

# 'Paseadoras' de los alimentadores de Transmilenio.

Movilidad cotidiana, género y cuidado en la localidad de Usme, Bogotá

'Women walkers' on Transmilenio's feeder buses.

Daily mobility, gender and care in the locality of Usme, Bogotá

'Passeadoras' das linhas de conexão de transmilenio:

Mobilidade cotidiana, gênero e cuidado na localidade de Usme, Bogotá

'Femmes promeneurs' des lignes de connexion de trasmilenio.

Mobilité quotidienne, genre et prise en charge dans la localité d'Usme, Bogotá

Fuente: Autoría propia

## Autores

Madisson Yojan Carmona  
Rojas

Universidad Pedagógica Nacional  
mycarmonar@pedagogica.edu.co  
<https://orcid.org/0000-0002-2942-4689>

Gabriela Camargo  
Benavides

Universidad Pedagógica Nacional  
gcamargob@upn.edu.co  
<https://orcid.org/0009-0008-4673-4030>

Recibido: 11/3/2025  
Aprobado: 21/07/2025

### Cómo citar este artículo:

Carmona, M. y Camargo, G. (2025).  
'Paseadoras' de los alimentadores de Transmilenio. Movilidad cotidiana, género y cuidado en la localidad de Usme, Bogotá. Bitácora Urbano Territorial, 35(II): 97-110.  
<https://doi.org/10.15446/bitacora.v35n2.116913>

## Resumen

Las rutas alimentadoras hacen parte del sistema Transmilenio y enlazan los barrios con las estaciones de cabecera, sin embargo, también son usadas para hacer recorridos intrabarriales, situación que ha generado rechazo en las autoridades distritales. Estas han denominado 'paseadoras' a las personas que, desde su perspectiva, no hacen un uso correcto de estos servicios y, por ello, implementaron cambios en la validación de los pasajes, para limitar estas prácticas. El objetivo del artículo es analizar, desde la perspectiva de la 'movilidad como enfoque', el impacto que esta medida ha tenido sobre las prácticas de movilidad cotidiana de mujeres cuidadoras de los sectores más distantes de la localidad de Usme en Bogotá. Se concluye que los sistemas de transporte público tienen como fundamento una lógica origen-destino, que desconoce tanto los patrones de movilidad cotidiana, en particular de las mujeres, como las condiciones de segregación socioespacial en las que estos se producen. Este trabajo aporta a la comprensión de las articulaciones entre las estrategias de movilidad cotidiana de las mujeres, la informalidad urbana y la implementación de políticas públicas sobre movilidad y cuidados.

**Palabras clave:** movilidad, movilidad de género, enfoque de movilidad, mujer, transporte público

## Autores

### Madisson Yojan Carmona Rojas

Doctor en Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México, México. Magíster en Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma Metropolitana, Cuajimalpa, México. Licenciado en Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional, Colombia. Profesor e Investigador Asociado de Tiempo Completo del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional, Colombia. Director del Grupo de Investigación Espacio y Territorio y Coordinador del Semillero de Investigación Problemas Urbanos Contemporáneos. Líneas de investigación: movilidad y transporte público urbanos, financiarización urbana y ecología política urbana

### Gabriela Camargo Benavides

Licenciada en Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica nacional, Colombia. Integrante del Semillero de Investigación: Problemas Urbanos Contemporáneos. Experiencia profesional en Sistemas de Información Geográfica (SIG) y gestión de la educación superior. Líneas de investigación: movilidad y transporte público urbanos, metodología de la investigación en Ciencias Sociales y enseñanza de la Geografía.

## Abstract

Feeder routes are part of the Transmilenio system and connect neighborhoods with main stations. However, they are also used to make intra-neighborhood trips, a situation that has generated disapproval from district authorities. These authorities have called 'paseadoras' (strollers) to people who, from their perspective, do not make a correct use of these services and, therefore, implemented changes in the validation of tickets, to limit these practices. The aim of the article is to analyze, from the perspective of 'mobility as an approach', the impact that this measure has had on the daily mobility practices of caregiver women in the most distant sectors of the Usme locality in Bogotá. It concludes that public transport systems are based on an origin-destination logic that ignores both daily mobility patterns, particularly of women, and the conditions of socio-spatial segregation in which they occur. This work contributes to the understanding of the connections between women's daily mobility strategies, urban informality, and the implementation of public policies on mobility and care.

**Keywords:** mobility, gender mobility, mobility approach, women, public transport

## Résumé

Les lignes de connexion font partie du système Transmilenio et relient les quartiers aux stations de tête, cependant, elles sont également utilisées pour effectuer des trajets intrabariers, une situation qui a généré un rejet de la part des autorités de district. Ces autorités ont appelé 'paseadoras' (promeneurs) les personnes qui, de leur point de vue, n'utilisent pas ces services correctement et, c'est pour cette raison, qu'elles ont mis en œuvre des changements dans la validation des tickets afin de limiter ces pratiques. L'objectif de l'article est d'analyser, d'un point de vue de la 'mobilité comme approche', l'impact que cette mesure a eu sur les pratiques de mobilité quotidienne des femmes gardiennes des secteurs les plus éloignés de la localité d'Usme à Bogotá. On conclut que les systèmes de transport public reposent sur une logique d'origine-destination, qui ignore à la fois les modèles de mobilité quotidienne, en particulier des femmes, et les conditions de ségrégation socio-spatiale dans lesquelles elles se produisent. Ce travail contribue à la compréhension des articulations entre les stratégies de mobilité quotidienne des femmes, l'informalité urbaine et la mise en œuvre de politiques publiques sur la mobilité et les soins.

## Resumo

As linhas de conexão fazem parte do sistema Transmilenio e conectam os bairros, às estações terminais, no entanto, elas também são usadas para fazer rotas intrabairros, situação que gerou rejeição por parte das autoridades distritais. Essas autoridades chamaram de 'paseadoras' aquelas pessoas que, de sua perspectiva, não usam esses serviços corretamente e, por esse motivo, implementaram mudanças na validação das passagens para limitar essas práticas. O objetivo do artigo é analisar, sob a perspectiva da 'mobilidade como enfoque', o impacto que essa medida teve sobre as práticas de mobilidade cotidiana de mulheres cuidadoras dos setores mais distantes da localidade de Usme em Bogotá. Conclui-se que os sistemas de transporte público têm como fundamento uma lógica origem-destino, que ignora tanto os padrões de mobilidade cotidiana, em particular das mulheres, quanto as condições de segregação socioespacial nas quais esses se produzem. Este trabalho contribui para a compreensão das articulações entre as estratégias de mobilidade cotidiana das mulheres, a informalidade urbana e a implementação de políticas públicas sobre mobilidade e cuidados.

**Palavras-chave:** mobilidade, mobilidade de género, abordagem da mobilidade, mulher, transportes públicos

**'Paseadoras' de los alimentadores de Transmilenio.**  
Movilidad cotidiana, género y cuidado en la localidad de Usme, Bogotá

**Mots-clés :** mobilité, mobilité de genre, approche de la mobilité, femme, transport public

## Introducción

Anunciada por las autoridades distritales como la solución definitiva para el 'problema de los paseadores' de las rutas alimentadoras de Transmilenio, la medida del cobro o validación del pasaje directamente en estos autobuses y no en los portales (estaciones terminales) revela la forma en la cual estas abordan los asuntos vinculados con las trayectorias de movilidad cotidiana de los habitantes de las localidades periféricas de la capital, en particular de las mujeres. Por ello, es indispensable, con fundamento en la perspectiva teórico-metodológica de la 'movilidad como enfoque' (Jirón e Imilán, 2018), leer con lentes críticos el contenido de estas políticas y su impacto en la cotidianidad de los pobladores urbanos.

