecanismos de defensa se comparten culturalmente y se crean códigos específicos de acuerdo al lugar específico.

Segura (2009), afirma que las zonas del miedo son cada vez más específicas, la ciudad no se suele significar como peligrosa en su totalidad, sino que se lo hace de manera segmentada, señalando las zonas de peligro y las de seguridad, las de miedo y las de bienestar. Y basados en esas zonas “negativas” se crean mecanismos de tránsito a las que Segura (2009) llama “manuales de sobrevivencia urbana”. Estas zonas de peligro se construyen asociadas a lo desconocido y a lo estigmatizado, y es por esto, que es posible que haya personas que le teman al túnel nocturno aun cuando nunca lo han recorrido en ese horario, es gracias a la información dada en este caso por cercanos y familiares que construyen esta imagen, ya que no es un espacio muy nombrado por los medios.

Segura (2009) también reconoce la temporalidad a la hora de construir los espacios y parece que la noche no sólo en Cali es sensación de inseguridad, para el autor el tiempo nocturno resignifica espacios, e incluso la ciudad en general:

“Así como se le asignan territorios al miedo, también se le asigna un tiempo. Y aquí casi existe unanimidad: la noche es el tiempo del miedo. “No salgo de noche”, nos dice una ama de casa de 25 años.

No sale, pero le teme. O, también, le teme y por eso no sale. Y del mismo modo que muchos entrevistados aseveran que ciertas zonas de la ciudad son peligrosas, aunque nunca han ido, esta mujer sostiene que tiene miedo “a la noche, cuando entrada la tarde ya... y bueno, la gente mala se empieza a juntar a esa hora”. Frase en la que se condensa una asociación bastante estable, casi una constante antropológica, entre la noche y “el mal” (Segura, 2009, p. 7).

El temor a la noche en los viajeros pueblerinos o rurales también cuentan narrativas de esos espacios y sus tiempos, “*la noche no es para andar*” (Anónimo, comunicación personal, enero 21 de 2018) ni para salir, habitar la noche en la calle es posible mayoritariamente en la ciudad. La ciudad, que también ofrece múltiples opciones y posibilidades tanto en el espectro positivo como negativo, extendiendo horarios y espacios gracias a sus múltiples tecnologías.

Pero a la noche y a los espacios se le teme de manera diferenciada, y aunque puede que existan muchos miedos, en las encuestas y charlas cortas el más evidente fue la diferenciación del miedo femenino. Las personas que hablaron de miedo más allá de seguridad o inseguridad fueron todas mujeres. Esto visibiliza que las mujeres se sienten más vulnerables a la ciudad nocturna, la posibilidad “de todo”, en su espectro es mucho más extensa, también, que son capaces de exteriorizar más fácil este sentimiento. Las mujeres no sólo pueden ser víctimas de robos o puñaladas, sino además de violaciones y feminicidios. Si cargan con objetos de valor en sus bolsos o no, no hace la diferencia en la noche.

Este miedo femenino no sólo se nutre de los hechos, del número de feminicidios, y las noticias en el periódico y en televisión, sino en un miedo enseñado por sus cercanos, de sus familias, que anteriormente vimos que les dicen que caminen rápido por el túnel, bueno, también les dicen que intenten no pasar a través de él de noche. En ese sentido, la construcción del túnel como un espacio peligroso se arma a partir de varias fuentes de información, que como dice Segura (2009), va construyendo la cartografía del miedo.

Este miedo femenino al espacio público no es algo tan situado y específico, es más que todo, generalizado. Añover (2012) afirma en su trabajo en la ciudad de Zaragoza afirma que “ser mujer conlleva un miedo específico, diferencial y añadido a la representación subjetiva del miedo o la inseguridad que puede sufrir un hombre” (Añover, 2012, p. 29). La autora afirma que este miedo o inseguridad están basados principalmente en la violencia sexual y el ser atracadas o agredidas (Santiso citado por Añover, 2012). Además, Añover (2012) muestra cómo las mujeres describen sus espacios de miedo. Estas descripciones muestran que los lugares comunes en estos espacios son la oscuridad y la poca posibilidad de escapatoria, características que comparten directamente con el túnel del terminal.

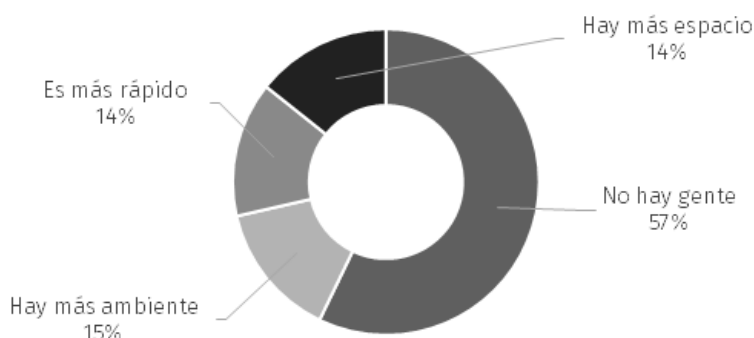
La oscuridad y la noche, en Cali específicamente, han sido analizadas recientemente, pero desde la mirada más histórica. Castañeda (2011) estudia el significado de la noche en Cali en el periodo de 1910 a 1930 encontrando una tensión entre los dos significados contrapuestos de la noche que pareciera que ha dejado rezagos en la actualidad. El autor plantea que se contraponen el espíritu modernizador-burgués y sus distintas maneras de entenderlo. Estaba la noche de las “gentes de bien” y la noche de los “bajos mundos”, las primeras pretendían elegancia, cultura y civismo europeo, parisino, chocando con el crecimiento acelerado de cantinas, bares, sitios de juegos y demás de lugares a los que se intentan restringir, al igual que a las personas que los habitan a través de castigos y mayor iluminación pública, porque la oscuridad en estos espacios se prestaba para ocultar acciones inmorales que no se podían hacer de día.

Aunque Castañeda (2011) no lo articula de esta manera, la zonificación parece pasar más allá de la idea de modernidad, también pasa por una cuestión de clase, dónde quedan los espacios modernos y cómo son separados radicalmente de los espacios de los “bajos mundos”. Los bajos mundos se construyen como para personas no sólo inmorales, sino también de bajos recursos de gustos no sólo “no modernos”, sino también “populares”. En este sentido, el túnel

nocturno también se articula como no deseado al estar en una zona popular y cerca de una cantina. La oscuridad, entonces no sólo es peligro sino también poco moderno y popular.

Gráfico 23.

Razones para preferir atravesar el túnel de noche.



Fuente: *Elaboración propia.*

Por otra parte, las pocas personas, en su mayoría hombres, que prefieren transitar de noche se basan y disfrutan lo que las otras personas temen de la noche. A estos pocos transeúntes les gusta transitar de noche porque “no hay gente”, “hay más espacio” y “es más rápido”. Otros afirman que en la noche “hay más ambiente”, pero se refieren a la cantina como un espacio extendido del túnel. Las personas que describen el túnel nocturno como aquel que no alberga gente, es espacioso y más rápido que su versión diurna lo miran desde la funcionalidad, del transitar sin tener que lidiar con la multitud, tener que pasar otros cuerpos y la estrechez que estos provocan. Mientras que las personas que lo construyen como “hay más ambiente” es una población más específica: personas adultas y jóvenes que vienen del

Cauca, que trabajan o han trabajado en Cali, y que vienen a reencontrarse con personas de su pueblo en la cantina del túnel del terminal.

Una vez entendida la funcionalidad que implica el túnel nocturno para la independencia del transeúnte ¿dónde queda su emocionalidad? En este contexto este “no miedo”, se construye como la novedad, y las preguntas inmensas de ¿por qué no le tienen miedo a lo que todo el mundo le tiene miedo? ¿Cuál es su historia de vida? ¿Qué es aquello que los desinhibe? ¿Cuál es su actitud ante la vida? ¿Cómo responden al peligro? se quedarán sin resolver en este texto lastimosamente, debido a que además de la poca profundidad buscada, también es imposible de realizar seguimiento, por las pocas personas que se alejan de ese miedo e inseguridad frente al túnel nocturno.

Al final, se podría decir que según lo argumentado por Segura (2009), en su cartografía del miedo, el túnel sería uno de esos espacios que se marcaría como tal, por oscuro, por tener pocas posibilidades de escape, pero también incluso según lo visibilizado por Castañeda (2011) por estar una zona “popular” o “poco moderna”. Sus instalaciones no son sofisticadas, modernas ni iluminadas, y ello cuando se combina con la soledad, genera sensación de inseguridad e incluso, como se dijo anteriormente, miedo.

Además de ser un túnel “sin mucha escapatoria”, la zona donde está ubicado influye cuando ya no está habitado por la multitud de viajeros y viajeras, ya que de tanto al hablar del túnel diurno como nocturno las y los transeúntes afirmaron que siempre preferirán pasar por el túnel porque los alrededores son aún más peligrosos. Así, aunque éste, es el túnel de todos y todas, porque se construye desde una percepción cuasi colectiva, en el sentido que va dirigido hacia el mismo lugar, así se sienta en subjetividad. Y desde esa subjetividad, al mismo tiempo el nocturno se construye como el túnel de nadie, porque son pocos y pocas transeúntes las que quisieran atravesarlo, a la par, de los empleados y vendedores que tampoco quisieran habitarlo.

Parte II

Túnel ambulante y fronterizo

Capítulo 4

Fronterización de la movilidad

Ilustración 10.

Puesto de arriba. Panadería y Pizzería.



Ilustración por: María Isabel Valderrama.

Adriana, una vendedora ambulante de minutos del túnel, lleva más de 10 años en el área cercana al terminal y presume de la independencia de su profesión. Su hermana la introdujo en el mundo de vender minutos en los paraderos de buses, ya que fue ahí donde encontró un lugar de venta óptimo para poderle compartir su espacio. La hermana empezó en el seguro social, clínica muy cercana al terminal. “*Allí era mucho más guerriado*” (Adriana, comunicación personal, febrero 10 de 2018), dice Adriana, ya que eran muchos minutereros los que trabajaban en ese espacio. Adriana lo describe como una “guerra de gallinazos”, ya que no se respetaban los clientes de cada uno. Si alguien buscaba a la hermana de Adriana, podían llegar los otros, en mayoría hombres, “a robarle el cliente”, pasándole el celular primero a los clientes.

