

Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. Estudio de caso de los “motorratones”, carros piratas y usuarias del servicio en las comunas 15 y 18 de la ciudad de Cali^{*}

Woman, Space and Power: City and Public Transportation as Excluder Devices. Reflections from Cali. Case Study of the “Biker Mice”, Pirate Cars and User Women of these Services in the 15 and 18 Communes from Cali City

Mulher, espaço e poder: Cidade e transporte público como dispositivos de exclusão. Reflexões desde a cidade de Cali. Estudo de caso dos “motorratones”, carros piratas e as mulheres usuárias do serviço nas comunas 15 e 18 da cidade de Cali

MARÍA VICTORIA CASTRO CRISTANCHO^{**}
LINA FERNANDA BUCHELY IBARRA^{***}

FECHA DE RECEPCIÓN: 28 DE ENERO DE 2016. FECHA DE ACEPTACIÓN: 3 DE MAYO DE 2016

DOI: [DX.DOI.ORG/10.12804/ESJ18.02.2016.08](https://doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08)

Para citar este artículo: Castro, M. y Buchely, L. (2016). Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. *Estudios Socio-Jurídicos*, 18(2), 229-254. Doi: [dx.doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08](https://doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08)

RESUMEN

Este trabajo presenta los resultados del estudio de caso del transporte informal de las comunas 15 y 18 de la ciudad de Cali. El transporte informal ha sido trabajado como una de las constantes en las ciudades latinoamericanas. En la literatura, este fenómeno se relaciona como un efecto de la implementación de las políticas neoliberales de privatización de los sistemas de transporte o como una evidencia de la incapacidad de la Administración pública y del Estado para hacerse cargo de su espacio de soberanía. Este trabajo problematiza estos

* Agradecemos a las asistentes de investigación Lady Gómez y María Alejandra Urrego de la Universidad Icesi por su participación en este trabajo. Esta investigación ha sido financiada por el CIES de la Universidad Icesi.

** Doctora en Derecho. Profesora de tiempo completo de la Universidad del Norte. Correo electrónico: mvcastro@uninorte.edu.co

*** Doctora en Derecho. Profesora de tiempo completo de la Universidad Icesi. Correo electrónico: lfbuchely@icesi.edu.co

diagnósticos y sugiere una nueva manera de abordar el transporte informal en las urbes del sur global. Con técnicas etnográficas, el trabajo muestra cómo la informalidad es un espacio socialmente construido con tres características principales: a) la persistencia de hombres prestadores del servicio y mujeres usuarias, ambos de bajos ingresos económicos, solidarios entre sí para resistir ante a un sistema oficial que los excluye; b) el uso significativo de esta clase de transportes de mujeres de estratos bajos que necesitan movilizarse, de manera flexible y económica, de zonas alejadas de los centros productivos, excluidos de los diseños de rutas de transporte, y c) la burocratización de las prácticas asociadas con la prestación del servicio informal. Estos hallazgos permiten sostener que los espacios urbanos son construcciones sociales que, al estar cruzadas por vectores de poder como el género, hacen que la experiencia geográfica de hombres y mujeres sea diferenciada.

Palabras clave: transporte informal, motorraciones, Geografía Legal, análisis distributivo del Derecho, estudios de género.

ABSTRACT

This work presents the results of a case study about informal transportation in the 15 and 18 communes from Cali City. Informal transportation has been working as a constant in Latin American cities. In the literature this phenomenon it is related either as an effect of neoliberal politics of the transportation systems privatization or as an evidence of the state and the public administration incapacity to take care of their own sovereignty space. This work problematizes these diagnostics and suggests a new way to address this situation. Using ethnographic techniques to observe the social places that were mentioned, this works shows how informality is a space socially constructed that evidences three main characteristics: (i) persistence of men providing the service and women users, both supportive of each other in order to resist an official system that excludes them; (ii) the massive use of this kind of transport by women from lower strata, that need to be mobilized in areas away from production centers, in a flexible and economical way, because they are excluded from the designs transportation routes; and (iii) the bureaucratization of the practices associated with the provision of informal services, that in this specific case is functional for the playback of the male privileges in the public space (control, domination, security). These findings show that, in the Cali case study, the urban spaces are social construction constituted by power vectors. As one of this vectors, gender portrait the female and male experiences of the city as different. There is a different city for a woman.

Keywords: informal transport, biker mice, Legal Geography, legal distributive analysis, gender studies.

RESUMO

Este trabalho apresenta os resultados do estudo de caso do transporte informal das comunas 15 e 18 da cidade de Cali. O transporte informal tem sido trabalhado como uma das constantes nas cidades latino-Americanas. Na literatura este fenômeno se relaciona ou com um efeito da implementação das políticas neoliberais de privatização dos sistemas de transporte ou como uma evidência da incapacidade da administração pública e o estado para se encarregar de seu espaço de soberania. Este trabalho problematiza estes diagnósticos e sugere uma nova forma de abordar o transporte informal nas urbes do sul global. Usando técnicas etnográficas para observar os lugares sociais assinalados, o trabalho mostra como a informalidade é um espaço socialmente construído que evidencia três características principais: (i) a persistência de homens emprestadores do serviço e mulheres usuárias, ambos os dois de camadas inferiores respeito a ingressos econômicos, solidários entre si para resistir frente a um sistema oficial que os exclui; (ii) o uso significativo desta classe de transportadores por

parte de mujeres se estratos inferiores que necesitan se movilizar, de manera flexível e económica, por zonas afastadas dos centros produtivos, tradicionalmente excluidas dos desenhos de rotas de transporte; e (iii) a burocratização das práticas associadas com a prestação do serviço informal, que neste caso concreto resulta funcional à reprodução de privilégios masculinos no espaço público (controle, dominação, segurança). Estes achados permitem sustentar que, no estudo de caso, os espaços urbanos são construções sociais que, ao estar atravessados por vectores de poder como o gênero, fazem que a experiência geográfica de homens e mulheres seja diferenciada. Há uma cidade diferente para as mulheres.

Palavras-chave: transporte informal, motoratones, geografia legal, análise distributivo do direito, estudos de gênero.

Introducción

Yo me levanto a las 3 a. m. Tengo que dejar levantando el almuerzo, arreglarme e irme al trabajo. Al MÍO me lleva el ratón, el hijo de doña X, pero nos demoramos una hora hasta allá. Como el chico es vecino, me cobra semanal la arrimada, pero mire usted, yo pago hasta tres transportes para llegar allá en una sola ida [...]. La vida es más cara para nosotros los pobres.

(T. Marines, comunicación personal, 13 de diciembre de 2013).