En las últimas décadas en América Latina los estudios sobre movilidad cotidiana han experimentado una apreciable transformación en sus alcances analíticos y en sus enfoques teóricos y metodológicos (Gutiérrez, 2012; Jirón e Imilán, 2018). Entretanto, un importante número de trabajos insiste en la importancia de entender cómo se entroncan los patrones de movilidad con las dinámicas de género (Mejía, 218; Jirón y Zunino, 2017; Jirón y Gómez, 2018; Soto, 2013), ello con el objetivo de dar cuenta de los procesos de producción desigual tanto de las movilidades, en particular, como de espacios urbanos hostiles para las mujeres. Como reconocen Jirón y Cortés (2011), la movilidad se entiende como una relación entre, por un lado, prácticas cotidianas de desplazamiento junto con las experiencias de viaje y, por otro, los significados que, en este caso, las mujeres les asignan a las acciones emergidas del despliegue de políticas públicas promovidas bajo una lógica de falsa neutralidad sociopolítica.

El objetivo del artículo es analizar las articulaciones entre los cambios en el funcionamiento de las rutas alimentadoras de Transmilenio y las estrategias de movilidad desplegadas por las mujeres que habitan la localidad de Usme. Por ello, el presente trabajo discute las implicaciones de las políticas institucionales de movilidad —centradas en la lógica origen-destino— en los patrones de movilidad cotidiana de mujeres cuidadoras de esta zona de la capital. En este sentido, se sugiere que dicha lógica espacial, orientada al productivismo económico, subsume la diversidad de trayectorias biográficas y contribuye a reproducir las condiciones dominantes de exclusión, segregación y pobreza, en este caso, de las periferias de Bogotá.

El artículo se compone de cuatro apartados: el primero discute antecedentes y perspectivas teóricas vinculadas con los estudios sobre movilidad y género y, a partir de ellas, se establece en marco categorial del trabajo; el segundo expone las consideraciones metodológicas, así como las fuentes de información y la caracterización de la zona de estudio; el tercero muestra los principales hallazgos derivados del trabajo de campo y su entronque con la mirada teórica; finalmente, el cuarto proporciona reflexiones finales, así como líneas de investigación posibles relacionadas con los estudios sobre género, movilidad y segregación.

*El objetivo del artículo es analizar las articulaciones entre los cambios en el funcionamiento de las rutas alimentadoras de Transmilenio y las estrategias de movilidad desplegadas por las mujeres que habitan la localidad de Usme. Por ello, el presente trabajo discute las implicaciones de las políticas institucionales de movilidad —centradas en la lógica origen-destino— en los patrones de movilidad cotidiana de mujeres cuidadoras de esta zona de la capital.*



## Género, Movilidad y Producción Desigual del Espacio Urbano

Los planificadores de los sistemas de transporte público en América Latina y otras latitudes han priorizado una lectura del espacio urbano en la que los desplazamientos se desarrollan en términos absolutos (origen-destino) por sujetos indiferenciados y, por tanto, sin tomar en cuenta que las experiencias de viaje se construyen con arreglo a trayectorias biográficas particulares. Es por ello por lo que al incorporar “las prácticas espaciales género” (Soto, 2017, p. 129) en el análisis de las dinámicas de movilidad cotidiana se revela que la estructura de los viajes realizados por las mujeres se encuentra articulada tanto con las responsabilidades del cuidado y la reproducción de la vida, como con formas diversas de segregación socioespacial y de género.

Por ello, Miralls-Guasch (2010) sugiere que las mujeres se encuentran compelidas a estructurar sus viajes tanto en función de las tareas del cuidado (trabajo reproductivo), como de los trabajos productivos desempeñados para garantizar los ingresos del hogar. Esto no quiere decir que entre reproducción y producción se configure una ‘antítesis’, sino que, como comenta Fortunati (2019), en ambas esferas operan procesos de “creación de valor, como parte crucial e integral del ciclo capitalista” (p. 35).

De tal manera, la perspectiva de la ‘movilidad como enfoque’ (Jirón e Imilán, 2018) revela dos asuntos primordiales. Por un lado, la necesidad de superar los esquemas de lectura “de la vida social a partir de tiempo-espacios fijos” (p. 22), en los que la lógica origen-destino se manifiesta como uno de los instrumentos privilegiados de reproducción de la racionalidad eficientista de los sistemas de movilidad y transporte. Por otro, implica observar el conjunto de intencionalidades estructurales que los discursos hegemónicos sobre planeación y ordenamiento urbano contribuyen a soslayar en el momento de poner en circulación políticas de movilidad cotidiana.

En tal medida, Olivieri y Fageda (2021) sugieren que en las experiencias de movilidad de las mujeres se articulan, por un lado, la reproducción de patrones de segregación socioespacial y, por otro, la estructura y dinámicas de funcionamiento de los sistemas de transporte público. Al respecto de este último asunto, es importante referir, en consonancia con las discusiones de Galerand y Kergoat (2014), que las formas que asumen las prácticas de movilidad de las mujeres “dependen de una dinámica compleja en la que todas las relaciones sociales intervienen como relaciones de producción” (p. 55).