Cuando la hermana de Adriana se dio cuenta que en la glorieta cercana al terminal pasaban muchos buses y no había muchos minutereros, no sólo se instaló ahí ella sola, sino que le dijo a Adriana que se instalará con ella. Adriana aceptó. Trabajó un tiempo ahí, hasta que cambiaron el sentido de la calle y dejaron de parar los buses por ahí. En ese momento, Adriana probó suerte en el parque que queda frente al terminal, pero no fue nada fácil encontrar un espacio en el que pudiera estar en ese parque.

Después de aguantar muchos “me tapa el letrero”, “yo también vendo minutos aquí”, “hágase más allá”, Adriana pudo encontrar su espacio, después de intentar y fallar muchas veces en el parque frente al túnel del terminal. Esas expresiones específicas, ubican los letreros y la visión de estos como agentes de gran importancia, se convierten en una manera de marcar el territorio, de construir fronteras dentro del espacio. No sólo tocar, sino incluso tapar uno de los carteles, es considerado cruzar las fronteras construidas en el espacio del otro, el otro, que ha luchado y se ha ganado el espacio, gracias a ayuda o alianzas con otros que ya estaban antes. Se ganan el derecho a marcar el espacio y convertirlo en propio. Al mismo tiempo la regla dice que dejar ver los carteles y la mercancía del otro o la otra, es mostrar respeto al territorio ajeno y a su jerarquía e influencia en el espacio.

Como lo hemos podido ver, tanto Adriana como su hermana han estado siempre cerca de los alrededores del terminal, porque hay gente pasando cerca y los clientes principales son viajeros que pasan por el túnel que comunica al terminal y paran en el camino para consumir algo en el mismo túnel. El túnel queda dentro de su viaje planeado, los negocios que hay en el mismo son sólo un detalle de dicho viaje. Adriana y su hermana, parece que a lo largo de su vida han estado detrás de los viajeros de buses, rodeando cercanamente el terminal y sus buses con viajeros compradores, hasta tiempo después, llegar al túnel que comunica al mismo, un túnel difícil de esquivar si se llega en bus o a pie al terminal. Parece que los vendedores ambulantes, así como lo plantea Durán (2013), son ambulantes, porque sus clientes son ambulantes, lo que define “lo ambulante” es el carácter del consumidor y no el carácter del vendedor. “Si va a una tienda o a un mercado con el propósito de comprar, es cliente establecido; si compra un producto o servicio en camino hacia otros propósitos, es cliente ambulante” (Monnet citado por Duran, 2013, p. 62).

Los espacios modernos están cada vez más fronterizados en el afán de los actores de apropiar y territorializar dicho espacio. Las ciudades y su espacio público, no son la excepción. Los mecanismos de construcción de las fronteras son diversos, algunos son administrativos, otros más físicos, fijos del espacio y otros físicos impuestos por las mismas personas, que suelen ser más móviles, dinámicos y flexibles, que varían de acuerdo a las relaciones de poder que juegan todo el tiempo en el espacio. Estas fronteras son productos y dan cuenta de vínculos sociales en constante tensión y de individuos que, aunque interactúan socialmente y se alían en ocasiones, al final buscan un interés individual.

Las fronteras o la fronternización construida por los distintos actores que utilizan el túnel con diferentes fines, dan cuenta de cómo las diferentes dimensiones de entender el espacio público tienen un papel a la hora de organizar y dividir el espacio mental y práctico de los actores. El proyecto pone un especial énfasis en la dimen-

sión social, pero sabiendo que ésta no se construye por separado de las demás dimensiones –física y política–. Las fronteras son una muestra visible de ello.

Un ejemplo de fronteras físicas impuestas y construidas por los propios actores, son los carteles y la mercancía. Estas fronteras, y la apropiación del espacio de las que estas dan cuenta, no son del todo estables, ya que se ven constantemente desafiadas por otros actores, a través de otros carteles o mercancías con la intención de ampliar las fronteras propias. Estar exigiendo que se dejen ver los carteles propios, o que no se le pongan otros en frente, es defender el territorio propio, dejar que otros u otras pongan carteles o mercancía en frente de los propios, y no decir nada, es dejar que poco a poco se vaya acortando el territorio de sí mismo. Las defensas del espacio apropiado deben ser directas, el reclamo debe ser verbal, para que sea efectivo: *“por favor, hágase más allá, que me tapa el letrero”*. Aunque también, debe decirse que hay acciones cotidianas no tan directas, que significan a la larga también la defensa del lugar propio, como lo es, el no dejar ni un solo día de poner el puesto en el mismo lugar. Dejar de hacerlo, es arriesgar. Es mostrarle al del lado que se puede expandir o abrirle la puerta a un desconocido para que se quede con “la casa de uno”.

Adriana, a pesar de encontrar un espacio en el parque con el tiempo, sabía que había mejores oportunidades en el túnel, porque los transeúntes no estaban tan dispersos. Las personas que vendían minutos dentro del mismo, llegaban a las ocho de la mañana, así que ella llegaba a las cinco de la mañana, para vender de cinco a ocho. Luego, se devolvía a su puesto en el parque, cuando ellos llegaban, después de todo, desde las ocho era el espacio de ellos. *“La calle es guerriada”* (Adriana, comunicación personal, febrero 10 de 2018), dice Adriana. Pues, fue sólo después de que ayudara a un señor que tenía un negocio de minutos en el túnel, que pudo conseguir quedarse fija en una de las esquinas de la salida del túnel del terminal que da hacia la Av. 4. Adriana cuenta que uno de los tantos días que iba

de cinco a ocho de la mañana a cubrir las llamadas en él, uno de los señores que tenía puesto fijo ahí, le comentó que se había quedado sin trabajadora del puesto de minutos, así que estaba pensando en acabar el negocio. Adriana le dijo que ella podía vender los minutos de los celulares de ella, pero también de él, y sin cobrarle. Él aceptó hasta que, por razones externas, tiempo después, él decidió cerrar. Le heredó en agradecimiento, el espacio que su puesto solía ocupar. Y es así, como finalmente Adriana obtuvo su espacio en el túnel, sin dejar de defenderlo todos los días de su vida.

Lo ocurrido con ese señor, inaugura un antes y un después en la manera de percibir el túnel para Adriana, pasó de ser un espacio deseado, un espacio ajeno, de otros, a ser un espacio desde el cual iba poder empezar a construir su negocio, y lo que después llegaría a llamar “segunda casa”. Después de instalarse en el túnel, el parque empezó a construirse imaginariamente de una manera distinta, como un espacio más desordenado y un ambiente más guerreado, un espacio indeseado donde las fronteras eran aún más frágiles y disputadas, pues había y hay una mayor cantidad de vendedores ambulantes, y no hay quien esté por encima de ellos formalmente, pues la ocupación del parque es 100% informal y ninguno de los vendedores le paga arriendo a una institución ni privada ni pública, por lo tanto, ese espacio sólo tiene fronteras construidas por los propios vendedores.

Además de hacerse amiga de los minutereros, Adriana también *“la pegaba bien con los dueños”* del túnel y les pidió permiso de estar ahí. “Los dueños”, son las personas que toman en alquiler los locales del túnel, y varían cada cierto tiempo. Siempre tienen una posición privilegiada en los negocios de este espacio público y en la organización del espacio mismo. Aunque los primeros “dueños” le dieron acceso al espacio, no todas las relaciones con los “dueños” han sido armoniosas. Adriana cuenta que una dueña que tuvo un local de restaurante en el túnel la echó, pero ella habló con los de Metrocali (Aunque Invias sea la entidad admi-

nistradora del espacio público del túnel, en el imaginario de los vendedores está más presente Metrocali, y todo lo administrativo lo relacionan con esta entidad) y ellos la ayudaron, defendiendo que era espacio público. La misma señora tiempo después le dijo que iba “a meter minutos” y Patricia le respondió que “de una, que ella se los vendía, que vendía los de la señora y los de ella”, y la señora desistió.

Esto deja ver que las alianzas y conexiones claves deben darse con personas en un nivel estratégico con gran influencia en el espacio, a la hora de construir y de hacer respetar las fronteras propias. Cuando Adriana se vio retada por “una dueña”, lo que ella hizo inteligentemente fue buscar un aliado que pudiera ejercer mayor poder, como fue su contacto en Invias, institución la cual “la dueña” no podía refutar. Esta alianza, sin embargo, no es definitiva, por lo tanto, Adriana no puede relajarse, y debe seguir defendiendo su puesto. Así, constantemente, siguen sucediendo puntos a resaltar en el tiempo y en el espacio, que cambian las dinámicas del túnel, y por lo mismo, de la manera en que los viven muchos vendedores ambulantes. Estos eventos marcan un antes y un después que se mantiene en movimiento: algunos de estos eventos son más personales y cotidianos, y otros más macros, que afectan lo institucional como lo mencionado con la relación entre “los dueños y dueñas” e Invias.

Además de aguantar presiones de algunos “dueños”, Adriana también ha tenido que luchar con algunos compañeros que van llegando, que no sólo a veces le tapan sus letreros, sino que también incluso le montan competencia algunos días especiales. Adriana desde que está en ese puesto, ha vendido rosas tres días en el año durante todo el día hasta acabar su inventario, el día de la madre, el día de amor y la amistad y el día de la mujer. El año pasado, una mujer que tiene un puesto cercano al de ella, llegó uno de esos días especiales y le sugirió a las seis de la tarde, que ya era hora de que acabara de vender, que ya le tocaba a ella ese sitio. Adriana se enojó mucho,

porque argumentaba que todos ahí, sabían que ella vendía todos los años hasta que se le acabaran las flores, y nadie tendría el derecho de ponerle un alto a su venta.

Este año, le llegaron chismes a Adriana de que la mujer, planeaba sacar a vender flores también esos mismos días, así que fue a hablar con ella para aclarar las cosas. El espacio sigue estando en un conflicto dinámico por la apropiación del mismo, donde no sólo tiene un papel importante el mismo espacio, las ventas y la economía, sino también los lazos, vínculos y relaciones que ponen a viajar información en forma de chisme, dentro de esas redes para conseguir, mantener o desafiar ciertas fronteras. También en esas redes se ve el esfuerzo en medio de los chismes, por estar en buenas relaciones con los compañeros al menos los cercanos, porque a fin y al cabo van a estar al lado o al frente todos los días del año, así que “hay que estar en buenos términos”, intentando una sana convivencia que se ve afectada cada cierto tiempo.