No, yo sí prefiero moverme con los muchachos. Son gente del barrio, usted los cuadra en la noche, tan tan, a qué hora pasa por usted y viene y la recoge. No hay cómo más salir de aquí; dígame usted. Yo que he ahorrado toda la vida para la moto y nada. Estos muchachos lo bajan a uno rápido de la loma y uno ya llega a su bus tempranito. Y está bueno, porque es buen precio. Eso sí toca dos transportes, como siempre.

(L. López, comunicación personal, 6 de diciembre de 2013).

Riesgoso no, pues yo no he sentido. Usted sabe cómo son las cosas aquí con la calentura (risas). No, pero riesgo no. Pues mire, riesgo siempre, porque usted sabe que aquí en loma cualquier cosa pasa, pero no es por los ratones. Antes ellos han mejorado mucho esto, es que ese MÍO no sirvió para nada [...]. Aquí arriba, ¿cómo más se mueve uno?

(L. Escobar, comunicación personal, 6 de diciembre de 2013).

Este trabajo presenta una aproximación a la ciudad como espacio socialmente construido, al que las mujeres colombianas tienen acceso a partir de las políticas del espacio y de planeación urbana relacionadas con

el transporte público, a partir de un estudio de caso de un fragmento de transporte informal y sus vínculos con usuarias de la ciudad de Cali (Colombia). El objetivo general es establecer quiénes ganan y quiénes pierden con esta distribución espacial, así como qué ganan y qué pierden con las políticas de sistemas de transporte público en Cali, con el fin de mostrar cuál es el tipo de ciudad (o anticuidad)¹ a la que tienen acceso las mujeres y cómo es la nueva dimensión de lo público construida en estas interacciones sociales. Mostraremos que las nociones de espacio llevan implícitas las preguntas por la distribución de poder y recursos que son naturalizadas en las lecturas espaciales tradicionales, que asumen las preguntas por la geografía como neutras en términos de asignación de poderes y capitales.

La idea de esta investigación surgió tras la proliferación en Cali de los llamados “motorratones”, motociclistas particulares que, con casco y chaleco, prestan el servicio de transporte público sin estar autorizados para ello, a precios más bajos que los del transporte público convencional. En este escenario se valida la pregunta por los arreglos distributivos a los que les son funcionales las políticas en materia de transporte público. La manera como estas afectan diferencialmente a hombres y mujeres y el tipo de ciudades (de espacialidades e imaginaciones espaciales) que visibilizan e invisibilizan tiene como detonante la realidad de los “motorratones” y la intuición de que el servicio que prestan se concentra en zonas de la ciudad (las áreas de ladera de Cali) donde no llega el sistema público de transporte.

Así las cosas, esta investigación tiene por objeto evidenciar: a) la no neutralidad del espacio (los espacios facilitan o impiden el uso y la apropiación por parte de diferentes sujetos en la ciudad); b) demostrar que el género y las relaciones de género son factores clave en la forma como los espacios son organizados y desarrollados, y c) explorar la idea de que la espacialidad de la ciudad y las espacialidades resultantes de sus políticas públicas reflejan características específicas de los arreglos distributivos a los que les son funcionales (y reflejan las relaciones de poder y la manera como

¹ Las expresiones de la “anticuidad” resuenan con la teoría de los no lugares. Como Bauman (2008), se refieren a los lugares globalizados que pierden su singularidad local y pueden encontrarse replicados en cualquier coordenada. Más allá de la ausencia de particularidad en los patrones arquitectónicos y materiales, la anticuidad es un espacio construido para la frustración de la ciudadanía, para la muerte del sujeto colectivo. Es una ciudad construida más allá de las preocupaciones por lo que tradicionalmente hemos percibido como público. Una buena reflexión sobre esto se encuentra en el texto de Luis Fernando Acebedo (2010).

el Derecho distribuye recursos e identidades). Todo lo anterior permite concluir que los sistemas de transporte concretan relaciones de espacio y poder útiles para visibilizar que las representaciones geográficas esconden y reproducen asimetrías en la distribución de poder y recursos.

Este trabajo se desarrollará en tres partes fundamentales: en la primera se plantea el marco teórico que será utilizado para analizar el sistema de transporte emergente en Cali. Se expondrán los postulados que justifican la unión entre el análisis distributivo del Derecho, la concepción del Derecho como campo de batalla y la geografía legal. En la segunda parte se pondrán de presente los resultados obtenidos en el trabajo de campo y en el estudio de caso. Se dejará clara la metodología que se usó, así como las posiciones y las problemáticas que comparten los ciudadanos² que se ven afectados por el sistema de transporte local. En la tercera parte haremos un análisis del marco teórico y de los resultados empíricos. Se espera demostrar los efectos adversos para la mujer, en términos de distribución, que resultan del diseño actual de las políticas de transporte en Cali.

1. Sobre la corriente de investigación de la Geografía Legal y el Derecho como campo de batalla

Desde finales de 1980, en línea con el giro espacial de las Ciencias Sociales por el cual los factores sociales, además de los aspectos ambientales, debían ser considerados para explicar las variaciones espaciales de los sistemas legales, un creciente cuerpo de la literatura de la Geografía se preocupó por entender las intersecciones entre el Derecho y el espacio.³

El reciente interés en el campo de la Geografía Legal, sumado a una necesidad de presentar análisis densos y completos desde el Derecho, abre una oportunidad de diálogo con esa literatura a partir del análisis legal distributivo. La aproximación del Derecho como campo de batalla que

² Como ya anotamos, la noción misma de ciudadanía está cuestionada en estos contextos. Replicamos aquí la reflexión de Partha Chateerjee (2011) en su conferencia "La política de los gobernados". Quizá sea mejor referirnos aquí a subalternos y no ciudadanos, dado que estas personas que interactúan en el sistema de transporte no están dentro del marco de los derechos políticos que la ciudadanía otorga, sino que están regateando prestaciones materiales, sociales o económicas

³ Ver, por ejemplo, los trabajos seminales de Castells (1979), Harvey (1973) y Lefebvre (1992).

utiliza el análisis distributivo le aporta a la discusión de la Geografía Legal densidad en la aproximación, al tiempo que el diálogo nos permite tomar en serio el espacio en el análisis legal.

La visión del Derecho como campo de batalla es la visión del Derecho como discurso, práctica y recurso. El Derecho no es solo un sistema de normas o un conjunto de instituciones; visto en perspectiva, es más bien un recuento histórico de ganadores, perdedores y arreglos sociales alrededor de las disputas. Para la visión del Derecho como campo de batalla es funcional el análisis distributivo, utilizado como método para ver y analizar el Derecho en los casos específicos (Alviar, 2008; Alviar y Jaramillo, 2012; Buchely, 2012; Jaramillo, 2006; 2007; 2013; Jaramillo y Alfonso, 2008).