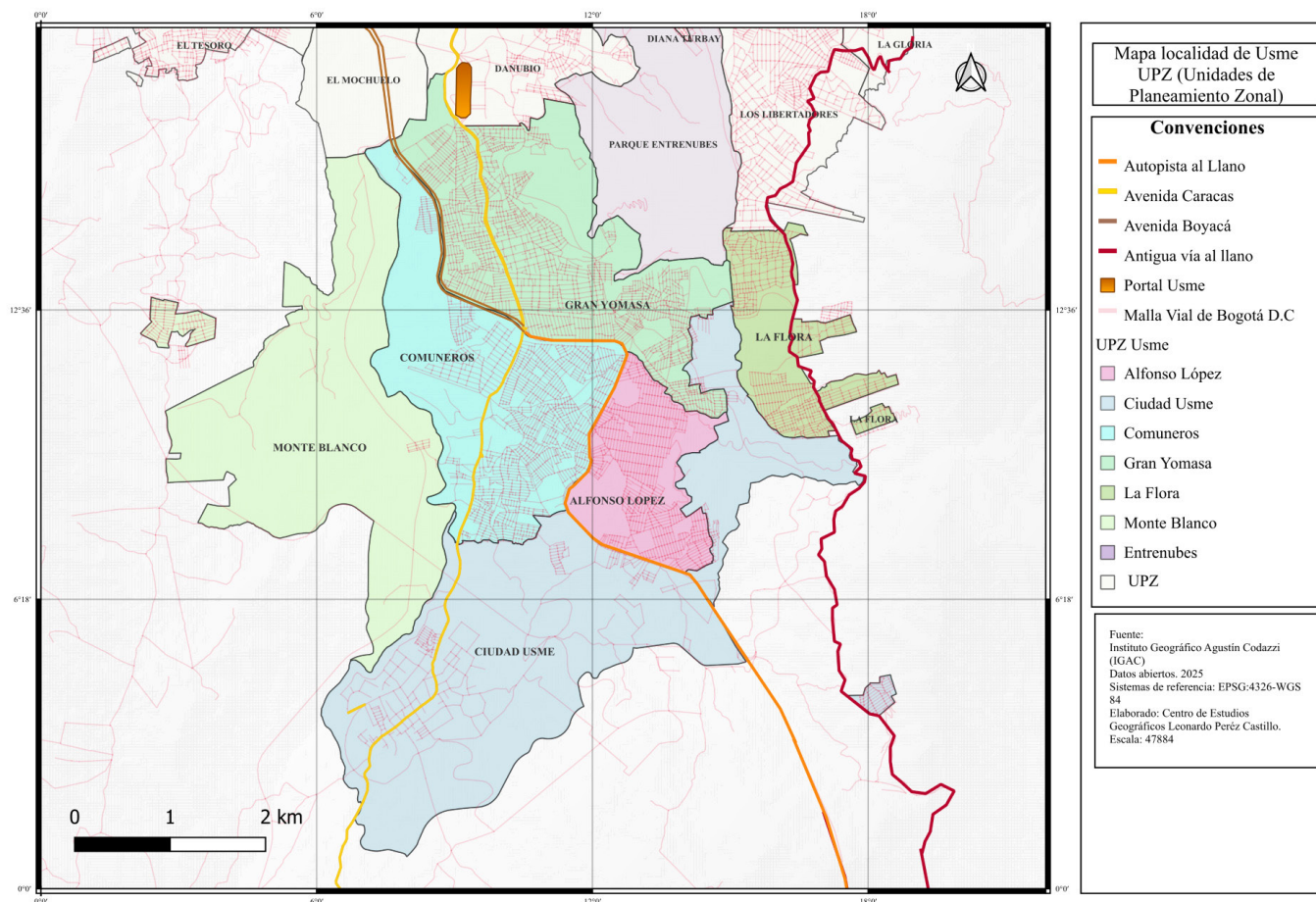
En consecuencia, el conjunto de tensiones socioespaciales del que participan las prácticas de movilidad cotidiana de las mujeres, ponen de manifiesto tanto los entrecruzamientos entre género y clase, vistos desde la perspectiva de Kergoat (1978), como las dinámicas de interdependencia, enunciadas por Jirón y Gómez (2018) en los siguientes términos: “las personas se relacionan [...] por medio de vínculos esenciales emocionales y/o prácticos en la organización de sus vidas cotidianas, vidas que actualmente son inconcebibles sin la existencia de otros miembros de estas redes” (p. 57).

A propósito de la dimensión temporal de las prácticas de movilidad cotidiana de las mujeres, vale la pena acotar, junto con Miralls-Gasuch (2010), que toda vez que ellas asumen el mayor peso de las responsabilidades del cuidado y la reproducción, el tiempo “lo viven como un continuum para coordinar y conectar las diferentes tareas cotidianas, a menudo con horarios descoordinados” (p. 46). De allí que los tiempos de desplazamiento se enlazan tanto con las redes de interdependencia como con los ritmos impuestos por el despliegue espacial de la racionalidad capitalista, a partir del cual se advierte la configuración de “una vida cotidiana desmigajada en tiempos-espacios de actividad productiva, de trabajo, de producción de mercancías, de flujos de capital” (Carmona, 2021, p. 152) y de reproducción de condiciones de vida.

Por otra parte, las decisiones de movilidad proyectadas por los encargados de las políticas de públicas en connivencia con los representantes de los gremios y los operadores de los sistemas de transporte son un vehículo de reproducción de las lógicas del capital y, por ello, se encarnan en redes técnicas de un carácter aparentemente autónomo e inapelable. Tales sistemas —de un marcado carácter perfectible— comportan representaciones socioespaciales en las que, a la manera de ‘transferencia de responsabilidades’ (Carmona, 2022), se reduce el debate sobre lo urbano y sus desigualdades a formas de ‘ciudadanismo’ (Delgado, 2016) que en ‘su meta de conseguir una democratización tranquila de la sociedad’ (p. 15) anulan el conflicto para establecer un panorama de consenso vaciado de toda posibilidad de contestación.

## Aspectos Metodológicos

Como resultado de una investigación sobre la configuración de rutas de transporte informal en la localidad de Usme (Carmona, 2021), aparece de forma recurrente un malestar, principalmente en las pobladoras, por las afectaciones derivadas del cobro del pasaje directamente en las rutas alimentadoras y no en el portal, como era habitual hasta 2020. Así, a propósito del cambio en el funcio-



Mapa 1. UPZ de la localidad de Usme

Fuente: Gabriela Camargo Benavides. Datos: IDECA.

namiento de estas rutas, se llevó a cabo una exploración en campo, en línea con las discusiones metodológicas de Jirón y Gómez (2018), durante los años 2022 y 2023 en las UPZ Alfonso López y Comuneros.

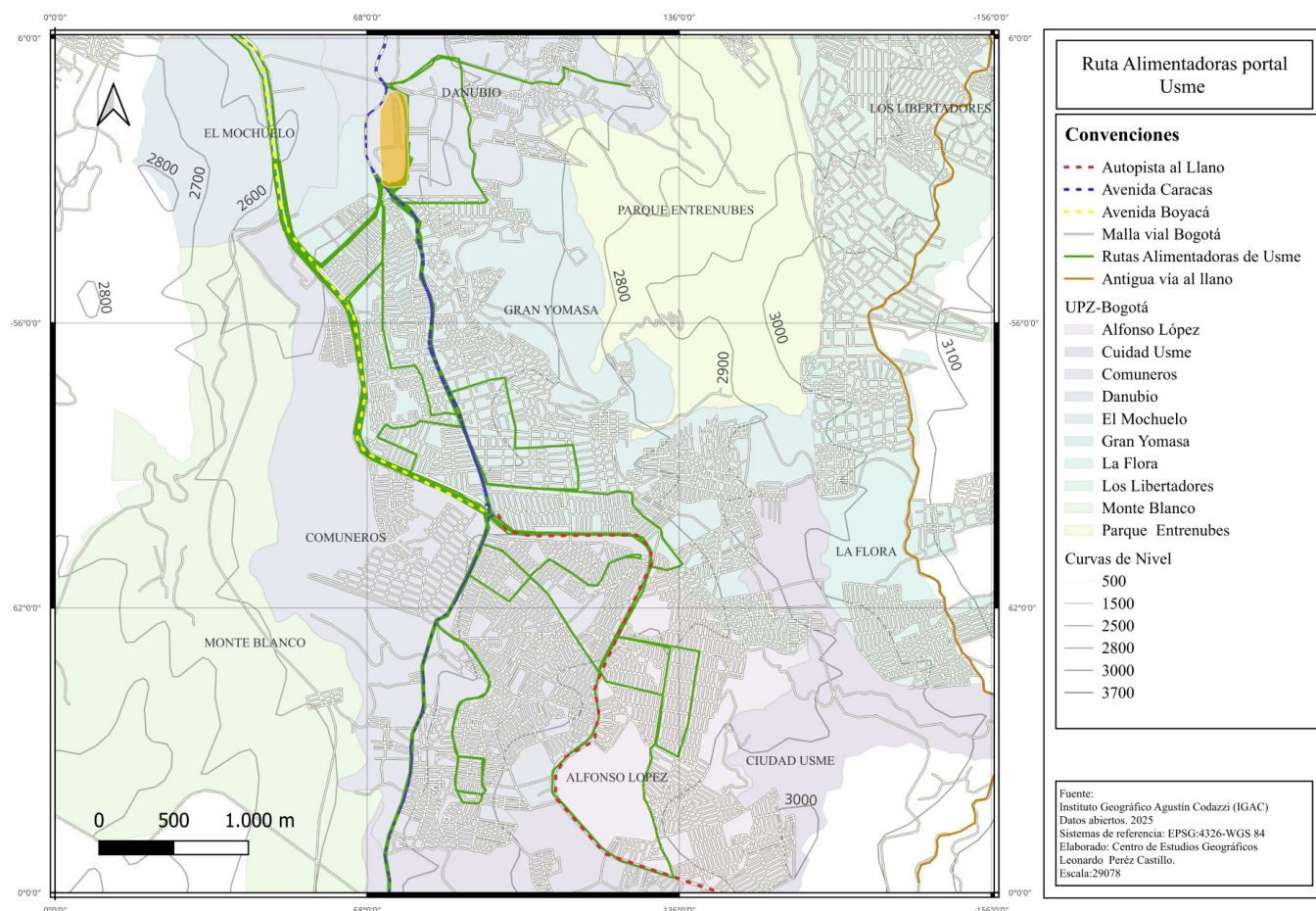
Usme se encuentra al suroriente de Bogotá D.C., y de acuerdo con datos de la Alcaldía Mayor, contaba con 393,366 (5.02% del total de la capital) habitantes, distribuidos en siete UPZ (Unidades de Planeamiento Zonal) y 17 veredas (ver Mapa 1); de estos, 193,699 (49.24%) eran hombres y 199,667 (50.67%) mujeres. Según la Encuesta Multipropósito (E. Mult.) de 2021 (Secretaría Distrital de Planeación, 2021), la localidad contaba con 125,760 hogares, de los cuales 71,294 (56.7%) tenían jefatura masculina, mientras 54,465 (43.3%) tenían jefatura femenina. Al comparar esta información con la Encuesta Multipropósito (E. Mult.) de 2017 (Secretaría Distrital de Planeación, 2017), se observa que los hogares con jefatura femenina aumentaron en 3.4%, aunque en menor proporción que en otras localidades periféricas.