Además de los y las compañeras de Adriana, y a “los dueños” de los locales, también debe estar atenta a personas que llegan al túnel desde afuera. Adriana vende minutos, recargas, dulces y cigarrillos. En el pasado vendía además sim’s de movistar, hasta que llegaron vendedores de movistar a vender en el túnel, haciéndose justo al lado de ella. Ella tuvo que ir hasta las oficinas de movistar para frenar esta competencia, allí acordó dejar entrar a uno o dos vendedores. El problema radica, dice ella, en que vienen siempre vendedores diferentes y algunos no la conocen. Ha tenido algunos roces con algunos, porque ella les pide el favor de no hacerse tan cerca de su puesto, y estas personas se ofenden y le reclaman a ella. Adriana no entiende cómo le reclaman a ella, “si por ella, ellos están ahí”, afirma.

A veces es muy difícil controlar que los de estas empresas respeten los acuerdos establecidos, porque cuando Adriana deja a una trabajadora a cargo del puesto, esta trabajadora no va

a estar tan atenta a si llegan más personas de las acordadas a vender, porque al final del día ella sólo cumple una función y no es el puesto de ella, no es “su espacio” el que está en riesgo, esa esquina es de Adriana.

Las personas que no saben ni entienden las dinámicas que se gestan en el túnel a la hora de construir y negociar fronteras, suelen tener problemas por no respetar las reglas que rigen esas fronteras, pues como ya se dijo, estas fronteras traducen mucho de las reglas y la vida social misma, en el lugar. El puesto de otra persona, su propio espacio, su territorio, es con lo que menos “se pueden meter” de un comerciante y, por eso, se defiende a toda costa. Y de ese, del extraño, del otro, el que no es del túnel, el que no entiende las lógicas territoriales que lo rigen, es del que se tiene que defender el territorio propio. El extranjero no llega a mandar en territorio ajeno, y si manda, ya es su propio territorio. Defender las fronteras de lo propio es no dejar que se vaya de las manos.

Los extraños o extranjeros como estas personas de movistar que ni siquiera tienen un puesto, sino que sólo están algunas horas al día con sus camisetas que los identifican, tienen mucho más dura la entrada allí. La materialidad del puesto habla hacia los demás compañeros. El no tener un puesto o un cartel que dé fijeza en el espacio, dificulta el querer hacerse un lugar dentro del mismo.

La defensa de lo que se siente como propio es un mandamiento que se debe seguir para vivir de la mejor manera posible y mantenerse en el túnel. Mantenerse parece ser la motivación más grande de los vendedores, porque es desde esa acción que cobra significado el túnel. En ese sentido, las fronteras aparecen como una construcción, un objeto, una herramienta de defensa, pero también de convertir el espacio público, en espacio propio, y todo lo que esto implica. Por lo cual, estas fronteras fácilmente nos iluminan, el estado de las relaciones sociales, dinámicas y ritmos del túnel, para que se puedan ver con mayor claridad.

Fronteras creadas desde afuera

Las fronteras, como se dijo anteriormente no son sólo materialidades que se construyen y deconstruyen con la fluidez de la vida social en el túnel por parte de aquellos que los viven cotidianamente como lo son los empleados y, sobre todo, los vendedores ambulantes. Hay fronteras también administrativas, que crean entes que, aunque no viven cotidianamente el túnel, ejercen una influencia muy grande, como lo es la administración pública y privada.

Desde los años ochenta, década en la cual se decide que el uso de las calles para actividades comerciales es un problema de orden público, afirma Vergara (2009), los vendedores ambulantes han sufrido múltiples tipos de control e incluso persecución por parte de la fuerza pública en Colombia. Esto, dice el autor, se ha traducido en ideas que impulsan organización del espacio público, más hacia la reubicación de la actividad comercial, que en el reconocimiento de los vendedores ambulantes como actores de la producción del espacio mismo (Vergara, 2009).

El túnel del terminal, y en general, la ciudad de Cali, se ve afectada por la posición de la Alcaldía que varía con cada nuevo alcalde que llega al puesto. Los vendedores ambulantes se ven afectados por la manera en que cada mandato entiende el espacio público y qué quiere hacer de él. De esto, nos han hablado autores como Domínguez (2014), quien hace notar que no sólo agentes externos como los arquitectos terminan influyendo en lo que sucede socialmente en un espacio, sino que son, los administradores de los recursos públicos los que influyen no sólo en la construcción del espacio, sino en la regulación de lo que sigue sucediendo dentro del mismo. Fabre (2014), deja ver que, aunque los espacios públicos no son controlados por un privado, sí lo están por las leyes estatales. Esto en el túnel se ve de una manera muy particular, pues, aunque está en operación el Código Nacional de Policía y Convivencia (Ley 1801

de 2016), que condena la labor de los vendedores ambulantes en el espacio público, es en realidad el alcalde de turno, quien decide si ese espacio específico, va a ser afectado por la policía.

Si el alcalde es muy estricto con los vendedores ambulantes, toca lidiar con ello, no sólo defendiendo el espacio del compañero de al lado, sino además de los policías con “los lobos”, como son llamados los hombres de chaleco negro que se ocupan del espacio público de la ciudad, que aparecen en cualquier momento a llevarse “el carrito”, “el puesto”. Pero también, si hay total permisividad de la administración pública municipal, incrementa en gran cantidad los vendedores ambulantes, aumentando la competencia por el espacio. Esto lleva incluso a ampliar “el espacio de los vendedores”. Esto es lo que ha sucedido, por ejemplo, en la parte interna del túnel que conecta la parte alta y la parte baja, espacio que históricamente no se ha podido ocupar por vendedores ambulantes, pero en el momento lo están haciendo. Aunque hay más posibilidades de vender dentro del túnel, Adriana dice que no va a arriesgar su esquina que tanto le ha costado por un tiempo de buenas ventas, porque ese espacio no es seguro, hoy se vende mucho, pero el día de mañana se puede quedar sin ningún espacio, es mejor quedarse y no arriesgar el espacio que se ha ganado, dejando ver que la ocupación del espacio es estratégica.

Esto construye fronteras, territorios y diluye otros. Cuando la administración es permisiva, no sólo se ponen en disputa los territorios establecidos, sino que se construye sobre el espacio virgen. El interior del túnel, los espacios entre los locales de arriba y los de abajo, son territorios que antes no se podían ocupar, porque la administración no lo permitía, era sólo un espacio que intermediaba los locales de arriba y de abajo, una vez, después de la permisividad de la administración, ese espacio se territorializó como un espacio de vendedores ambulantes, que lo construyen a través del poner sobre ellos, sus puestos, pregonar con sus voces desde esos puntos específicos, y no dejar que nadie les tape su mercancía obstaculizando la relación de la vista del transeúnte con su puesto.

Por otra parte, los menos afectados por estas decisiones de la alcaldía son los locales formales, ya que sus fronteras parecen fijas y formales, aunque en realidad tienden a expandirse, gracias a la forma de exponer la mercancía, los panes y las pizzas: las bandejas que sobresalen de los locales, que suelen exponerse mucho más afuera en la parte de los negocios de abajo, debido a que tiene ventas más bajas y la expansión de las fronteras pretende ser una estrategia para contrarrestar dicha baja de ventas.

Así, reconocer un ente tal como la administración pública, ya sea desde Invias, pero con mayor poder, desde la Alcaldía Municipal de Cali cumple un papel esencial a la hora de entender las dinámicas de poder en el túnel. Esto, permite observar la importancia no sólo de las fronteras que esta entidad construye, sino lo crucial de construir alianzas y conexiones con estos altos poderes del espacio público por parte de los vendedores, sobre todo, porque estos en muchas ocasiones les recuerda a los vendedores y empleados el carácter específicamente público, de un espacio que sienten propio. Por su parte, los vendedores y empleados, aunque entienden el carácter público del túnel, en tanto, el tránsito, la influencia de la administración pública recordándose, la entienden más, en orden de que su propiedad, es arrendada o heredada del dueño mayor, que sería la administración pública; con la cual algunas veces puede dialogar y aliarse como en el caso de Invias, y en otras ocasiones, simplemente debe obedecer, en el caso de la Alcaldía, aun sabiendo que las dinámicas conflictivas por el espacio puedan empeorar.

El túnel de arriba y el túnel de abajo

El espacio es vivido por los comerciantes formales, los empleados, de una manera muy distinta, al ser empleados fijos de un local, los pregoneros y las empleadas de la panadería construyen el espacio de una manera menos conflictiva, porque su capital social, simbólico y

económico o, mejor dicho, el que sus jefes les han otorgado los ubica privilegiadamente en el campo. Ellos y ellas, por su parte, sienten una mayor apropiación del espacio, una gran conexión con el túnel, que no se ve conflictuada por otra presencia, o al menos, tienen que estar supervisando que así sea, que no les tapen un letrero, que no les vendan lo mismo que en las panaderías o dulcerías. Gran parte de los locales del túnel están alquilados por unos mismos “dueños”, así que sus empleados no tienen una rivalidad ni competencia tan fuerte entre sí, pues responden a los mismos jefes, a los mismos “dueños” y al mismo sueldo.

Sin embargo, los vendedores de las panaderías y dulcerías, “los comerciantes o empleados”, han construido una diferenciación entre ellos mismos gracias a la dimensión física del túnel, pero también, más que todo, por los cambios en la dimensión social, que se ve afectada e influenciada por esa dimensión física. Más que decir que el túnel, con sus ladrillos, con su suelo y con su techo tiene un desnivel típico de un túnel, los empleados de las panaderías, sí dividen el túnel “arriba” y “abajo”, pero gracias a los dos grupos de panaderías, ya que un grupo de panaderías queda “abajo” o en el “centro del túnel” y el otro queda “arriba” o en una salida del túnel que da a la calle. El desnivel es notado más por los comerciantes que por los transeúntes, exceptuando los ancianos, ancianas y personas en condición de discapacidad, que sí notan los desniveles. Muchos transeúntes ni siquiera notan que hay un punto más bajo del túnel, aun sabiendo que se encuentran en un túnel, y por su misma naturaleza está ubicado debajo del suelo.