De acuerdo con la caracterización de Jaramillo y Alfonso (2008) del análisis distributivo como herramienta de análisis, tenemos que el propósito del análisis distributivo es entender los arreglos que han permitido, propiciado e imposibilitado el Derecho y los derechos. Los recursos y privilegios en juego son de diversa índole (Bourdieu y Teubner, 2000; Dezalay y Trubek, 1997) y los resultados de las disputas son contingentes; no todos ganan o pierden el mismo tipo de recursos ni en las mismas proporciones.

El análisis distributivo, como metodología de trabajo innovadora en los escenarios legales, busca responder preguntas como quiénes son los involucrados, cómo interactúan, cuáles son sus intereses, qué está en juego o cuáles son los factores o recursos, cuáles son los recursos que permiten que un actor imponga sus intereses y cuáles permiten que el perdedor resista, entre otros (Alviar y Jaramillo, 2012; Jaramillo, 2006; 2007; Jaramillo y Alfonso, 2008). Al mismo tiempo, el análisis distributivo implica indagar cuáles fueron los elementos e instrumentos que aportó el Derecho para una disputa particular que determinarán la batalla en las rondas sucesivas o sus efectos legitimadores en la comprensión de la disputa y el efecto de los mismos en futuras discusiones sobre la materia.

La visión del Derecho como campo de batalla nos recuerda que este siempre produce efectos, siempre participa en la definición de los arreglos y que los efectos son materiales y simbólicos o legitimadores desde el punto de vista de lo que producen, pero también de lo que dejan por fuera, en la sombra de la ley, que es, en últimas, un efecto de dichos acuerdos. Esta consecuencia, que opera como una premisa en el análisis distributivo, refuta la visión sobre el papel del Derecho que se concentra en el

reclamo sobre su ausencia o su ineficacia (García, 1993). Esa visión casi melancólica sobre el Derecho que no ha sido (Buchely, 2010) o que falló en cumplir su promesa lo presenta como esencialmente bueno. Concebir el Derecho como productor constante de efectos nos permite deshacer la idea de que el problema es de las personas o de las circunstancias y no de las normas o sus silencios; en ese sentido, nos invita a abordar el análisis de los fenómenos y las propuestas de reforma o promulgación con mayor entendimiento del potencial emancipador del Derecho frente a los arreglos distributivos existentes.

Esta visión del Derecho como campo de batalla aporta a la Geografía Legal en la medida en que abre la visión de lo que el Derecho es, al menos en dos sentidos. En primer lugar, dado que este siempre será un elemento fundamental para explicar los fenómenos, los campos de investigación se multiplican y no parten de la distinción entre los fenómenos que son legales o comportan problemas legales y los que no. En segundo lugar, el reconocimiento de que el Derecho siempre produce efectos tiene como consecuencia la ampliación del conjunto de los materiales y lugares de indagación posibles.

De la misma manera que desde el análisis distributivo y la visión del Derecho como campo de batalla podemos invitar a los académicos de la Geografía Legal a que se tomen en serio el Derecho, la Geografía Legal nos brinda a los académicos del Derecho herramientas conceptuales y metodológicas para tomarnos en serio el espacio, lo cual implica entender cómo el Derecho moldea las espacialidades y las legitima; pensar sobre cómo el espacio y las formas como las personas los habitan y resignifican modifican el Derecho; tener claro —y reflejarlo en nuestros análisis— que este tiene una presencia física (en realidad muchas presencias); considerar los ganadores y perdedores producidos por la aplicación desigual del Derecho en el espacio y la coconstitución del mismo; revisar los modos en los que el Derecho se nos presenta como limitado, enmascarado, encausado o amplificado en ciertas posiciones y disputas específicas; preguntarnos en dónde están ubicados los lugares, los eventos y las disputas que analizamos y cómo se combinan allí los significados legales y las imaginaciones espaciales.

Por estas razones es interesante y relevante trabajar en la articulación de una agenda de investigación en Geografía Legal de corte distributivo que se tome en serio el Derecho y también el espacio. Es importante tomarnos

en serio el espacio y vale la pena hacerlo desde el avance de la Geografía Legal, cuando plantea la idea del espacio como receptáculo neutro en el que discurre el Derecho; el análisis distributivo debe atender a estas herramientas y estrategias de análisis geográfico, ya que no hacerlo comporta el riesgo de reflejar, asumir y reificar miradas hegemónicas sobre la relación Derecho y espacio que subyacen a las teorizaciones y categorizaciones con las que trabajamos.

Este trabajo pretende renunciar a la lectura del espacio como elemento “prepolítico” y complejizar la forma en la que los lugares que habitamos son construidos con diversos vectores de poder, dentro de los cuales el Derecho y el género son solo algunos de ellos.

2. Trabajo de campo y estudio de caso

2.1. Estudio de caso: la segregación vial como dispositivo de exclusión

Si nuestro proyecto es politizar las categorías del espacio y del Derecho, aquello que algunos autores han llamado “la ciudad informal” es un nicho fértil para ello.⁴ Desde 2012, las Naciones Unidas han venido reportando que América Latina es la región más urbanizada del mundo con un 80% de la población en ciudades y ha pronosticado que para 2050 nueve de cada diez latinoamericanos serán habitantes urbanos. Las dinámicas de crecimiento de las ciudades han dejado una larga estela de problemas: pobreza, segregación espacial, desarraigo (Valdes, 2014). En el Derecho, el movimiento Law and development ha acompañado desde 1950 el trasplante de modelos de ciudad como formas de gobierno que se acompañan por técnicas de gobernanza de administración del espacio (Eslava, 2015).

Las ciudades se entienden como formas de administración del poder y de los recursos que distribuyen beneficios indirectos en configuraciones espaciales: zonas de recreo localizadas en los barrios “formales”, servicios públicos exclusivos, circuitos de seguridad sectorizados, canales de transporte segmentados. En las ciudades latinoamericanas, los mapas entre el Derecho y el espacio nunca tienen escala 1:1. Mientras las personas habitan

⁴ Puede verse, por ejemplo, el trabajo de Laura Rico (2009).

gran cantidad de lugares, la planeación, administración y control público del espacio se hace para una parte de esa extensión espacial. Esto implica que lo que tradicionalmente vinculamos como una construcción espacial y georreferenciada (la ciudad, la urbe) es un escenario ficticio desespacializado. Una ficción política del control. ¿Qué sucede, entonces, en esos espacios marginales de las ciudades? ¿Qué sucede en la informalidad-ilegalidad, a donde la fuerza espacial del Derecho no llega?

De alguna manera, renunciar a la categoría “espacio” como una premisa otorgada, neutra y prepolítica supone hacer consciencia de que la construcción misma de las categorías espaciales es una acción de poder. El espacio no es el escenario en donde el poder sucede, sino que es el vector mismo en el que el poder se despliega. La ciudad no es la arena en la que ricos y pobres compiten, hombres y mujeres se encuentran o la exclusión acontece. Es la creación misma que excluye, encuentra y compete. Es el espacio el que hace a los pobres más vulnerables (sustenta así su pobreza), a las mujeres más débiles y a los “otros”, marginales.