Las UPZ Comuneros y Alfonso López son —junto con Ciudad Usme— las más distantes del Portal Usme y también del eje comercial y de servicios Santa Librada-Yomasa (ver Mapa 1). Es de notar que, según la E. Mult. de 2021, en las dos UPZ focalizadas el 32.7% de los hogares declara que las condiciones de vida son regulares y el 4% malas. Entretanto, al respecto de las labores del cuidado, estas son desempeñadas en 81.8% y 93.8%, respectivamente, por mujeres y, en porcentajes equivalentes, sin remuneración: 88.5% y 82.5%.

Se llevaron a cabo 20 entrevistas a profundidad en los barrios Villa Alemana, Villa Anita, Usminia, Lorenzo Alcántuz, Comuneros, El Brillante, Alfonso López y Nuevo Porvenir. En estas, se dialogó, en primer lugar, con cuatro lideresas barriales —algunas de ellas vinculadas con juntas de acción comunal— y, con su intermediación, se estableció contacto con otras mujeres cuidadoras<sup>[1]</sup> habitantes de estos sectores, quienes, además, son usuarias asiduas

[1] Para proteger la identidad de las mujeres participantes tanto de las entrevistas como de los grupos focales, los nombres han sido cambiados.





**Mapa 2.** Vías principales de la localidad de Usme  
**Fuente:** Gabriela Camargo Benavides. Datos: IDECA.

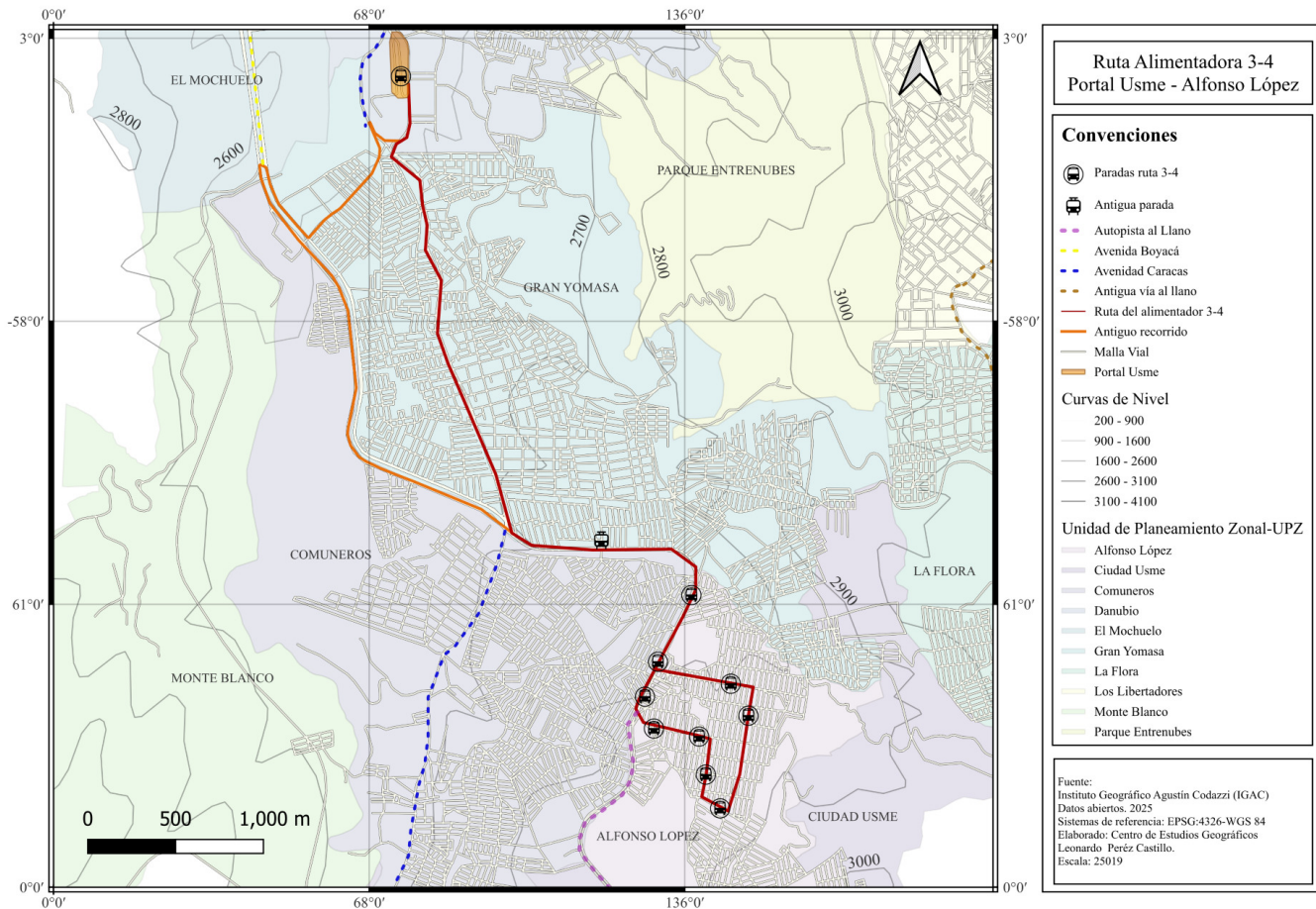
de las rutas alimentadoras. Por otra parte, se realizaron dos grupos focales, en los barrios Alfonso López y Villa Alemana, que contaron con la participación de cuatro mujeres en cada uno, y allí se buscó conocer y comprender la configuración de sus patrones de movilidad, así como la producción de las redes de interdependencia y el impacto del nuevo esquema de cobro de las rutas alimentadoras sobre las dinámicas de reproducción de la cotidianidad. Lo anterior se complementó con observaciones en campo que tuvieron lugar tanto en las paradas de los autobuses localizadas en las dos UPZ, como en el eje Santa Librada-Yomasa, esto con el objeto de analizar las disposiciones adoptadas por quienes usan estas rutas para realizar recorridos intrabarriales.