Esta diferenciación no es únicamente física, sino que se construye a partir de un conjunto de vivencias de lo que implica “vender arriba y vender abajo”. Vender arriba o ser de los de arriba, se construye como el trabajo más popular, o más querido por la mayoría, ya que es la ubicación desde la cual se vende más. Esta venta frecuente a muchos les ayuda emocionalmente en su trabajo, porque argumentan que, si hay venta frecuentemente, si están activos, se les pasa más rápido el

tiempo de trabajo. Mientras que la poca venta, el estar inactivo mucho tiempo, el estar “abajo” en “playa baja” sienten que se les alarga el tiempo de trabajo. Aunque, claramente hay empleados que han sabido construir los negocios de abajo, con poca venta, como un trabajo “más relajado”, y aprenden a disfrutarlo, pudiéndose sentar en ocasiones y no permaneciendo todo el tiempo parados como sus compañeros de arriba.

Por otra parte, la posición física también afecta la sensorialidad de los empleados y la manera en que sus cuerpos afrontan y viven su trabajo. Según Bachelar (citado por Lindón, 2014) el habitar se entiende desde el cuerpo y la experiencia corporal cotidiana, por lo cual, el habitar tiene que ver con las experiencias sensoriales y emocionales en relación al lugar, en este caso, las sensaciones particulares de vender arriba y vender abajo. En este mismo sentido Lindón (2014) plantea que el habitar es una “unidad indisociable” de individuo-espacio, donde se da una relación codependiente, donde tanto los lugares hacen al sujeto que está allí, como también el sujeto, estando y haciendo, construye, da sentido y significado a los lugares desde sus prácticas. Pero esta relación de codependencia no es vivida por igual por todos los sujetos, cada individuo interpreta los lugares en distintos sentidos de acuerdo con su subjetividad, como resultado del:

“Entrecruzamiento de la percepción de las materialidades del lugar, de la propia performatividad del sujeto-cuerpo que practica el lugar, de los vericuetos de la memorización del lugar que realiza cada sujeto, de las emociones que cada lugar activa en un sujeto y las tramas de sentido que los sujetos hacen y re hacen permanentemente en relación con sus lugares habitados” (Lindón, 2014, p. 61), como también de sus historias de vida, experiencias y memorias pasadas.

Bachelar (citada por Lindón, 2014) dice que:

“El habitar se sitúa a nivel del cuerpo y se asocia en lo cotidiano, por lo que los espacios habitados son indisociables de las sensaciones y emociones. Las dos coordenadas del

habitar son la corporeidad y la espacialidad. Las sensaciones y emociones que el cuerpo experimenta con relación al lugar donde está, es una forma de introducir el habitar". (Bachelar, 1992, citado por Lindón, 2014, p. 56).

Los empleados de arriba, no ponen sus experiencias sensoriales en un punto importante a la hora de reconstruir su habitar el túnel, mientras que los y las empleadas de abajo sí lo hacen. Los y las empleadas de los locales de abajo deben lidiar con un calor sin ningún tipo de interrupción o descanso, afirman. Esto les genera más desespero que los empleados de arriba, lo cual hace que se refugien aún más en las relaciones que construyen con sus compañeros y compañeras, a través del mecanismo de defensa y distracción llamado "recocha". Todo el tiempo están haciendo chistes entre ellos mismos, para distraer la mente del calor que sus cuerpos en ocasiones no soportan y a pesar del mismo calor, no se distancian físicamente uno del otro. Pero no todos los cuerpos son igual de resistentes, y algunos o algunas, deben tomar agua frecuentemente para hidratarse, y tomar pastas para los dolores de cabeza que genera tal calor. También deben lidiar con un mayor nivel de olores y sonidos que emiten las personas que pasan por el túnel, debido a la poca ventilación que tiene el mismo, encontrándose ellos y ellas tan lejos de las salidas.

Por último, también es importante visibilizar que una de las otras diferencias de "los de arriba" y "los de abajo", es que, en los negocios de arriba, los vendedores que pregonan dentro del túnel son sólo hombres, mientras que las mujeres atienden en la parte de adentro de las panaderías, al lado del túnel. Ellas son las encargadas de estar movilizandando la mercancía de adentro de las panaderías donde se cocinan los productos hacia el exterior, o sea, el interior del túnel, así que tienen gran movilidad. En los negocios de abajo, por otra parte, sí hay vendedoras pregoneras mujeres, y no hay mucha división sexual del trabajo, ya que en la parte de abajo ninguno de los negocios cocina productos, o se hacen arriba o se traen hechos de

casa. Algunos vendedores hombres afirman que el trabajo de pregonero es muy desgastante y exige mucho al cuerpo, que por eso ponen sólo hombres. En la parte de abajo hay pregoneras mujeres, porque la venta es más “suave”, afirman ellos.

Aunque los de arriba y los de abajo dividían algunas de sus experiencias en la particularidad de su espacio cotidiano, ya sea arriba y abajo, también hay vivencias que no sólo los unen entre sí mismos, como “la recocha” antes mencionada, sino que los unen a los vendedores ambulantes, al túnel en sí mismo y a sus dinámicas propias. Esta práctica es el pregón.

Simmel (citado por Joseph, 2002), plantea que existen formas de sensibilidad concretas, que están movilizadas por la experiencia urbana específicamente. Aunque cada sentido da información específica, a la construcción del existir colectivamente, el autor plantea que, en la ciudad, sobre todo en las grandes ciudades, se predomina la vista sobre el oído. Pero la estrategia de venta aquí, a diferencia de, por ejemplo, otros lugares de comercio o venta como el centro comercial que tiene una propuesta de venta visual, el túnel se caracteriza por presenciar la estrategia de venta sonora. La mayoría de los transeúntes no miran a los lados cuando transitan, tal vez porque no hay esa intención de venta visual sino sonora, o tal vez la estrategia sonora es una respuesta a ese desinterés por observar detenidamente el espacio. Sea cual sea el caso, se puede decir que la experiencia de venta en el túnel es supremamente sonora, tanto para comerciantes empleados como para vendedores ambulantes. Adriana, que vende minutos, dice que hay gente que no ve los letreros, por más grandes o coloridos que sea, señalando los letreros que tiene amarrados a las columnas de salida del túnel. “Uno pregona y hay gente que se devuelve al escuchar *“minutos, minutos, recargas”*”, dice Adriana.

¿Qué tan deseable es esta forma de promocionar los productos? No hay una preocupación muy grande por saber cómo se sienten los pregones por parte de los transeúntes, lo que preocupa finalmente,

es que los transeúntes compren, y los pregones, según ellos, les han ayudado con ese objetivo. Al final, ellos a través de los pregones, de este sonido que embarga el túnel logran su objetivo de vender. ¿Se puede hacer de otra manera? Tal vez. Pero no está dentro de su agenciamiento, cambiarlo. Algunos pregoneros, desearían que hubiese colores más vivos no sólo en sus locales, sino en general en todo el lugar, para que la gente se sintiera más dispuesta a comprar, pero cualquier modificación de él se debe tramitar con Invias. Otros pregoneros no están dispuestos a siquiera pensar el cambio, dicen tajantemente: *“El que no le guste el sonido, que entre por el otro lado”* (Carlos, comunicación personal, febrero 14 de 2018), arraigándose fuertemente a sus prácticas.

Por otra parte, es importante decir que los pregones de los empleados y de los vendedores ambulantes se mezclan con la dinámica social del túnel, así algunos les gusten y a otros no. El pregón se convierte también en una estrategia para fluir con los transeúntes. Los transeúntes se mueven constantemente, y los pregones junto a ellos. El sonido es en sí movimiento (Chion, 1994). Usarlo a través del pregón, parece ser la única manera en que los vendedores logran amoldarse al ritmo social que se da dentro del túnel. En un principio, dicen los empleados jóvenes de las panaderías, que pregonar es lo más duro del trabajo cuando se empieza, acostumbrarse a pregonar es sumamente difícil. Da pena, sobre todo si lo ve un conocido mientras lo hace, *“te van a ver como inferior, por estar gritando, pero luego uno ve que este es un trabajo como cualquier otro”* (Carlos, comunicación personal, febrero 14 de 2018). Se aprende y se acostumbra a pregonar, y se coge el ritmo del túnel, del fluir en el movimiento de la vida social dentro del mismo. Por otra parte, algunos que llevan muchos años en el espacio, como Adriana, dice que ya está cansada de pregonar, que ya se ha matado muchos años. Pero reconoce, que cuando se pregonar, cuando más activa se está, más conectada se está con el espacio y los que lo utilizan.

Las experiencias sensoriales pueden ser tanto diversas como compartidas, gracias a, y a pesar de, la diferencia espacial dentro del túnel, lo cual, deja ver que dichas sensaciones los alejan y conectan a sus compañeros, en cuanto a la manera que experimentan y perciben el espacio. Estas experiencias de calor y de sonido, así sean recibidas, o emitidas por ellos y ellas mismas, pueden experimentarse tanto positiva como negativamente, pero, aunque como se dijo, en algunos momentos la aleja de la experiencia del otro compañero o compañera, siempre los acercará y los conectará a las dinámicas del túnel mismo.

Fronteras: espacio finito

¿Esa esquina es de Adriana? Ahí ha estado una década entera, pero muchos días al año le rentan “su” espacio. Los del frente, los de afuera, los de arriba e incluso los de adentro. La conservación de “su” espacio es casi una guerra constante, como ella le llamaría. *“Estoy que renunció a esta esquina, pero es todo lo que tengo en estos momentos”* (Adriana, comunicación personal, febrero 10 de 2018), dice Adriana. Ella sabe que la apropiación de ese espacio es la clave para su trabajo, para al final, también de su supervivencia.

Adriana recuerda todos los espacios que tuvo que recorrer alrededor de la ciudad hasta poderse ubicar aquí y afirma que siempre le ha tocado duro. A ella en muchos espacios ni siquiera la dejaban quedarse unos minutos, le decían *“éste es el espacio de un señor que no vino hoy, pero él es muy jodido”*. Ella siempre optó por hacerse amiga de la gente para ir ganando los espacios, para que se los cedieran un poco, así fuera parcialmente, unos se lo negaban de buena forma otros no la dejaban ni llegar, fue en los espacios cercanos al terminal que encontró ese ceder del espacio. Ella sabe qué es experimentar esta búsqueda, así que en muchas ocasiones ha ayudado a varias personas que llegan al túnel, a quedarse allí o cerca de él. Ayudó a

una de sus empleadas a tener su propio puesto, le prestó plata para que arrancara y luego le iba pagando con lo que ganara. Pero no siempre estas historias terminan bien. Adriana dice que es una de las tantas veces que ha ayudado a personas a montar sus negocios, ya sea prestándoles dinero o cediéndoles espacio y luego por distintas razones terminan en malos términos, se ofende una u otra parte.