El movimiento Law and development y las aproximaciones liberales al Derecho y al Estado se han esforzado por instalar la historia que nos habla de ineficacia y falla en esos espacios. “Subdesarrollo, insuficiencia, precariedad”, es lo que dice la mayoría de informes internacionales que analizan ciudades del tercer mundo como ejemplos fallidos de espacialización de nuevos modelos de la gestión pública (Eslava, 2015). Esto implica que los espacios informales “donde el Estado no llega” (Diario de campo, 2014) no son en estas lecturas el efecto de una forma de manifestación de poder, sino la ausencia misma del poder de Estado. La falla de la gestión pública.

Sin embargo, este trabajo controvierte esas percepciones. Unos minutos en una esquina de las zonas de ladera caleñas, vértices políticos en donde la ciudad se parte, complejizan esas dicotomías duras (legal-ilegal, formal-informal, como adjetivos utilizados para referirse al espacio). Empezamos a analizar el fenómeno de los motorrones con esa impresión. ¿Cómo puede ser que fenómenos “informales” de administración del espacio repliquen de manera tan precisa las técnicas “formales” de gobierno? ¿Qué amarra “la ciudad” más allá de la ciudad?

Los motorrones y los transportadores piratas son construcciones sociales que evidencian esa exclusión en la administración espacial. Afianzados en sólidos diseños de servicio, estos transportadores conectan la ciudad

que “es” (aquella con rutas de transporte público, electricidad, zonas de recreo, policías y centros de consumo) con la ciudad que “no fue” (aquella sin calles pavimentadas, sin andenes, sin iluminación, sin planeación, sin servicios públicos oficiales). Pese a que se reconocen informales e ilegales (son perseguidos con “tolerancia” por la Policía —quien no ejerce un control estricto— y rechazados discursiva y vehementemente por las autoridades locales), el transporte pirata en Cali emula de manera sospechosa el sistema de transporte formal: tiene tarifas fijas, rutas diseñadas, turnos exigibles, identificación y carnetización de los transportadores, escenarios de organización y definición de los intereses colectivos y hasta los mismos colores para marcar y distinguir rutas y zonas de la ciudad.

Además de ello, el transporte informal de Cali cuenta con un elemento determinante: la distribución de los roles de género en la implementación del servicio. En general, los prestadores del servicio de transporte informal son hombres y las usuarias, mujeres. Esto tiene un correlato parcial con la distribución por roles de los sistemas de transporte formal en Cali, en el que la mayoría de prestadores del servicio también son de género masculino, pero los beneficiarios son equitativamente hombres y mujeres (Valdes, 2014).

Una de las preguntas de investigación que surgió de las observaciones preliminares del campo fue esta: ¿Qué hace que seamos las mujeres las beneficiarias del transporte informal? Había varias hipótesis para sugerir posibles explicaciones: una correlación fuerte entre pobreza, género e informalidad de la vivienda (Valdes, 2014), la posibilidad de negociación de tarifas más económicas y la facilidad de acceso para las personas de barrios marginales eran algunas de ellas (Moser, 1996). A pesar de ello, la complejidad del lugar social analizado mostrará que estas impresiones deben matizarse.

Gran parte de las reflexiones del feminismo reciente aborda el tema del acoso callejero como un problema contemporáneo de las mujeres (Lemaitre, 2003). Varias investigaciones recientes se han dedicado a señalar que el espacio público es el nuevo escenario de lucha para el feminismo y los micromachismos que en él se reproducen, como formas leves de patriarcado (Kennedy, 1992). Mientras los feminismos de otrora se dedicaron a documentar que lo privado es político o que la creación de lo íntimo era un mecanismo de invisibilidad (también espacial) de la dominación femenina, la vinculación de la mujer a los centros de producción industrial y a

los escenarios de discusión política creó lo público como una nueva arena de relaciones de género (Tickner, 1992). Ese es el marco dentro del cual resulta interesante que existan políticas informales que tienen una clara demarcación de género, pese a que las mujeres beneficiarias se reconozcan “seguras” en este servicio (Diario de campo, 2013).

2.2. Metodología

Para el estudio de caso se hicieron 53 entrevistas y se visitaron en tres lugares de diferentes puntos del municipio de Santiago de Cali. Se tuvieron en cuenta los puntos neurálgicos en donde se presentan las mayores afluencias de usuarios y personas que utilizan transporte informal.

Se detectó que el servicio de mototaxi⁵ se presenta en varias comunas, pero en las comunas 14, 15 y 18 —oriente y sur de Cali— tiene mayor intensidad. Los lugares que se observaron fueron los siguientes:

- Carrera 94 con calle 5, sector conocido como La tienda de Pedro, barrio Meléndez, comuna 18.
- Las Palmas: zona de ladera, perteneciente al barrio Meléndez (comuna 18).
- Carrera 46 con calle 48, sector conocido como Almacén Herpo, barrio Ciudad Córdoba, primera etapa (comuna 15).

Asimismo, se visitaron seis escenarios en la ciudad de Cali, cuatro de los cuales se ubican en el sur, el suroriente y el oriente de la ciudad. En ellos se visualizan los sitios en donde se estacionan los conductores de los carros piratas y los que trabajan como motorrones (figuras 1 y 2).

En el barrio Ciudad Córdoba se hizo la mayoría de las entrevistas: veinte a las usuarias del transporte informal, once a conductores y una al organizador del lugar. En el barrio Cuatro Esquinas, a un conductor y a un pregonero. En el barrio Meléndez se hicieron doce entrevistas y en el barrio Las Palmas, ocho.

⁵ En la ciudad de Cali, la palabra mototaxista se refiere tanto al motorratón (motociclista) como al pirata (conductor de taxi no registrado como servicio de uso público).

En el barrio Ciudad Córdoba se hicieron ocho horas de observación y en los barrios Meléndez y Las Palmas, tres horas en cada uno. La mayoría de usuarias es mujer entre los 14 y los 60 años. En el caso de los conductores, todos los entrevistados son hombres entre los 25 y los 50 años. El pregonero y el organizador eran hombres; el primero de unos 20 años y el segundo de 55 años. Los actores entrevistados viven en barrios de ladera y pertenecen a los estratos 1 y 2 en su mayoría. El grado de escolaridad es bachillerato, pese a que en la muestra existen tres usuarias universitarias.

En total hubo una observación de diecisiete horas, distribuidas en cinco días. Tanto los días como los horarios de observación fueron escogidos de manera estratégica, para así analizar las variantes que presenta el transporte pirata como los momentos de mayor y menor intensidad.