La información en campo se integró en dos niveles de análisis: la experiencia cotidiana de las mujeres habitantes de las dos UPZ y las políticas institucionales de movilidad implementadas por los sucesivos gobiernos distritales. Con ello en perspectiva, se articularon las categorías definidas en el apartado teórico, por un lado, con los testimonios y, por otro, con la información estadística

proporcionada por las Encuestas Multipropósito de 2017 (Secretaría Distrital de Planeación) y de Movilidad de 2023. Esta apertura analítica sigue la exhortación de Paula Soto y María Fawaz (2016) sobre la necesidad de “profundizar en los itinerarios, las biografías, las rutinas y las significaciones” (p. 151) de las mujeres, para así comprender el sentido total de las formas diversas de habitar y movilizarse por el espacio urbano.

## El Funcionamiento de las Rutas Alimentadoras

En términos viales, Usme se conecta con otras localidades de Bogotá por medio de solo tres avenidas principales: Caracas, Boyacá y la antigua vía a Villavicencio (ver Mapa 2), pero el mayor número de viajes se concentra en las dos primeras y, de forma particular, en la Caracas, pues sobre esta entró a operar en 2001, hasta el portal Usme, el sistema BRT – Transmilenio.



Mapa 3. Ruta alimentadora 3-4 Alfonso López

Fuente: Gabriela Camargo Benavides. Datos: IDECA.

Hasta comienzos de la década de 1990, la Caracas fue la única vía de comunicación de las zonas más pobladas de la localidad con el resto de la capital, por cuanto solo en ese momento se termina el trazado de la avenida Boyacá. Si bien esta vía contribuye a la apertura de nuevas rutas de transporte, no logra descongestionar la Caracas, cuya única ampliación (hacia el sur) considerable en toda su historia se entregó en enero de 2025, aunque solo hasta el portal de Usme. Ante este relativo aislamiento, desde el impulso urbanizador de la década de 1970, se configuró una centralidad periférica en Usme, el eje Santa Librada-Yomasa (Carmona, 2022), y allí se concentró la principal oferta de bienes y de la zona.

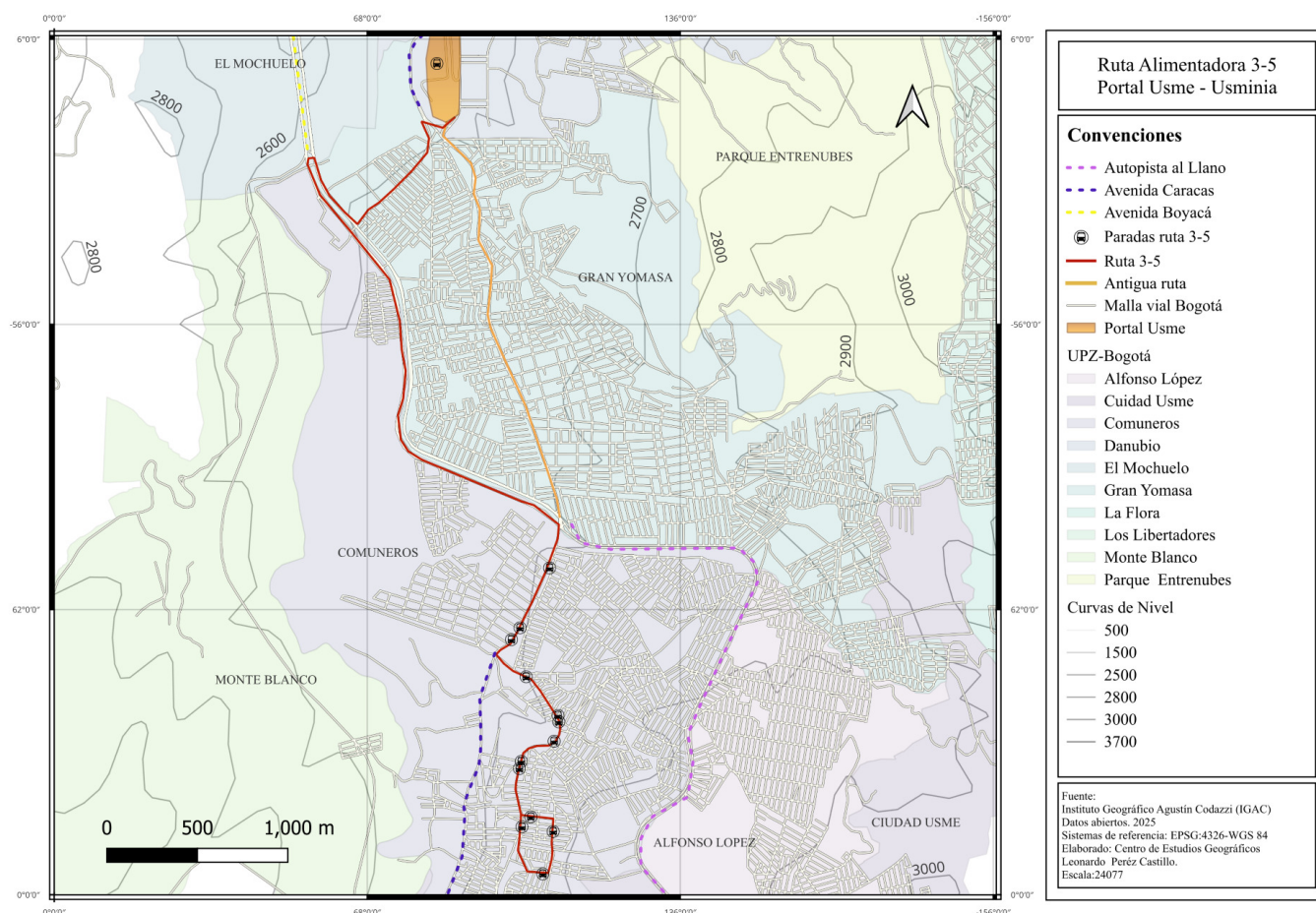
El esquema de rutas alimentadoras se implementó para enlazar diferentes sectores barriales (tanto cercanos como distantes) con los portales (estaciones terminales) y algunas estaciones centrales, sin que ello implicara el pago de un pasaje adicional. Así, en las localidades cubiertas por estas rutas, los y las habitantes no solo las abordaban para desplazarse entre las viviendas y los portales sino para

cubrir trayectos 'intermedios' vinculados con centralidades periféricas.