Podemos ver que el espacio es un recurso finito y algunas veces escaso, pero las personas que lo desean y logran apropiarse de una parte del mismo no están en las mismas condiciones. Hay relaciones de poder que intervienen en ello. Los empleados de “los dueños”, o sea las personas que trabajan en las panaderías y dulcerías tienen un lugar privilegiado en el espacio, por el arriendo que pagan sus jefes y sus grandes locales, los cuales aseguran su espacio, desde la formalidad, dejando ver que tienen mayor capital económico, social y simbólico. Los vendedores ambulantes por su parte tienen distintos capitales sociales y económicos que deben poner en juego, para moverse a espacios con mayor valor dentro del campo, obteniendo también, capacidad de decisión sobre el campo mismo, o simplemente conformarse con un espacio no tan privilegiado, que se limita a la venta. De todas formas, el campo sigue en conflicto constante y los capitales económicos, sociales y simbólicos, ayudan a construir alianzas o a destruir otras que tuvieran dominado y normativizado el espacio (Vergara, citando a Bourdieu, 2009).

Las fronteras se construyen a golpe, el lugar se va ganando dentro del espacio gracias a un esfuerzo que implica varias estrategias. Estas fronteras se construyen debido a conexiones que se logran gracias a los capitales que cada persona pone en juego dentro del campo espacial. La suma de estos capitales se traduce en un territorio más extendido y unas fronteras más estables, fuertes y duraderas. El capital económico, permite prestar dinero, lo que automáticamente pone a la persona en un lugar superior frente al deudor, que deberá lealtad, al menos por un tiempo al prestamista. Esa lealtad se desarrolla en defender a esa persona y su espacio frente a otras

personas, sus chismes y alianzas. Ser deudor al mismo tiempo crea una conexión, en donde un padrino o madrina te ayuda con el negocio económica y espacialmente, ya que está apoyando que el negocio se dé dentro de un espacio, ese espacio puede ser ganado la mayoría de las veces gracias al apoyo social del prestamista, el padrino o madrina. El capital económico también se ve reflejado en las y los “dueños”, quienes poseen el dinero suficiente para ser dueños de su negocio, pero sobre todo para pagar el alquiler de un local o múltiples locales y el sueldo fijo a sus empleados.

El capital social por otra parte, está ligado principalmente al tiempo dentro del espacio, ya que hay un mayor conocimiento de la dinámica social y de cada persona que compone el espacio, sin embargo, también se puede adquirir gracias a la facilidad de establecer conexiones de amistad a partir de favores o de la capacidad para establecer conversaciones frecuentes, confiando información privada y escuchando por otra parte la información de alguien más que decida confiar. Estas conexiones deben ser de calidad, pero sobre todo de cantidad: ser sociable con todo el mundo. Las personas con capital económico y simbólico, le llueve capital social, porque todos quieren ser sus amigos o al menos sus cercanos.

El capital simbólico, por último, también está ligado al tiempo de estadía en el túnel, y sobre todo a la imagen que los demás tienen de la persona. El capital simbólico más favorable en él se traduce en tener una imagen de una persona amable, confiable, honrada y que al mismo tiempo debe ser respetada, a sí misma y a las fronteras que ha construido. Por otra parte, el capital simbólico se ve reflejado en el tamaño de los puestos o locales de cada vendedor, cuan ostentosos y expandidos estén en el interior y cuan fijos estén dentro de éste. Por ejemplo, los locales grandes tienen mayor presencia, también por el número de empleados, que los locales chicos y mucho más que los puestos de vendedores ambulantes. Ser o aliarse con los dueños de estos grandes locales con sus bandejas expuestas a lo largo del túnel, es estratégico.

Algunos autores como Perdomo (2016), afirman que “el espacio público es determinado por un principio de tolerancia entre los actores, lo que permite la convivencia. Este principio se construye a partir de aquello que se considera apto para este espacio común y fundamenta la noción de colectividad” (Perdomo, 2016, p. 1), aunque reconoce que existen tensiones socio-espaciales por la competencia, por las posiciones dentro del espacio. Éste no es el caso del túnel, aquí no hay tolerancia, por el contrario, se da un ir y venir en sentimientos pasionales que van de un lado positivo a un lado negativo y viceversa, constantemente, donde hay alianzas y guerras, amores y odios, confianza y resentimientos. Es por esto, que las dinámicas fronterizas del mismo, construidas por comerciantes y vendedores ambulantes se explican mejor y tienen más sentido, desde la perspectiva de Barrientos et al., (2005), quienes plantean que el espacio público, en este caso el túnel, es un “hecho social que forma territorialidades al interior de diferentes agrupaciones sociales” (Barrientos et al., 2005, p. 97). Las fronteras pasionales, que dan cuenta lo mucho que los actores mueven sus emociones, pero también, sus estrategias, son firme testimonio de la territorialización que estos actores han construido en él.

Barrientos et al., (2005), afirman que:

“Los conflictos por el espacio público y las emotividades que se pueden rescatar de éstos, proponen que el territorio, en lo urbano, es un fenómeno social, más que físico, y que puede presentarse en una misma locación, en manifestaciones temporales y dentro de diferentes colectividades” (Barrientos et al., 2005, p. 97).

A través de fenómenos tales como el conflicto o la lucha por el espacio, sale a flote lo que se imagina como propio. Según los autores, “esta emergencia manifiesta un proceso de simbolización del espacio urbano estableciendo fronteras entre aquellos lugares que determinado grupo reivindica como propio y aquél que reivindica como ajeno” (Barrientos et al., 2005, p. 103), dejando ver sentimientos de pertenencia y de seguridad en esos determinados espacios que

se defienden y se luchan. Estos sentimientos, a su vez, dan cuenta de un sentido de pertenencia al espacio, al mismo tiempo que se siente una cierta propiedad sobre el mismo, lo cual se refleja en las fronteras anteriormente descritas, “fronteras reales, simbólicas o imaginarias guiadas por un sentimiento de seguridad y confianza que se presenta ante lo propio, de inseguridad y miedo ante aquel espacio considerado ajeno o extraño” (Barrientos et al., 2005, p. 104) y desde esa seguridad se debe defender el territorio.

“¿Territorio?”, sí. Según Espinoza (citado por Barrientos et al., 2005, p. 105):

“Una lógica de conflicto fundada en la territorialidad. Como fenómeno social, se puede caracterizar a ésta como un conjunto de percepciones de posesión o pertenencia respecto a un espacio y, asociadas a las primeras, un conjunto de prácticas sociales de control sobre dicho espacio” (Espinoza 1999, p. 231).

Espinoza (citado por Barrientos et al., 2005) ilumina la manera en que las fronteras conflictivas dentro del túnel, son capaces de mostrarnos símbolos y significados sobre el túnel mismo como espacio de apropiación por parte de empleados y vendedores ambulantes, mostrando cómo este espacio público, muchas veces, para muchos, aun viendo diariamente pasar a cientos de transeúntes, se siente y se vive como propiedad privada y se la hace respetar como tal, donde cualquiera puede transitar, pero no cualquiera puede habitar.

La frontera del origen

Por último, parece necesario visibilizar la frontera física y administrativa que da origen o hace posible las demás fronteras y la territorialización de cierto espacio del túnel. Esta frontera es la que divide el espacio de comercio y el de no comercio, el espacio de los vendedores y el del vacío de estos, el espacio que administra

Invias y el que administra el terminal. Esta frontera está ubicada justo después o antes, dependiendo como se recorra el túnel, de los locales de abajo.

El terminal no permite ningún tipo de negocio ni venta ambulante dentro de este espacio, así que lo único que lo acompaña son unos cuadros de pintura que están colgados en sus paredes, mientras que en la administración de Invias, no sólo se permite el comercio, sino que se formaliza en unos locales que pagan arriendo, y se permite en su versión informal, encarnado en los vendedores ambulantes.

Según la percepción de los empleados y vendedores ambulantes, aunque suponen el túnel como todo lo que abarca físicamente el mismo y lo piensan en relación a los transeúntes que lo recorren, a las dinámicas y ritmos que estos mismos plantean, éste en su cotidianidad, parece vivirse únicamente el espacio comprendido por los empleados y vendedores ambulantes, sólo se habla de los negocios de abajo o de arriba y de los distintos vendedores ambulantes, pero no hay mucho que decir más allá de ese territorio. La otra parte del túnel, parece muerta y sin vida, parece no contar historias, o por lo menos, no de aquellas de las cuales ellos cotidianamente cuenten o sean tenidas en cuenta, por los comerciantes y vendedores. Es otro cuento, son las fronteras de los transeúntes.

La frontera del origen es una frontera física porque implica un cambio de materiales y de dimensiones en la construcción del túnel; es una frontera administrativa, de afuera, porque cada lado lo supervisan y controlan dos administraciones distintas; y, por último, es una frontera social, porque las dinámicas en cada lado son totalmente distintas, empezando por la presencia y ausencia de una actividad social y económica tan propia del túnel, como es el comercio formal e informal.

En ese sentido, podríamos decir finalmente que las fronteras implican una separación, pero al mismo tiempo esas separaciones permiten otro tipo de conexiones, los espacios y los actores se

dividen, hay sensaciones y espacios que los unen y otros que los separan, y en esa constante dinámica, experimentan el día a día del túnel, desde el espacio mismo y su organización, porque al final, las fronteras y conexiones dan cuenta de la organización mental y social que tienen las personas que habitan y transitan el túnel a la hora de entenderlo y de practicarlo.

Las fronteras de los comerciantes dan cuenta de diferentes maneras de experimentar el espacio desde el cuerpo que resiste pero que también actúa y construye móvilmente, las de los vendedores ambulantes dan cuenta de los conflictos por el espacio y las relaciones de poder. Juntos con sus firmes fronteras y conexiones, dan cuenta de la relación territorial y la construcción del túnel como un espacio propio, que es y significa a partir de la emocionalidad, de la sensación de seguridad que se ha construido dentro de él a partir de múltiples mecanismos. Por otra parte, las fronteras que han construido los transeúntes son más efímeras, y singulares, cada persona que pasa evita algunos espacios y objetos, los evita desde el tacto o incluso desde la mirada, algunos rescatan a su vez algunos aspectos del túnel que les agrada, que es aquello a lo que más atención han de prestar y es lo que genera, la conexión más significativa, aunque no necesariamente fija.