Figura 1. Mapa de rutas de carros piratas y mototaxistas



Fuente: *El país* (2014)

formal-informal que hemos problematizado antes; b) evidenciar los roles de género que se involucran en la operación del servicio, y c) dar pistas del transporte como mecanismo de espacialización de la dominación, en donde, mediante la movilización de la población, la Administración pública distribuye recursos y ganancias dentro de espacios de Gobierno ficticios que conocemos como “ciudades”.

El mapa de actores busca organizar la información para el lector. Aunque su descripción parezca lineal o plana, el reporte de esta información apunta a develar las relaciones de poder existentes entre los agentes del lugar social analizado. El lector debe advertir que la descripción del campo pasa por: a) reconocer el espacio social del transporte informal como un espacio social masculinizado; b) vincular esa masculinización con formas de ejercicio de poder que instalan en la percepción de las relaciones sociales urbanas (seguridad, facilidad de movilidad, accesibilidad), y c) evidenciar que las relaciones informales cuentan con un paradójico grado de burocratización (están procedimentalizadas, controladas, segmentadas).

El mapa de actores nos dará información sobre conductores (transportadores), pregoneros (personas que avisan el sentido de las rutas), organizadores (controladores de frecuencias y circuitos) y usuarias (clientes del servicio de transporte informal). Esta es pues la descripción de los agentes del campo:

2.3.1. Conductores de carros piratas

En su mayoría estas personas son hombres entre los 25 y los 60 años dedicados a la labor de transportar a otros en carros particulares que, en algunas ocasiones, son de su propiedad.

La labor de estos conductores es realizada en varios períodos, según el sector en donde se ubican y el flujo de pasajeros. Su primera jornada de trabajo va desde las 5:30 a. m. hasta las 11:00 a. m. y la segunda, desde las 5:00 p. m. hasta las 11:00 p. m. (se cruzan con las horas pico). Es claro que no hay transporte informal en las horas valle por la ausencia de oferta (Diario de campo, 2013). Estas jornadas a veces son trabajadas por el mismo conductor o por dos personas, de acuerdo con lo que hayan acordado con el dueño del carro. Los conductores deben responder por una entrega

que oscila entre los \$ 60.000 y los \$ 150.000, la cual depende del sector en donde se desempeñen.

De lunes a jueves, los conductores de carros piratas pueden llegar a ganar entre \$ 100.000 y \$ 150.000 por día, mientras viernes, sábados y domingos sus ganancias pueden alcanzar los \$ 200.000, de los cuales deben descontar el valor de la entrega. De dicha entrega, los propietarios de los vehículos que estén afiliados a una organización de carros piratas deben pagar un porcentaje mensual para el sostenimiento del sistema de información por medio de Avantel, que es proporcionado por dichas asociaciones.

La tarifa que se maneja por pasajero es de \$ 2.000; sin embargo, según la lejanía del destino, puede llegar hasta los \$ 8.000 o disminuir, si es un favor personal o hay conocidos en el trayecto. En cada carro se transportan mínimo cinco y máximo seis personas. Además del espacio laboral, los conductores de los carros piratas comparten otros espacios de interacción. Algunas noches se reúnen y visitan discotecas, cines o bares y los fines de semana programan partidos de fútbol a los que asisten con sus familiares o paseos que también integran a varias familias.

2.3.2. *Pregoneros*

Es la persona encargada de anunciar a los pasajeros las rutas del carro. Estas deben ser informadas siempre de manera verbal, dado que la clandestinidad del servicio impide que sea escrita y permanente. El entrevistado tenía unos 22 años y su jornada era de doce horas diarias. Cobra a cada conductor desde \$ 500 hasta \$ 1.000 por cada viaje y su ganancia en un día oscila entre los \$ 10.000 y los \$ 20.000.

2.3.3. *Los organizadores*

El organizador entrevistado tenía cerca de 55 años. Cumple la labor de organizar las rutas de los conductores, es decir, les indica quién debe ir hacia el norte y quién para el centro. Luego les envía los cuatro pasajeros para que inicien el recorrido programado.

(En el sector del barrio Ciudad Córdoba), esta persona gana de \$ 200 a \$ 500 o una parte de lo que gana el carro pirata, de acuerdo con lo que

marque el taxímetro. Su horario de trabajo es de 5:30 a. m. a 9:30 a. m. o hasta las 10:00 a. m.

2.3.4. *Mototaxistas*

Al igual que los conductores de carros piratas, la población de conductores de motos que transportan pasajeros es masculina. Tiene de 18 a 50 años de edad. Algunas de estas personas que prestan el servicio son propietarios y otras celebran un contrato de arrendamiento de bien mueble.

Los mototaxistas hacen su labor en tres jornadas. La primera de ellas va desde las 6:00 a. m. hasta la 1:00 p. m.; la segunda comienza a las 2:00 p. m. y finaliza a las 7:00 p. m. y la última entre las 7:00 p. m. hasta las 11:00 p. m. Se dividen las jornadas de manera que todos puedan hacerlo equitativamente, a pesar de que ellos (a diferencia de los conductores de los carros piratas) no están asociados con ninguna organización que regule este tipo de situaciones.

La tarifa que establecen los motorratones⁶ en su recorrido oscila entre \$ 2.000 y \$ 11.000. Desde el barrio Meléndez (que fue uno de los lugares visitados) hasta el barrio Las Palmas cobran \$ 2.000 y cuando el recorrido es hacia el centro de Cali u otros lugares con la misma distancia el costo aumenta considerablemente. Este es uno de los servicios de transporte más económico y ágil para transitar por lugares de la ciudad no conectados por el sistema de tránsito formal.

2.3.5. *Usuaris*

En los períodos de investigación ya descritos, se encontró que un 89% de las usuarias del transporte informal de la ciudad de Cali es de género femenino. Esto coincide con la mayoría de las caracterizaciones hechas del fenómeno por medios de comunicación e investigaciones académicas (Valdes, 2014).

Las respuestas de las usuarias revelan un entramado de negociación de riesgos. La informalidad del servicio conlleva riesgos asociados con la ilegalidad que ellas asumen. Está, por ejemplo, la latente amenaza de “fracaso”

⁶ Motorratón es el nombre popular del mototaxismo.

del servicio (porque se cruza con la Policía o se debe desviar el camino). No obstante, cuando se presta sin alteraciones, el servicio es rápido y cómodo, mencionan ellas. Sobre todo, es un transporte flexible que conecta lugares excluidos de la malla vial y del diseño del sistema de transporte tradicional que les sirve para desplazarse a casas de familia en barrios marginales, a visitar a familiares en zonas “peligrosas” y a hacer visitas a amistades cercanas en sectores no ligados al sistema de transporte formal.