A lo largo de los trayectos de estas rutas se demarcaron paraderos, y se desplegaron campañas para promover su 'correcto uso', pues era indispensable que estas rutas se emplearan únicamente como medio de enlace con los portales. En ese sentido, es claro que esta estructura operativa contribuye a reproducir una lógica espacial origen-destino en la cual es prioridad 'llevar gente' de las periferias a los lugares de actividad productiva (empleo, comercio y servicios), los cuales se encuentran altamente concentrados en una zona que coincide con el 'centro ampliado de la ciudad'.

En la localidad de Usme circulan 12 rutas alimentadoras, las cuales han experimentado, desde el año 2001, cambios tanto en los recorridos como en las paradas. El caso de las rutas 3-4 Usminia y 3-5 Alfonso López (ver Mapas 3 y 4), que atienden principalmente la demanda de viajes de las UPZ Comuneritos y Alfonso López, es ilus-





Mapa 4. Ruta alimentadora 3-5 Usminia

Fuente: Gabriela Camargo Benavides. Datos: IDECA.

trativo de cómo los ajustes operativos han privilegiado los recorridos entre los barrios y el portal a expensas de aquellos realizados entre los primeros y el eje Santa Librada-Yomasa. Así, como se aprecia en el Mapa 4, las paradas de la ruta 3-5 aledañas a este fueron suprimidas, al tiempo que se implementó, en ambas rutas, la medida de validación del pasaje en los autobuses que cubren estos servicios. Con esta medida se buscaba persuadir a los y las habitantes de estas UPZ de usar 'correctamente' estas rutas, toda vez que, en la retórica institucional, no están hechas para 'paseadores' o 'paseadoras' sino para quienes se dirijan a desarrollar labores productivas fuera de la localidad.

## Las 'Paseadoras' de Transmilenio y Labores del Cuidado

En el Informe de gestión 2017 (Transmilenio, 2017) se proyecta la "integración operativa bajo el esquema del Sistema Integrado de Transporte Público" (p. 106) de las rutas alimentadoras con el objetivo de limitar su "uso incorrecto" (p. 106). Por otra parte, con el rótulo de 'paseadores', las autoridades se refieren a quienes emplean estas rutas para "movilizarse al interior de los sectores sin llegar al portal" (Martínez, 2020).

Sin embargo, como se revela en el testimonio de Deisy, el 'uso incorrecto' de las rutas alimentadoras por parte de las mujeres que habitan las UPZ Alfonso López y Comuneros no se relaciona con un espontaneo (e incluso festivo) acto de 'pasear' por los barrios de la localidad de Usme, sino con los trabajos del cuidado que desempeñan:

Porque digamos uno no tiene tantos recursos, en este sentido me ha afectado [la validación del pasaje en el alimentador], porque cuando yo voy a hacer una diligencia, digamos a reclamar una tarjeta de identidad o cuando voy a hacer una vuelta para lo del Sisbén o cuando voy a preguntar algo de los servicios [públicos], entonces ahí son pérdidas, y uno paga el pasaje. No tiene derecho ni a tomarse un agua en la calle, entonces, eso me ha afectado (Deisy, comunicación personal, 27 de agosto de 2022).

En este sentido, el desconocimiento de las “prácticas espaciales de género” (Soto, 2017, p. 129) en la planeación de los sistemas de transporte público es sintomático de la circulación de una racionalidad espacial excluyente, pues aquellos viajes en las rutas alimentadoras destinados a los cuidados, desarrollados principalmente por mujeres, son catalogados como ‘usos incorrectos’ cuando, en realidad, representan el soporte de las dinámicas de reproducción social en las periferias empobrecidas de Bogotá.

Por lo anterior, es significativo lo que comenta Deisy, en referencia a Margot, su madre, una adulta mayor:

Toca caminar, porque obviamente nosotras podemos caminar, una se demora, digamos, que por ahí una hora caminando. Pero de pronto, a veces la lluvia o, no sé, de pronto hay mucho sol, digamos, mamá, que sufre de la migraña, pues obviamente uno no se va a exponer a eso. [El alimentador] era un recurso que la llevaba a una más rápido y más efectivo para una poder hacer las vueltas, digamos ir al banco; un ejemplo, si uno está enfermo, ir al CAMI (Centro de Atención Médica Integral), reclamar los medicamentos. A veces como que una queda fregada (Deisy, comunicación personal, 15 de octubre de 2022).

A propósito de lo anterior, la Encuesta de Movilidad (E. Mov.) de 2023 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023) —aun cuando no proporciona información detallada sobre la localidad— muestra que del total de la población cuidadora, el 28.09% tiene como ocupación principal el trabajo en el hogar. Entretanto, los viajes de cuidado relacionados con la asistencia a centros educativos representan el 68.38% del total de viajes de este segmento de población, frente al 16.24% y 12.45% destinados a realizar trámites personales y citas médicas respectivamente.

En este sentido, es elocuente que en las UPZ Alfonso López y Comuneros, según datos de la E. Mult., el 88.75% de las personas dedicadas a trabajos del cuidado sean mujeres, mientras que en un 70.8% y 68.3%, respectivamente, son las madres quienes llevan y recogen, a sus hijos e hijas a y desde los establecimientos educativos. A ello hay que sumar que en estas UPZ el promedio de duración del trayecto hasta el sitio de estudio (contado en minutos y con independencia del modo) es de 28 minutos, con lo cual el tiempo que las mujeres deben invertir en esta labor de acompañamiento de niños y niñas es de cerca de una hora al día.

Esto pone de manifiesto la existencia de un complejo de interacciones espaciotemporales que, vehiculadas por relaciones de género asimétricas —y, por tanto, excluyentes—, contribuyen a reproducir la racionalidad eficientista propia de los sistemas de transporte público en menoscabo de la reproducción de la vida. Además, se hace patente cómo en el marco del despliegue de políticas neoliberales, concomitantes con el debilitamiento de los bienes y servicios públicos prestados por el Estado, los trabajos del cuidado —y su circulación— recorren la senda de la individualización y retraimiento a la esfera de lo privado.

Lo anterior, es puesto por Yaneth en los siguientes términos:

El cambio [en el cobro del alimentador] nos agarró por sorpresa. Nunca nos avisaron y la gente tampoco dijo nada, [pues] es que cada quien en lo suyo no tiene cómo unirse y decir algo. Mire cómo nos quitaron del barrio el puesto de salud, ahora cobran el alimentador, también cambiaron el SISBEN [Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales] y, en mi caso, me subió el puntaje, y entonces no me llega el subsidio, y me toca ver cómo hago para los gastos. Así, todo nos toca resolverlo porque no hay ayudas (Yaneth, comunicación personal, 11 de marzo de 2023).

Como se indicó, en la localidad de Usme se ha observado un apreciable aumento de los hogares que cuentan con mujeres como jefas de hogar. También es claro que el “trabajo invisibilizado” (Federici, 2018, p. 30) llevado a cabo por ellas, no solo constituye un “pilar de la producción capitalista” (p. 31) sino que también conlleva la reproducción de condiciones de exclusión y segregación socioespacial urbana. En tal medida, es posible señalar que las prácticas de movilidad cotidiana allí implicadas se manifiestan como “condición, medio y producto” (Carlos, 2018, p. 24) de los procesos de producción desigual del espacio urbano.