Se podría decir entonces, que las fronteras construidas por empleados y vendedores ayudan a construir una percepción del túnel en tanto un espacio territorializado y apropiado por ellos y ellas mismas, por lo tanto, lo sienten desde su cuerpo, sus emociones y pasiones. Por otra parte, las fronteras frágiles y efímeras de transeúntes, pueden dar cuenta de una comodidad o incomodidad con ciertas prácticas tanto propias como ajenas y del espacio mismo desde su aspecto físico. Esa comodidad o incomodidad parece quedarse allí, ya que, aunque sí los impulsa a sentir y construir el espacio a partir de esa emoción o sensación, no los impulsa a querer defender el espacio, porque no sienten

que les pertenezca. Algunos lo sienten más ajeno que otros, pero seguro, ninguno pide permiso a los vendedores o empleados para pasar, aunque a veces sí deban para el paso, porque no hay espacio para pasar entre la multitud y los puestos de venta.

Por último, es importante decir que, aunque los vendedores, empleados y sus puestos son lo más fijo que habita el túnel, también tiene dinámicas de cambio constante, aunque su movimiento no sea tan notorio como la constante aceleración de las y los transeúntes. Es decir que, de igual manera, estas personas también se ven afectados y afectadas por la velocidad del túnel. Esto se puede ver evidenciado con las nuevas oleadas migratorias venezolanas a la capital del suroccidente, en las cuales desafortunadamente no se pudo profundizar para este trabajo. A pesar de la imposibilidad de profundización al respecto, sí se observó cómo la llegada de este nuevo actor, quien se ubicó no sólo en los alrededores del terminal en carpas, sino específicamente en el túnel en las horas de la tarde pidiendo dinero a las y los transeúntes, volvió a dibujar y desdibujar ciertas fronteras dentro del túnel como también, dinámicas entre los propios vendedores, empleados e incluso, los mismos transeúntes, que ahora tenían menos espacio para transitar.

Estos migrantes se ubicaron en el sector menos comercial y más privado del túnel, porque ya lo demás estaba ocupado por los empleados y vendedores de siempre, los cuáles no iban a ceder su territorio, aunque los guardas de seguridad del terminal, están insistentemente controlándolos. Esto afectó las fronteras descritas anteriormente de los empleados y vendedores, pero también la experiencia de tránsito de los transeúntes, donde el derecho a la libre circulación se vio reducido espacialmente. Estos nuevos actores, aunque irrumpieron el escaso espacio para transeúntes, lo han hecho de manera muy tímida y aunque impacten visualmente, no han igualado a los empleados y vendedores sonoramente, ya que su pregón es mucho más bajo. Lo cual conecta perfectamente con la narrativa de empleados y vendedores, quienes afirman que

a pregonar se aprende con el tiempo cuando se pierde la pena, y cuando se conecta con el movimiento del lugar a través del sonido.

El túnel, entonces, como todo espacio público está abierto a la constante llegada y salida de personas, que no sólo se insertan en las relaciones y dinámicas del espacio, sino que incluso llegan a cambiarlas e intervenirlas, en ocasiones tímida y en otras, agresivamente. Este constante movimiento, se intenta contrarrestar con fronteras físicas que se entienden más estables, que construyen territorio firme sobre el cual pararse, pero el territorio en lo público no es ajeno al movimiento. Sin embargo, las fronteras físicas pueden cambiar de un día para otro, o, mejor dicho, de una noche a otra, ya que casi siempre los cambios estéticos se realizan en la noche por el poco flujo de transeúntes. Así, que así es este túnel, y así se lo vive, entre el tira y afloja, entre la conexión y la frontera, entre la tensión y el fluir del movimiento³.

La noche, las fronteras se diluyen

En el día, el túnel se construye de diferentes maneras, de acuerdo a las diversas formas de atravesarlo y habitarlo, marcadas por esa compresión e hiper aceleración de la ciudad. A las nueve y treinta de la noche, esas construcciones mentales sobre él cambian, a la par

3. A finales del mes de septiembre de 2018 “los dueños”, quedaron con la administración de tres locales de “abajo”, y decidieron construir un único y gran local gigante lleno de dulces típicos. A principio de octubre de 2018, en la parte no comercial, propiedad del terminal, vio sus paredes cambiar de color, de un gris opaco a una verde menta que logra iluminar más el túnel. Por otra parte, los cuadros de pintura, fueron reemplazados por murales con mosaicos que llaman más la atención por su relieve y porque deben mirarse completamente para ver la forma general. El primer cambio, el del local de dulces, se demoró una semana en ser construido, siendo trabajado día y noche, mientras que la pintura del otro lado del túnel como los murales fueron hechos en una sola noche. Estos cambios se hacen de una manera muy rápida, como la vida urbana en el túnel y por ello no se ven reflejados en las narrativas que proyectó la investigación.

que se transforman las prácticas dentro del mismo. La diversidad de miradas y sensaciones se apaga y emerge una mirada más unificada. Esta percepción de lo que es de noche es mayoritariamente uniforme, a pesar de la diversidad de los y las encuestadas. Si el túnel diurno comprimía e hiper aceleraba la ciudad, el túnel nocturno diluye esa compresión acelerada. Esto no quiere decir que las transeúntes ahora caminen necesariamente más despacio, sino que ya no son parte de una multitud, una masa acelerada, por el contrario, son individuos con espacio suficiente para que el paso sea marcado por otros factores.

La temporalidad del túnel, como la de todo lugar, es particular. Los días empiezan a las 4:30 a.m., mientras que la noche llega a las 9:30 p.m., cuando los locales de panaderías y dulces cierran y los vendedores ambulantes que permanecen todo el día, se van y se llevan con ellos, sus carteles. Y es a partir de esta temporalidad específica que se dan los cambios más radicales no sólo en dinámicas sino de percepciones sobre el túnel.

En el día, las fronteras más duraderas y fijas parecían ser aquellas construidas por empleados y vendedores ambulantes gracias a los distintos mecanismos que usan para territorializar el túnel. En la noche, por el contrario, esas fronteras anteriormente mencionadas se diluyen y emergen otro tipo de fronteras menos estables y menos seguras.

Aunque las fronteras de los transeúntes parecen sobresalir aún más a medida que baja la temperatura en el túnel, estas fronteras transitorias no constituyen de ninguna manera territorio, ni apropiación, de hecho, estas fronteras aparecen como fronteras mentales que construyen las transeúntes ligadas muchas veces a la desconfianza con el túnel y sus alrededores, fronteras que más que fronteras, son referencias mentales de por dónde ir y a qué velocidad.

Con la oscuridad reinando y ninguna frontera de protección y de confianza física, los transeúntes caminan más rápido y los comerciantes no se quedan mucho tiempo. Queda el túnel como una luz

solitaria y pequeña en medio de una gran oscuridad. Una luz que no abraza ni protege, más bien encierra.

Al no existir una territorialización dada por ningún actor en la noche, la disputa de los actores parece latente, nadie se siente totalmente apropiado del espacio. En los alrededores del parque algunos vendedores ambulantes trasnochan y la cantina sigue abierta. Dentro del túnel, el único local que trasnochaba ya no lo hace y renunció a hacerlo sólo después de un par de meses de intentarlo. Era un local pequeño de panes y pizzas ubicado justo en la mitad. El encargado era un señor mayor ya con bastantes canas. Hay vendedores ambulantes esporádicos en la entrada/salida que da hacia la Av. 4, que no se quedan mucho más de las diez y media de la noche. Ellos están más cercanos a los taxis que al propio interior, sin embargo, están ahí algunas veces, distintos, cuando los y las transeúntes pasan. Por último, también están algunos habitantes de calle que duermen al lado, en el lado que da hacia Invias y Metrocali.

En este contexto, de lo que significa la temporalidad específica del túnel y cómo a partir de dichos cambios, cambia la forma de habitar y de transitar, las y los transeúntes afirmaron que prefieren transitarlo de día, en una mayoría significativa como es un 88%, mientras que tal sólo el 7% prefieren transitarlo de noche y un 6% es indiferente a este cambio temporal y sus dinámicas.

Por parte de los empleados y vendedores ambulantes, afirman que la noche, de 7 a 9:30 p.m., tampoco es su parte del día favorita, porque pasan menos transeúntes, venden menos y el tiempo del turno pasa más lento. Aunque algunos destacan algunas partes positivas de ese turno, que es el no madrugar y la reflexión que a veces provoca la noche y la no actividad, pero después de las 9:30 p.m., cuando ya se hace el inventario, se apagan las luces de los negocios y se cierran los negocios, no se quedan dentro del túnel, si se van a quedar cerca, se quedan en la cantina.

Aun cuando en los alrededores las dinámicas sociales puedan ser distintas, pueda haber fiesta en la cantina o habitantes de calle durmiendo afuera, en el túnel parece que todo el que transite o habite, tiene que arreglárselas por sí mismo o sí misma. Esto se puede ver incluso en los mismos empleados, en algunas ocasiones el señor que trasnochaba, tuvo que cerrar su local y esconderse dentro del mismo para evitar los peligros de la noche.

Algunos empleados de las panaderías y dulcerías al terminar el turno se sientan a descansar a un lado del túnel, más nunca dentro del mismo. Le tienen cierto miedo. Se sienten inseguros y desarmados una vez que se diluyen sus puestos y con ellos sus fronteras. Cuando ven que su territorio se derrite, ya no pueden ni siquiera habitarlo, ya no es propio y por ende es inseguro. En las noches, para ellos, el túnel es más peligroso que sus alrededores, porque es encerrado y no se tiene muchas posibilidades de huir, de correr del peligro.

¿Pero peligro de qué? ¿A qué le temen? ¿Qué pierden cuando cierran sus negocios? Los empleados y vendedores afirman que no le temen a los ladrones o habitantes de calle porque allí los conocen, les temen a actores esporádicos que no son de este espacio como los barristas de la ciudad, pero sobre todo los barristas viajeros, que hacen grafitis y que tienen palos y armas blancas. Estos actores se han apoderado del túnel nocturno en varias ocasiones y no hay mucho que los vigilantes cercanos puedan enterarse.