Aunque ha habido casos de robo y abusos, todas coinciden en resaltar la sensación de seguridad que les genera que la mayoría de las ocasiones todas las usuarias sean mujeres: “Son carros de viejas”, afirman (Diario de campo, 2013). En las entrevistas, solo una usuaria manifiesta haber sufrido una amenaza directa, un intento de robo. Las demás aseguran que no han enfrentado ninguna contingencia real, pero el sentimiento de temor y zozobra por la condición del servicio es permanente. Esto se agrava debido a las zonas que transita: en general, no hay iluminación y las rutas están excluidas de la malla vial controlada por las autoridades.

Las usuarias son, en su mayoría, personas entre los 14 y los 60 años de edad que coinciden en que es una alternativa viable ante la ineficiencia del servicio de transporte público prestado por el Masivo Integrado de Occidente (MÍO) y los escasos buses o pocas busetas en el servicio privado. Las usuarias reportan que la tarifa general es de \$ 2.000, la cual aumenta según el lugar de destino. No obstante, algunas usuarias resaltan la flexibilidad del costo: algunos conductores disminuyen ese precio cuando la pasajera se los solicita, aunque no está permitido dentro de las organizaciones a las que pertenecen. Ellas “tienen formas de hacer que la tarifa baje”, afirman (Diario de campo, 2013).

Se lograron pocas entrevistas a las usuarias, puesto que apenas llegaban donde el conductor, este debía llevarlas a su lugar de destino, sin que hubiera tiempo de hacerles preguntas. Las entrevistadas coinciden en que el sistema de transporte público del municipio de Cali no es suficiente o no alcanza a satisfacer la necesidad de movilidad de los caleños y por ello legitiman la labor de los conductores de carros y motos piratas.

2.3.6. *Las relaciones*

La distribución de roles en el lugar social analizado mostró dos características básicas de las relaciones entre los agentes del transporte pirata (pregoneros, organizadores y conductores) y las usuarias. El primer rasgo de su interacción es la erotización. Los contactos eróticos, las mediaciones sexuales y el uso de palabras o posturas directamente referidas a relaciones eróticas es un elemento constitutivo de estos nexos sociales callejeros (Diario de campo, 2013). Lo paradójico de este hallazgo es que no siempre está vinculado con la dominación a las mujeres o su posición de subordinación. En muchas ocasiones, como el regateo de la tarifa o el acceso al servicio, la erotización de las relaciones brinda a las mujeres posibilidades de negociación y resistencia con cierto riesgo (disminución del valor de la tarifa, rutas especiales, horarios excepcionales). Esta particularidad que está amarrada al segundo rasgo es la alta burocratización de los procesos y servicios. De alguna manera, la sistematización del servicio, el encuentro de controles (organizadores), la existencia de reportes públicos de frecuencias (pregoneros) y la percepción de pertenencia a un todo (sistema de transporte informal) es utilizado por las mujeres como mecanismo de protección. La relación con los hombres es ambivalente: sexualizada en ocasiones (cuando se favorecen las relaciones de regateo) y burocratizada en otras (cuando la impersonalidad del proceso y de la forma es usada para generar distancia o sensación de protección). En la siguiente sección analizaremos estos factores a profundidad.

3. Análisis del sistema de transporte emergente en Cali a la luz del análisis distributivo del Derecho: nuevos sentidos y usos de lo público en los espacios “ilegales”

La anterior sección presentó los principales hallazgos de las indagaciones a los actores del transporte informal en la ciudad de Cali. Esta sección desarrolla el análisis de esos hallazgos bajo las lentes de la Geografía Legal y el análisis distributivo del Derecho que presentamos como aproximación teórica de esta reflexión con anterioridad.

Margarita Chaves y Mauricio Montenegro (2015) señalan tres campos semánticos para analizar los nuevos sentidos de lo público en los contextos contemporáneos de desestabilización de la racionalidad neoliberal, en donde la frontera entre lo público y lo privado resulta cada vez más erosionada. Para los autores, ahora existen: a) actores que agencian lo público; b) espacios y temporalidades donde lo público es construido, y c) políticas y formas de administración que recrean lo público, ahora entendido como una noción polisémica.

Este estudio de caso hace que las intuiciones acerca de la inestabilidad de lo público resuenen, así como también las coordenadas sugeridas por Chaves y Montenegro (2015) para su análisis (actores, espacios-tiempos y políticas). Desde una perspectiva que asume el análisis distributivo del Derecho y la Geografía Legal como lentes de observación, actores, espacio y políticas de administración son una red compleja de producción de lo público ilegal que, pese a estar en zonas informales de regulación, es ferozmente público y no un vacío regulativo. Este estudio de caso muestra que, en coincidencia con otros estudios en ciudades latinoamericanas, la informalidad no es sinónimo de desregulación (Kralich y Gutiérrez, 2007); por el contrario, los sectores informales están altamente regulados por dinámicas orgánicas que tienden cada vez más a la burocratización.

La manera como aparecen estos escenarios públicos ilegales, sus actores, la burocratización de los rituales, su regulación orgánica y sus relaciones de poder es compleja. Otros autores han visto este tipo de fenómenos en nuestros contextos a consecuencia de políticas neoliberales severas (Chávez y Orrico, 1999) o incapacidades del Estado de administrar los espacios urbanos (Avellaneda y Lazo, 2011). Ya vimos que los mismos actores leen e interpretan la realidad en la que se encuentran inmersos como un efecto de la “mala gestión pública”, “la corrupción” o la “ausencia del Estado” (Diario de campo, 2013). Pese a ello, la realidad que retrata el estudio muestra formas diferentes de configuración del servicio público que, de modo singular, combinan una alta burocratización de la vida cotidiana con espacios de sombra y riesgo propios de la ilegalidad. Ambas circunstancias reproducen asimetrías de poder que afectan a las mujeres: aumentan su percepción de temor y el riesgo asociado con circunstancias ya documentadas en los espacios públicos (en particular, acoso sexual callejero, robo y lesiones personales, según lo reportan las usuarias entrevistadas).

Es usual que los espacios de informalidad en nuestros contextos sean interpretados como espacios de falla, anomia o vacío. Es recurrente que los autores se aproximen a las regulaciones orgánicas (hechas por actores sociales distintos al Estado) como evidencias de incapacidades estructurales (Gasparotto, 2012). No obstante, ya hemos avanzado en destruir la equivalencia entre el Estado y lo público y ahora los discursos del Estado viajan más allá de sus agentes, más allá de sus rituales, más allá de los lugares que están cubiertos por su soberanía. Lo importante del espacio social que descubrimos aquí es la combinación de actores, rituales y fronteras para la construcción de espacios en el sentido complejo, que construyen sentidos de espacios resistentes, paralelos o anti-espacios. El transporte informal de Cali configura la anticuidad (no regulada, no controlada, furtiva, alternativa, amenazante, clandestina). En estas nuevas creaciones espaciales, las esenciales que contienen las relaciones de la ciudadanía contingente, de subalternos que regatean beneficios materiales, de espacios subpolíticos, como lo mencionaba Chateerjee (2011).