Al vincular las cifras de la E. Mult. y con la E. Mov. sobre los desplazamientos relacionados con los cuidados, se revela que la tendencia trazada en 2021 se mantiene en 2023, en particular con respecto a la participación de los viajes a pie (34.68% mayores a 15 minutos y 24.48% menores a 15 minutos) y en transporte público (10.21%). Ahora bien, dado que estas dinámicas de movilidad se producen en un entorno urbano altamente fragmentado y en el que se configuran niveles considerables de segregación socioespacial, es de notar que “los hogares de estratos alto producen mayor proporción de viajes de recreación, cultura o deporte, mientras que los hogares bajos [en la localidad de Usme predominan los estratos 1 y 2] generan más viajes de cuidado” (Encuesta de movilidad, 2023, p. 118).

Estas “prácticas espaciales de género” (Soto, 2017, p. 129) encuentran que las diversas instancias del gobierno urbano no solo desconocen y deslegitiman las estrategias cotidianas de movilidad, sino que también despliegan intensas campañas de ‘educación cívica’ orientadas a reproducir un orden urbano homogeneizante y, por ello, excluyente. En este sentido, al instalar en la opinión pública el rótulo de ‘paseadores’ como práctica que debe ser proscrita, se persigue la construcción de un consenso ciudadanista (Delgado, 2016) que haga posible la materialización de los diseños técnicos de los planificadores urbanos sin encontrar oposición en los usuarios de los sistemas de transporte. De esta manera, se pone en juego la imposición de restricciones a la movilidad y de barreras de accesibilidad.

Entorno a lo anterior, Mildred menciona que:

Me ha tocado que algunos conductores [de rutas alimentadoras] nos tratan mal porque dicen que nos aprovechamos del sistema, y nos cierran la puerta. Incluso algunos han bajado a mis niños cuando vienen del colegio, y les ha tocado venirse a pie, con calor o con lluvia. Eso se me hace injusto, pues no tenemos para el pasaje, y siempre usamos el alimentador para ir a Santa Librada y no pasaba nada. Ahora hasta nos echan a los otros pasajeros encima (Mildred, comunicación personal, 27 de noviembre de 2022).

En esta medida, de acuerdo con tales discursos institucionales, las prácticas de movilidad cotidiana de las mujeres deben sujetarse, por un lado, a la racionalidad operativa propia de las dinámicas de reproducción del capital para así ser consideradas productivas, y por otro, a una creciente moralización de los asuntos públicos, propia de las tendencias contemporáneas —neoconservadoras— de gobernanza urbana. El resultado de ello es la reducción de los recorridos intrabarriales llevados a cabo en las rutas alimentadoras a simples contravenciones —que deberían recibir, incluso, un tratamiento policivo— cometidas de personas que no se mueven ‘en fila y bien portadas’ (Carmona, 2021).

## Movilidad, Informalidad y Rutas Alimentadoras

A este panorama de división sexual del trabajo (Fortunati, 2019; Gago, 2019) —además de un conjunto amplio de tareas de domésticas— se incorpora el desarrollo de actividades remuneradas que exige a las mujeres jefas de hogar movilizarse al interior como fuera de la localidad para llevar a cabo trabajos informales vinculados con ventas ambulantes de comestibles o de productos por catálogo (cosméticos y ropa, principalmente). Sin embargo, aun con esta realidad en el horizonte, se hace evidente,

en línea con lo expuesto por Miralls-Guasch y Martínez (2012) que “el modelo masculino (más velocidad, recorridos más largos y más vehículo privado) se percibe como el modelo de movilidad óptimo y por tanto imitable” (p. 51), de allí que las experiencias de trabajo y cuidado de las mujeres no sean puestas en el centro de atención de las políticas de movilidad cotidiana.

Ahora bien, frente al imperativo individualizante que se cierne sobre los trabajos del cuidado, en los espacios barriales de la localidad de Usme —y de otras localidades de la ciudad— se aprecian respuestas colectivas en las que es posible advertir formas de resistencia o contestación al orden urbano desigual. Así, para Raquel:

Cuando no tengo el dinero para mandar a los [dos] niños en el alimentador, y para no pagar pasaje por ellos y por mí, hablamos con vecinas y nos vamos rotando, en la semana, la llevada y traída. A veces, también hacemos eso con las vueltas [diligencias] y eso sirve mucho para ahorrar plata (Raquel, comunicación personal, 14 de mayo de 2023).

Por lo anterior, las estrategias de movilidad —en las que se incorpora el uso de las rutas alimentadoras— desplegadas por las mujeres que se mueven cotidianamente al interior de la localidad de Usme con el objetivo de atender labores de cuidado (no remuneradas) o sus trabajos remunerados (fundamentalmente de carácter informal), entran en diálogo con las ‘redes de interdependencia’ (Jirón y Gómez, 2018) trenzadas con integrantes de sus familias o habitantes de sus barrios, y de las cuales emergen experiencias de movilidad cotidiana como la que nos comparte Antonia:

Yo me transporto bastante en el Transmilenio y alimentador, porque acá en Villa Alemana es difícil hacer las vueltas que uno debe hacer para la casa o para el barrio, pues yo soy de la Junta [de Acción Comunal]. En los buses verdes [alimentador], a una no le rinde. Cuando salía a trabajar en las mañanas llevaba a mis hijos al colegio que me queda a unos 15 o 20 minutos de la casa en la ruta alimentadora y de ahí agarraba para el trabajo, pero después del accidente no los pude volver a acompañar, así que con todo el pesar del mundo a mis chinitos les toco empezar a irse solos, y no crea a una le da miedo que les pase algo. Pero yo sin trabajo, y pagando tres pasajes para llevarlos, me queda de para arriba. En cambio, a ellos les queda más fácil colarse [evadir el pago] o pagar un pasaje entre los dos (Antonia, comunicación personal, 19 de febrero de 2023).

Se observa allí el papel central que tienen las rutas alimentadoras, y la posibilidad de moverse en ellas al interior de la localidad, en la reproducción de la vida cotidiana de Antonia, su familia y la comunidad de la cual es lideresa. Es por ello por lo que, frente al intempestivo cambio en el método de validación del pasaje, la ya habitual práctica de evasión del pago en las rutas troncales



se extendió a los recorridos interbarriales realizados en alimentador. Ahora bien, esta práctica, contrario a lo que sostienen las autoridades y los medios de comunicación, no comporta un rasgo patológico de un organismo social condenado a la marginación o, por otra parte, el rezago de un irrefrenable sentido popular de 'quererlo todo regalado', sino que representa, por el contrario, el despliegue de una estrategia de erosión progresiva de la legitimidad de los gobiernos para diseñar políticas, en este caso particular, de movilidad urbana.

Toda vez que "la población es excluida de su propia experiencia cotidiana de la metrópoli" (Movimento Passe Livre — São Paulo, 2015, p. 13-14), es posible afirmar que la evasión del pago, más que un conjunto de eventos espasmódicos (Thompson, 2019, p. 276) es un vehículo a través del cual circula una 'economía moral' (p. 277) que le hace frente a "prejuicios y modelos tradicionales de respuesta a la escasez [en este caso, a las limitaciones en el acceso al transporte público]" (p. 298). A propósito de esta discusión, Carolina expresa lo siguiente:

Yo ahora estoy sin trabajo, pues llevo como 15 días desempleada y pues volví a vivir a la casa de mi mamá, y he aprovechado para hacer las vueltas que tenía pendientes, [...] Entonces, hay que moverse para poder hacer las vueltas y no puedo gastarme los ahorritos en el pasaje del alimentador, así que me toca colarme [evadir el pago] para poder hacer las vueltas porque o sino de a poco se me acaba la liquidación y no sé cuándo vuelva a trabajar (Carolina, comunicación personal, 10 de septiembre de 2022).