El señor anciano que trasnochaba en el local pequeño en la mitad del túnel, cuando aparecen estos actores violentos, lo primero que decide hacer es esconderse y encerrarse en su local hasta que se vayan. Jamás piensa en encararlos o enfrentarlos, pues vienen en grupo, con armas y la única persona que le podría dar una mano, que son los vigilantes del terminal y de Metrocali afuera del túnel, están muy lejos “del centro” o “de la parte baja”. Simplemente ni lo escucharían desde afuera del mismo. Aun cuando en el interior haya cámaras de seguridad del terminal y hay cámara de los negocios,

cuando estos actores aparecen nadie hace nada, todos se inmovilizan en la noche frente a ellos. Así, que, al parecer sus fronteras, aunque efímeras no son débiles y funcionan para sus propios propósitos.

En la noche los empleados y vendedores sienten la desterritorialización de lo construido en el día y los barristas llegan como el Caballo de Troya que termina invadiendo el espacio. Los comerciantes están confiados de su espacio, el túnel, hasta que empiezan a cerrar las puertas, apagar las luces y desaparecen sus escudos, su presencia, la presencia de los compañeros y compañeras, y la identidad que construye trabajar en el túnel, que en el día se suele respetar.

Los comerciantes se sienten inseguros, pero además tampoco sienten que tengan sentido de ser en ese tiempo-espacio: ya hay muy pocos transeúntes, no hay muchas personas que compren y mucho menos personas que los construyan como parte del espacio y los validan como tal, que los reconozcan. En esa medida del no reconocimiento tiene sentido el sentimiento de inseguridad. Se caen con las fronteras de los locales, también la presencia que se solía respetar. La presencia de la cantina suaviza un poco esa nueva incertidumbre del ser uno más, y hace que la sensación de inseguridad no esté presente todo el tiempo, pero, aunque se vivan muchas cosas al lado del túnel en la cantina, pocos serán los que se atrevan adentrarse en él, todas las noches, tampoco tiene mucho sentido hacerlo: a nadie se le va a vender, sólo estando con los compañeros y compañeras se construye una presencia en el espacio. Solitarios y solitarias, son uno o una más.

Conclusiones

El túnel del terminal de transporte de la ciudad de Cali, física y materialmente es uno solo, pero las personas que lo habitan y lo transitan construyen experiencias sociales diferentes, que a su vez crean distintas imágenes sociales del mismo. Al final, son estas percepciones las que guían la experiencia y se van construyendo y cambiando a partir de la misma. Rastrear estas imágenes mentales del túnel ha sido una manera de poder rastrear no sólo ese anclaje que es la percepción, sino el rezago de las fragmentarias interacciones urbanas dentro del espacio que le han significado a las y los transeúntes.

El túnel nos muestra un pequeño vistazo de cómo la vida urbana y sus transeúntes experimentan la ciudad, una ciudad comprimida en unos pocos metros sin ventilación y acelerada por la misma compresión. Visibiliza lo que une esta ciudad, qué la hace transitable y habitable por muchos. Al mismo tiempo, en qué es distinta. Esto es, la manera de ser experimentada por la diversidad de habitantes o transeúntes, y la manera en que estos construyen su percepción sobre el túnel mismo.

En el túnel del terminal de transporte de Cali, los transeúntes y comerciantes se ven movidos por la compresión e hiperaceleración del espacio, pero al mismo tiempo detenidos o enfrentados a fronteras del espacio que nacen en él o en ocasiones van más allá del mismo. La velocidad, pero, sobre todo, el afán de la vida urbana los impulsa, pero las fronteras tanto sociales como físicas, les presentan barreras, que detienen a algunos más que otros. Estas

fronteras son las que ponen a prueba qué tan exitoso se es como transeúnte, pero al mismo tiempo, visibilizan las desigualdades que expone la ciudad, dejando ver que no está hecha para todos y todas.

Las y los transeúntes no son iguales, aunque el anonimato urbano quiera a veces, hacerlo ver de esta manera, y es así como las fronteras le pesan, más a unos/unas. Fronteras, que son fijas, en tanto, frenan o dificultan el paso de algunos y algunas, y al mismo tiempo, se corren o se mueven por la misma agencia de los actores, siendo la muestra viviente de las relaciones de poder que se pueden ver en algunas interacciones, no sólo de los comerciantes, sino del paso de las y los transeúntes mismos, que pasan a veces por encima de otros y otras transeúntes. Estos cambios y movilidades en las fronteras, sociales y materiales, se dan gracias a actores poderosos dentro del espacio, pero también, muchas veces, estas fronteras cambian de forma más brusca e inmediata el ritmo del espacio mismo, por, cómo lo mencionamos anteriormente, la administración pública, es un agente que se siente externo.

Las fronteras, aunque son construidas principalmente por comerciantes y vendedores ambulantes, para marcar el territorio a través de sus puestos de trabajo, las y los transeúntes son quienes más las sufren, aunque en ocasiones logren moverlas, dependiendo de qué tipo de transeúnte sea. Adicionalmente, también existen fronteras menos materiales y más subjetivas que sufren las y los transeúntes, las cuáles se evidencian en mayor escala a través de los miedos, juicios y prejuicios que los alejan del espacio, generando ciertas desconexiones que les hace más estrecha la posibilidad de paso.

Algunos y algunas transeúntes ponen el ritmo, el paso, la velocidad, pero no por ello, pueden pasar a través o romper las fronteras construidas por comerciantes o la administración pública y privada, si mucho, pueden moverlas o verlas mover por otros comerciantes. Los transeúntes aun cuando son protagonistas del túnel, no pueden atravesar las propias fronteras que construyen sus miedos o la

capacidad de sus propios cuerpos. Así, se ve cómo las fronteras tanto materiales como subjetivas son las que comprimen la ciudad y su tránsito.

El transeúnte exitoso, es el transeúnte “sonámbulo”, porque es aquel que no sufre el espacio y al mismo tiempo cuenta con una sabiduría para recorrerlo, incluso cuando estas fronteras son lo suficientemente rígidas para lograr frenarlo. Incluso, cuando éstas son cambiantes y móviles, tiene que estar aprendiendo todo el tiempo nuevas maneras de sobrepasarlas.

Es por esto, que se dijo, que, en este caso, lo “sonámbulo”, no se puede aplicar fielmente a la metáfora elaborada por Joseph (2002), porque el túnel, al igual que muchos espacios de la ciudad, tiene fronteras volubles y móviles, aunque para algunos actores parezcan muy rígidas. Esto le exige al transeúnte que no olvide su conocimiento adquirido, pero al mismo tiempo, que siempre esté abierto a desenvolverse en las nuevas dinámicas, que cambian todo el tiempo, rápidamente, como la vida urbana y la ciudad en general, trayendo a la práctica de transitar, múltiples oportunidades de “alerta”.

Otra y otro transeúnte exitoso, es la/el transeúnte viajero, porque logra construir un ritmo único que dialoga la aceleración urbana, con la calma rural necesaria para poder atravesar las fronteras, aun cuando no se ha aprehendido el espacio totalmente con el cuerpo. Es un individuo que se amolda al afán y al movimiento urbano, sin convertirse ni sentir el mismo, y gracias a que no se deja envolver por ese afán, aunque se camufla en el mismo, tiene la calma suficiente para ver los detalles fronterizos, y logra pasar sobre o a través de los mismos, dejando ver su aprehensión de la vida urbana.

Las y los otros transeúntes restantes, son atropellados por la velocidad, o son presionados por las fronteras del túnel. Las personas ancianas son atropelladas social y materialmente por la velocidad del espacio, las personas discapacitadas, aunque tienen herra-

mientas con las que logran atravesar el túnel, denuncian fronteras físicas del espacio mismo, la inclinación, la falta de pasamanos, etc. Por otra parte, están las personas, que construyeron el túnel como asfixiante, quienes se ven abrumadas por las fronteras compartidas, pero sobre todo por las fronteras subjetivas sensoriales, dejando que estas los opriman hasta la desesperada salida. Son cuerpos que, aunque cumplen con la velocidad requerida y se camuflan en el ritmo deseado, sufren internamente dicho recorrido.

Todo este éxito y fracaso, y estas relaciones de desigualdad en el túnel y en la ciudad, dadas en ciertas reglas y fronteras, se derrumban en la noche, dando paso a nuevas dinámicas, y sobre todo nuevos miedos: a la fronteras desconocidas, invisibles, diluidas, que se perciben más fuertes, pero más inseguras. Dando paso a un estado de alerta constante, del que parece difícil aprehender para el futuro.

Las fronteras son todo eso que nos aleja, que nos detiene o simplemente nos hace más difícil el paso o la estadía en el espacio público urbano, en el túnel. Hay fronteras compartidas y fronteras subjetivas, que sólo son notadas por algunos actores. Incluso, lo que para unos son fronteras, para otros son conexiones con el espacio, un ejemplo de esto, es la velocidad con la que unos fluyen, y con las que otros y otras se ven atropellados u oprimidos. Es por esto, por lo que, aunque las fronteras visibilizan la fragmentación de la vida urbana, al ser reinterpretadas por otros actores como conexiones, logran a su vez unir esos fragmentos como con plastilina, lo suficientemente flexible para el constante cambio del espacio público, pero lo suficientemente compacta para no romperse, seguir conteniendo y organizando el espacio: uniendo a la ciudad en su fragmentación.

Las fronteras y la velocidad determinada de tránsito van en una comunión soportada de ambos lados, ya que ambos factores repercuten uno en el otro y coexisten a pesar de. Las fronteras son móviles, porque el movimiento del túnel, y de la ciudad misma, las mueve, las fronteras a la vez que detienen a las y los transeúntes, son movidas

por los mismos y por sus flujos. Las fronteras separan una cosa de la otra, pero al mismo tiempo, se mueven, se corren, son maleables, son traspasadas todo el tiempo. Las fronteras parecen muy definidas, pero luego la gente hace esto y lo otro, y esto que parecía tan fijo y local, ya no está, y aparece algo nuevo a reemplazarlo. O eso nuevo, logra convivir con lo ya establecido.

La velocidad de los cuerpos más veloces son los que ponen el ritmo al túnel, la velocidad de los cuerpos más lentos no logra pasar tan fácilmente esas fronteras que van a mil por hora. El túnel, corre al paso de los cuerpos rápidos afanados que están alerta. Ellos y ellas parecen poner las reglas.