Es interesante ver cómo estos espacios de sombra son apropiados por actores marginales para construir resistencias compartidas. Una forma de leer la realidad social descrita es resaltar los lazos de solidaridad entre mujeres usuarias y hombres prestadores del servicio, ambos “excluidos” de los sistemas formales. Los relatos de unas y otros siempre destacaban la marginalidad de su posición, la segregación de su experiencia y la experimentación del sistema alterno como una táctica, como una forma de resistencia. Así, mujeres y hombres se narran como contrarios a un Gobierno que los ha olvidado, que los apartó de la construcción formal de ciudad y que no les dejó otra opción. Frente a ese actor se retan, construyen oposiciones, se burlan, dialogan, se revelan. Ambos, usuarias y prestadores del servicio, legitiman discursivamente las prácticas relacionadas con el sistema informal como una resistencia a una exclusión que las precede.

Otra manera de leer los hallazgos de investigación es destacar la burocratización de la vida cotidiana, aun en los espacios informales desestatalizados. La regulación de los sistemas informales impone rituales, trámites, controles, procesos, jerarquías y divisiones funcionales propios de la Administración pública. La paradoja surge cuando esos sesgos weberianos de organización de lo público están al margen del “monopolio de la violencia” que define al Estado. Esta noción de lo público habla de espacios social-

mente contruidos en la ilegalidad, pero con altos índices de burocratización no estatal. Lo importante es que estas formas de burocratización son funcionales para el mantenimiento de las asimetrías de poder favorables a lo masculino.

Cabe resaltar que en los testimonios recogidos, las relaciones de hombres y mujeres replican las dinámicas de dominación estatales ya denunciadas por las feministas radicales (Fergusson, 1984). Los hombres monopolizan las posiciones de control y dominación (son los conductores de las motos y los taxis, los pregoneros y los organizadores), administran el miedo y el temor, imponen las reglas y las sanciones y deciden las rutas y los trayectos en escenarios de información escasa, dada la clandestinidad de las prácticas informales. En este sentido, la burocratización de la rutina es una forma de hacer visibles las formas de poder que se esconden tras estas prácticas y de recordar quiénes detentan ese monopolio desestatalizado de la violencia: los hombres.

Esa burocratización apoya la conservación de esquemas asimétricos de distribución de poder que despojan a las mujeres de posiciones de ventaja o privilegio y las relegan a un nuevo rol pasivo: el de usuarias de un servicio que no puede controlarse, no está en el mercado, no tiene las formas usuales de *accountability* vinculadas con el consumidor y está al margen de cualquier posición de reclamo legitimado por las lógicas de lo público legal y formal. Pese a ello, “se sienten seguras” (Diario de campo, 2013). Esta coincidencia conjuga informalidad, burocratización y necesidad (las mujeres son las consumidoras del servicio porque “necesitan” transportarse) en contra de las mujeres aumenta la vulnerabilidad femenina y presenta lo público, una vez más como el espacio en el que la exclusión y la asimetría están naturalizadas.

El espacio que se construye como anticuidad es, de nuevo, masculino, con unas vetas interesantes de resistencia. Es relevante aquí matizar la dominación e iluminar la parte de los hallazgos que resalta la colaboración de hombres y mujeres en la estrategia y la táctica contra el sistema “formal” que los excluye y los segrega. Ese nuevo espacio de resistencia tiene unas fronteras y unas formas distintas (no está atravesado por rutas bidireccionales, definidas, estables, iluminadas, controladas), y está caracterizado por la arbitrariedad y la contingencia de las fronteras, de las rutas, de los poderes que allí se expresan y las resistencias que se despliegan.

La planeación urbana y las políticas de transporte emergen como campos de batalla que refractan las ansiedades del país en materia de soberanía, género, identidades de clase, luchas por el espacio y los usos del mismo. La forma como se entiende y diseña el transporte público en las ciudades lleva implícitos privilegios que reproducen y normalizan, al tiempo que responden a necesidades y funciones que se presentan como técnicas administrativas, pero esconden asimetrías de poder invisibles en percepciones acrílicas del espacio público. El ejemplo más sencillo de este ejercicio tiene que ver con el diseño tradicional de las líneas de transporte en las ciudades que comunican centros productivos (circuitos financieros, industriales, comerciales) con centros residenciales de tipos variados. Este modo de asumir la necesidad del transporte invisibiliza las líneas cruzadas en las que, por ejemplo, transitan las mujeres dedicadas al servicio doméstico. Una de las formas de hacer vulnerables a estas mujeres es desconocer que, al movilizarse en rutas cruzadas entre centros residenciales, centros productivos y centros de bienestar de las ciudades,⁷ tienen que asumir costos mayores en términos de movilidad y transporte, porque circulan por fuera del circuito “normal” de los sistemas de movilidad. Los testimonios recogidos en este trabajo, dados por mujeres de estratos bajos de la ciudad de Cali, dan cuenta de esta realidad.

La invisibilización de dichos barrios mediante las rutas de transporte público deja de lado el trabajo que desempeñan las mujeres, quienes tienen necesidades de transporte diferentes a las del hombre urbano trabajador que parece haber sido el único tomado en cuenta para el diseño de esta política. La invisibilización anotada se manifiesta en las exclusiones, la falta de oportunidades y los tipos de infraestructura y servicios que impactan el acceso de las mujeres a sus actividades. Así, la pobre conectividad del transporte público podría incidir en la manera como las mujeres puedan moverse en las ciudades. El ingreso de las mujeres a diferentes espacios de la ciudad es limitado por la asociación del trabajo reproductivo con el hogar y el productivo con los centros de producción industriales de las ciudades, lo que deja por fuera el trabajo doméstico que hacen en hogares diferentes al suyo (que no se priorizan en las rutas del servicio de transporte público).

⁷ Por centros de bienestar nos referimos a oficinas públicas o burocráticas que están destinadas a implementar programas y políticas sociales.

La planeación del transporte con frecuencia asume los patrones laborales de los hombres e ignora las necesidades de movilidad de las mujeres y les restringe los espacios circulables.

Conclusión

Después de analizar los resultados del estudio de caso de los motorratones, los carros piratas y las mujeres usuarias del servicio en las comunas 15 y 18 de la ciudad de Cali, este trabajo ha llegado a las siguientes conclusiones:

- a) La ciudad debe ser percibida no como un espacio de neutralidad, previo y dado frente a distribuciones de poderes y capitales singulares. La creación de la ciudad misma involucra un ejercicio de poder en el que el género es un vector importante que determina quiénes ganan y quiénes pierden al estar “fuera” o “dentro” de las caracterizaciones urbanas, “fuera” o “dentro” de los sistemas de transporte alternos que resisten la exclusión. El sistema de transporte pirata es solo uno de esos escenarios en donde la influencia del espacio, como tecnología de poder, puede analizarse, al mostrar que la legalización o formación de una ruta de transporte no solo distribuye bienes materiales indirectos (valorización, plusvalía), sino capitales simbólicos y percepciones de seguridad, de inclusión. Paradójicamente, estar en el espacio formal implica moverse con la inversión de menos recursos (monetarios, emocionales, físicos y de tiempo).
- b) El género y las relaciones de género son factores clave en el modo como los espacios son organizados y desarrollados. En este sentido, la informalidad, burocratización y erotización de los servicios de transporte informal se combinan para reproducir duraderos e invisibles dispositivos de subordinación para las mujeres (dependencia de servicios contingentes, sensación de temor, riesgo).
- c) La espacialidad de la ciudad y las espacialidades resultantes de sus políticas públicas reflejan características específicas de los arreglos distributivos a los que les son funcionales. El sistema de transporte oficial señala que la segmentación del espacio es una acción consciente de la Administración pública y no un rezago de su ineficacia. Entender el

espacio como técnica de poder nos ayuda a ver que los arreglos espaciales en los que la pobreza y la vulnerabilidad están en juego no son resultados contingentes de Estados fallidos, sino efectos de modelos de ciudad y administración concreta para los que la marginalidad y la exclusión es funcional.

Referencias

- Alviar, H. (2008). La redistribución de la tierra en Latinoamérica: atrapada entre el desarrollo económico y el positivismo. En P. Bergallo (ed.), *Derecho y propiedad: seminario en Latinoamérica de teoría constitucional y política SELA 2008*, pp. 176-188. Buenos Aires: Librería Ediciones.
- Alviar, H. y Jaramillo, I. (2012). *Feminismo y crítica jurídica: el análisis distributivo como alternativa crítica al legalismo liberal*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas: los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista de Transporte y Territorio* (4), pp. 47-58.
- Bourdieu, P. y Teubner, G. (2000). Elementos para una sociología del campo jurídico. En C. Morales de Setién (ed.), *La fuerza del Derecho*, pp. 81-144. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Buchely, L. (2010). La patología del Estado. Aproximación crítica a la utilización de la fórmula de la ausencia del Estado en la academia legal. *Revista de Derecho Público* (25). Recuperado de https://derechopublico.uniandes.edu.co/components/com_revista/archivos/derechopub/pub73.pdf
- Buchely, L. (2012). El precio de la desigualdad. Análisis de la regulación del trabajo doméstico desde el DDL. *Estudios Socio-Jurídicos*, 14(2), pp. 107-143.
- Castells, M. (1979). *The Urban Question: A Marxist Approach*. Cambridge: The MIT Press.
- Chateerjee, P. (diciembre, 2011). La política de los gobernados. *Revista Colombiana de Antropología*, 4(2), pp. 199-231.
- Chavez, J. y Orrico, R. (1999). *Neoliberalismo, globalización e informalidad: la apología de una anarquía sustentable en el transporte colectivo de pasajeros en Lima*. Caracas: Universidad Simón Bolívar.
- Chaves, M. y Montenegro, M. (2015). Usos y sentidos contemporáneos de lo público. *Revista Colombiana de Antropología*, 52(1), pp. 7-21.

- Dezalay, Y. y Trubek, D. (1997). La reestructuración global del Derecho. *Revista Pensamiento Jurídico* (1), pp. 5-41.
- Eslava, L. (2015). *Global Space, Local Life. The Everyday Operation of International Law and Development*. Cambridge: University Press.
- Fergusson, K. (1984). *The Feminist Case Against Bureaucracy*. Filadelfia: University Press.
- García, M. (1993). *La eficacia simbólica del Derecho: examen de situaciones colombianas*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Gasparotto, M. (junio, 2012). Avances para la reglamentación del servicio de taxis compartidos en el área metropolitana de Salta-Argentina. *Revista de Transporte y Territorio* (7), pp. 9-25.
- Harvey, D. (1973). *Social Justice and the City*. Atenas: Johns Hopkins University Press.
- Jaramillo, I. (2006). Reforma legal, feminismo y patriarcado en Colombia: el caso de la Ley de Cuotas para mujeres en cargos de alto nivel de la rama ejecutiva. En C. Motta y L. Cabal (eds.), *Más allá del Derecho*, pp. 59-144. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Jaramillo, I. (2007). El reto de pensar la distribución: a propósito del libro de Janet Halley *Split Decisions: How and Why to Take a Break from Feminism*. *Revista de Estudios Sociales* (28), pp. 132-137.
- Jaramillo, I. (2013). *Derecho y familia en Colombia: historias de raza, género y propiedad (1540-1980)*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Jaramillo, I. y Alfonso, T. (2008). *Mujeres, cortes y medios: la reforma judicial del aborto*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Kennedy, D. (1992). *Sexual Abuse, Sexy Dressing and the Oriticization of Domination*. Recuperado de <http://duncankennedy.net/documents/Photo%20articles/Sexual%20Abuse,%20Sexy%20Dressing%20and%20the%20Eroticization%20of%20Domination.pdf>
- Kralich, S. y Gutiérrez, A. (2007). Más allá de la informalidad en el transporte de pasajeros: reflexiones sobre los servicios de charters en el RMBA. *Laboratorio* (20), pp. 51-57.
- Lefebvre, H. y Wiley, J. (1992). *The Production of Space*. Nueva Jersey: Wiley & Sons.
- Lemaitre, J. (2003). Walking the Latin American City. *Revista Harvard Review of Latin America*. Recuperado de <http://revista.drclas.harvard.edu/book/walking-latin-american-city>
- Moser, C. (1996). *Situaciones críticas. Reacción de los hogares de cuatro comunidades urbanas pobres ante la vulnerabilidad y la pobreza*. Washington: Publicaciones Birtf.
- Rico, L. (2009). *La ciudad infor-mal. La historia de un barrio ilegal*. Bogotá: Ediciones Uniandes.

- Tickner, A. (1992). *Gender in International Relations. Feminist Perspectives on Achieving Global Security*. Nueva York: Columbia University Press.
- Trubek, D. y Galanter, M. (1974). Scholars in Self-estrangement: Some Reflections on the Crisis in Law and Development Studies in the United States. *Wis. L. Rev.*, 1062. Disponible en <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/wlr1974&div=49&id=&page=>
- Valdés, D. (2014). *Piratas de asfalto: una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectivas en el oriente de Cali*. (Tesis de pregrado inédita). Universidad del Valle, Cali, Colombia.