¿Qué mueve a los y las transeúntes? El afán y la disposición, la posibilidad del cuerpo a conocer el espacio sobre la marcha, el cual les presenta constantes situaciones de alerta. ¿Qué los y las detiene? Las fronteras, compartidas, o subjetivas, que son más grandes para unos y unas, más que para otros y otras. Estas fronteras son rígidas y móviles, al mismo tiempo, para diferentes actores, dependiendo de quién se es.

En este sentido, el túnel es un espacio público que deja ver microscópicamente la vida urbana de viajeros que pasan de una vida urbana a una vida rural y/o pueblerina, y en ese tránsito pendular, construyen un ritmo de vida específico, atravesando fronteras urbanas a ciertas velocidades. Este ritmo de vida, que se vive en esta ciudad comprimida y acelerada, deja ver un poco los dos lados, Cali, y sus municipios aledaños, como también evidencia y pone un acercamiento en su relación aceleradamente dependiente. Es así, entonces, como evidencia un tipo de aprehensión y vivencia de la vida urbana en Cali, por parte de ciudadanos huéspedes del día.

Es menester exaltar lo afirmado por Foucault (2006, citado por Año-ver 2012), quien dice que el supuesto de neutralidad del espacio urbano camufla reglas que corresponden a poderes y relaciones

estructurales que rigen la sociedad. Aunque la idea inicial haya sido mostrar esas divergencias de acuerdo a variables que atraviesan a los individuos de manera desigual, la diferencias entre percepciones se observaron sin tener una relación directa y dependiente en la mayoría de las ocasiones con variables fijas como género y grupo de edad. Sólo se logró dar unas leves luces, que deberían ser trabajadas a mayor profundidad en futuro, con preguntas específicas sobre el miedo o sobre la higiene, por ejemplo. Más que respuestas y conexiones fijas y firmes, esta lectura específica del túnel, esta mirada y esta escucha, mostró más preguntas sobre lo que la calle aún en su fragmentación puede dar a conocer, a través de pistas de fenómenos más pesados y profundos socialmente.

El túnel, es un universo muy rico, pero sigue siendo sólo unos metros en los que las personas caminan a diario y aun en su limitación física, visibiliza algunas experiencias de lo que es vivir la vida urbana, más que para urbanitas, para personas que tejen conexiones y deconstruyen ese antónimo urbano-rural, sobre todo en ciudades intermedias latinoamericanas como Cali, donde unos se abalanzan en un extremo más que el otro y donde otros encuentran una conexión casi que armónica y equilibrada.

Por otra parte, el túnel en la diversidad de entendimiento de lo que es, mostró que también podemos dar cuenta de un espacio que no necesariamente nos inundan estética y emocionalmente, y que estos espacios los “no nombrados”, por los que las personas no necesariamente escogerían recorrer si tuvieran otra opción, también cuentan narrativas, que se relacionan con fenómenos urbanos cotidianos, como el paisaje urbano que experimentan frecuentemente personas de municipios cercanos a la capital del suroccidente.

Referencias

- Añover, M. (2012). Los espacios “del miedo”, ciudad y género. Experiencias y percepciones en Zaragoza. *Geographicalia*, Vol. 61, pp. 25-45.
- Arquitectos A.I.C. (2011). “El proyecto”. *Revista Escala*, Vol. 63.
- Augé, M. (2000). “De los lugares a los no lugares”, en *Los “no lugares” espacios del anonimato: Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Editorial Gedisa, pp. 81-118.
- Barrientos, Benavides & Serrano. (2005). El Espacio Público Urbano: Un Fenómeno Territorial. *Textos Antropológicos*, 15(1), pp. 97-116
- Lanng, D B. (2014). How does it feel to travel through a tunnel? Designing a mundane transit space in Denmark. *Ambiances, International journal of sensory environment, architecture and urban space*.
- Bolívar, M. S.f. (2017). *Reseña histórica de la terminal de transporte de Cali*. Recuperado el 20 de octubre de 2017 en <http://www.terminalcali.com>
- Buffel, Philipppson & Scharf. (2012). Ageing in urban environments: Developing ‘age-friendly’ cities. *Critical Social Policy*, pp. 597-617.
- Caicedo. (2018). *Porqué el rastrojo sigue creciendo así haya machete: La experiencia corporal del desplazamiento. El caso de una familia campesina en Cali* (Tesis de pregrado). Universidad ICESI. Cali, Colombia.

Cali cómo vamos. (2017). *Informe anual cómo vamos en seguridad*.

Castañeda, M. (2010). *Evaluación comparativa de los pasos peatonales elevados y subterráneos para Bogotá (Tesis de pregrado)*. Universidad de la Salle. Bogotá.

Castañeda, A. (2010). De noche en la ciudad: Estudios de la noche. El caso de la Noche caleña. *Historia y espacio*, 7(36).

Cerdá, J. (2012). Observatorio de la transformación urbana del sonido: La ciudad como texto, derivas, mapas y cartografía sonora. *Arte y políticas de identidad*, Vol. 7, Entre el Arte sonoro y el Arte de la escucha, pp. 143-161.

Delgado, M. (1999). Ciudad líquida, ciudad interrumpida. Medellín. Universidad Nacional de Colombia.

Delgado, M. (2002). *Disoluciones Urbanas*. Medellín. Editorial Universidad de Antioquia.

Domínguez, L. (2014). "Identidad y espacio arquitectónico" en *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Editor Service., S.L. de Barcelona, pp. 195-204.

Donoso, R. (2006). Ancianos y Ciudad. *Revista de Sociología* 20, Universidad de Chile, pp. 177-190.

Durán, L. (2013). Compras ambulantes, clientelas en movimiento. Cuatro casos. en *Cuadernos de Antropología*, Universidad de Costa Rica, pp. 21-41.

Fabre, D & Egea C. (2014). "Identidad, mito y rito en los no-lugares. Los jóvenes, alcohol y espacio público en Granada" en *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Editor Service, S.L. de Barcelona. pp. 169-194.

Farr, R. (2003). "De las representaciones colectivas a las representaciones sociales: ida y vuelta" en *Representaciones*

sociales. Problemas teóricos y conocimientos infantiles. Editorial Gedisa. Barcelona.

Hiernaux, D. (2014). "Identidades cosmopolitas y territorialidades en las sociedades posmodernas". En *CASTORINA Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Editor Service, S.L. de Barcelona. pp. 41-54.

Irving, A. (2013). Bridges. A new sense of scale. *The sense and society*. Vol. 8, pp. 290-313.

Joseph, I. (2002). *El transeúnte y el espacio urbano*. Editorial Gedisa, S.A. Barcelona.

Kuri, E. (2017). La Construcción social de la memoria en el espacio: Una aproximación sociológica. *Revista Península*, XII(1), pp. 9-30. Universidad Nacional de México

Lindón, A. (2014). "El habitar la ciudad las redes topológicas del urbanista y la figura del transeúnte". En *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Editor Service, S.L. de Barcelona, pp. 55-76.

Perdomo, J. (2016). *Tensiones socio-espaciales por las ventas ambulantes en el espacio público en Bogotá a partir del decreto 456 del 2013. Estudio de Caso: Plazoleta del Rosario* (Tesis de pregrado), Universidad Colegio Mayor Nuestra Señora del Rosario, Bogotá.

Sánchez, D & Domínguez L. (2014). *Identidad y espacio público*. Editor Service, S.L. de Barcelona.

Segura, R. (2009). Paisajes del miedo en la ciudad. Miedo y ciudadanía en el espacio público urbano de la ciudad de La Plata. *Cuaderno Urbano, espacio, cultura y sociedad*, pp. 59-76.

Silva, A. (2006). *Imaginários Urbanos*. Bogotá. Arango Editores Ltda., Quinta Edición.

Synnot, A. (2003). Sociología del olor. *Revista Mexicana de Sociología*, año 65, núm. 2, Instituto de Investigaciones Sociales, pp. 431-464.

Urazán, Torres & Sánchez. (2013). El rol de los pasos peatonales subterráneos como alternativa en los actuales esquemas de planeación urbana. *Revista Tecnura*, 17(38). pp. 97-108.

Vera, J. (2011). Antropología de la Vejez: el cuerpo negado. *Revista Ciencia*, pp. 20-25.

Vergara, M. (2009). Conflictividad urbana en la apropiación y producción del espacio público: el caso de los bazares populares de Medellín. *Revista Bitácora*. Universidad Nacional de Colombia, pp. 141-160.

Sobre la autora

Laura Marcela Moreno Bejarano

Socióloga y Antropóloga de la Universidad Icesi, y estudiante de la Maestría en Estudios Sociales y Políticos de la misma Universidad. En la actualidad es asistente de investigación del departamento de Estudios Sociales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Icesi en la línea de investigación de Violencia Urbana y Seguridad Ciudadana.

Correo electrónico: lauramarcelamorenob@gmail.com

Otros títulos de la Editorial

2021

/ Jalar, levantar y empujar. Trabajo y oficio deportivo de alto rendimiento en Colombia /

Estéfano Castillo Barroso

DOI: <https://doi.org/10.18046/EUI/rev.2.2021>

/ Desde el sexo y el exotismo. Etnografías de un marica biracial en *dark rooms* /

Alexánder Alegría Lozada

DOI: <https://doi.org/10.18046/EUI/rev.1.2021>

/ Historia(s), relatos y memorias. Miradas desde lo local /

Luis Fernando Barón y Adolfo A. Abadía (eds.)

DOI: <https://doi.org/10.18046/EUI/tirant.2021.1>

2020

/ Perspectivas de género en la educación superior: una mirada latinoamericana /

Isabel C. Jaramillo Sierra y Lina F. Buchely Ibarra (coords.)

DOI: <https://doi.org/10.18046/EUI/ee.12.2020>



Este libro se terminó de editar en noviembre de 2021. En su preparación se emplearon tipos Fira Sans en 10/14 y 9/12,5.



Primera edición /
Noviembre de 2021

Este libro muestra el “Túnel de la terminal” como un espacio de comprensión del mundo urbano que está afuera. Una suerte de metáfora subterránea de lo que es la vida urbana de una ciudad como Cali. Un trabajo sobre un espacio micro que devela lo que es o puede ser la ciudad. Un trabajo así hecho, cobra especial importancia en una ciudad que se quiere alegre y festiva, que se proclama cada ocho días al borde del carnaval, y que se ve sometida a revisión desde un pequeño espacio, en penumbra, un recodo que no parece que pueda dar cuenta de esa “luz de nuevo cielo” de la que habla una emblemática canción.

Enrique Rodríguez Caporalli