A la luz de la E. Mult que sostiene que, según la percepción del jefe o la jefa de hogar, el 35.7% de los hogares considera que los ingresos no alcanzan para cubrir los gastos mínimos, se comprende cómo la evasión del pago del alimentador asume para las mujeres tres sentidos-momentos: el acceso al transporte público, el ahorro de recursos económicos y el acto de resistencia ante la arbitrariedad. Por su parte, estos sentidos-momentos se articulan con las prácticas de reproducción social y le hacen frente a la desidia de autoridades. Es por ello por lo que, desde los espacios cotidianos de los sectores populares de la ciudad, se disputa con el Estado neoliberal la movilidad y el transporte público, vistos, por este último, como valores de cambio que contribuyen a la reproducción del capital y no de la vida, como reclaman los primeros.

Lo anterior es puesto por Victoria en los siguientes términos:

Mientras, según he escuchado en las noticias, las empresas [operadoras de Transmilenio] se quedan con una buena tajada [porcentaje de los ingresos operacionales], a nosotras nos toca lidiar con la falta de plata y de tiempo, y también nos toca estar preocupadas siempre (Victoria, 3 de junio de 2023).

Por ello, adquiere sentido la referencia de Rodgers (2023) a la 'pobreza de tiempo' en tanto condición de reproducción de las condiciones de pobreza y exclusión de las mujeres en el entorno urbano, principalmente en América Latina. A su vez, esto revela cómo la estructura de los sistemas de transporte, en particular aquellos que vinculan las periferias urbanas con los centros de actividad cotidiana, contribuye a reproducir las limitaciones de tiempo y, además, somete a las mujeres a la búsqueda constante de estrategias para optimizarlo (Barroso, 2023). Las presiones sociales y económicas orientadas a tal imperativo, las conducen, aun cuando esto signifique llevar hasta el extremo el agotamiento físico y emocional, a reproducir las dinámicas de 'pobreza de tiempo' que tan caras resultan a sus expectativas individuales y familiares.

## Reflexiones Finales

En este trabajo, en primer lugar, se ha puesto en discusión la distancia que hay entre el contenido de las políticas públicas de movilidad —y su racionalidad operativa orientada a la reproducción de capital— y las prácticas de movilidad cotidiana de mujeres que habitan las periferias urbanas de América Latina. En segundo lugar, se mostró cómo la arbitrariedad en la implementación de medidas de 'optimización' de los servicios de transporte impacta negativamente a quienes, al tener a su cargo labores del cuidado, deben acudir a diversas estrategias para poder movilizarse entre los barrios de la localidad de Usme.

Así, en cuanto manifestación de la estructura altamente segregada del espacio urbano en el continente, se observa cómo la lógica origen-destino a partir de la cual se estructuran los sistemas de transporte, por un lado, niega la complejidad de los patrones de movilidad de la población y, por otro, oculta el carácter político de las "prácticas espaciales de género" (Soto, 2017, p. 129) desplegadas por las mujeres cuidadoras. En tal sentido, dicha realidad hace evidente la pertinencia de abordar estas dinámicas socioespaciales desde la lectura de las redes de interdependencia que contribuyen a dar forma a las prácticas de movilidad.

Entretanto, es claro que las campañas destinadas a promover el 'uso correcto' de las rutas alimentadoras y, por extensión, de los sistemas de transporte público, se erigen en mecanismos aglutinadores de consensos sobre la necesidad de producir ciudadanías bien aconductadas. Sin embargo, frente a este entramado institucional, las mujeres usuarias de estas rutas encuentran en la evasión del pago una forma de resistencia a la violencia implicada en estas medidas inconsultas; además, también configuran mecanismos comunitarios para cubrir los viajes habituales relacionados con los trabajos del cuidado.



Lo anterior revela la urgencia del desarrollo, por parte de las autoridades, de estrategias efectivas de lectura e identificación de las trayectorias de movilidad cotidiana de las mujeres, pues solo de esta forma los diagnósticos sobre el tema tendrán mayor fundamento y, en consecuencia, las políticas públicas derivadas de estos atenderán, de forma más precisa, sus expectativas y realidades socioespaciales. Esto permitirá articular de manera más precisa el horizonte del quehacer cotidiano con el de la gestión y planificación urbanas (Jirón, 2015), con miras a producir metodologías de análisis que posibiliten “un análisis más complejo del impacto sobre el territorio que tienen las intervenciones públicas y privadas” (p. 60).

Los resultados que se presentaron, más que cerrar un ejercicio de investigación, buscan contribuir a la apertura de líneas de análisis no solo sobre la relación entre movilidad, cuidados y políticas públicas, sino también al respecto de rutas metodológicas a partir de las cuales se puedan leer las tensiones y conflictos derivados de la participación de las mujeres en la producción de condiciones de reproducción social en periferias urbanas. Junto con ello, se manifiesta un ámbito de análisis que continúa a la espera de ser abordado con mayor amplitud: las estrategias de movilidad cotidiana desplegadas por adultas mayores, que además de hacer frente a unas complejas geografías del envejecimiento, tienen a su cargo trabajos del cuidado en sus hogares.

# Referencias

- BARROSO, E. (2023). Prácticas de cuidado y barreras de accesibilidad en la movilidad cotidiana de mujeres de las periferias de la ZMVM. En Salinas, L., Carmona, M. y Castillo, O. (Coords.). *Periferias urbanas en América Latina. Desafíos teóricos y metodológicos para la acción sociopolítica* (pp. 259-285). Universidad Nacional Autónoma de México y Monosílabo.
- CARMONA, M. (2021). *Transporte público y periferias urbanas como circulación de la racionalidad capitalista* [Tesis de doctorado en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México]. <https://repositorio.unam.mx/contenidos/transporte-publico-y-periferias-urbanas-como-circulacion-de-la-razionalidad-capitalista-una-lectura-desde-la-categoría-3629456?c=%7B>
- CARMONA, M. (2022). Financiarización, vivienda y transporte en la localidad de Usme, Bogotá. En Salinas, L. (Coord.). *Financiarización y mercado inmobiliario en México y América Latina* (pp. 219-238). Universidad Nacional Autónoma de México y Monosílabo.
- DELGADO, M. (2016). *Ciudadanismo. La reforma ética y estética del ciudadanismo*. Catarata.
- FEDERICI, S. (2018). *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo*. Traficantes de Sueños.
- FORTUNATI, L. (2019). *El arcano de la reproducción. Amas de casa, prostitutas, obreros y capital*. Traficantes de Sueños.
- GAGO, V. (2019). *La potencia feminista: O el deseo de cambiarlo todo*. Traficantes de Sueños.
- GALERAND, E., & KERGOAT, D. (2014). Les apports de la sociologie du genre à la critique du travail. *La nouvelle revue du travail*, (4). <https://doi.org/10.4000/nrt.1533>
- GUTIÉRREZ, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 2(21), 61-74. <https://www.redalyc.org/pdf/748/74826255011.pdf>
- JIRÓN, P. (2015). La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial. En Cornejo, A. y Pérez, M. (Eds.). *La ciudad que queremos* (pp. 47-61). Biblioteca del Congreso Nacional. <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/133112/La%20movilidad%20como%20oportunidad%20para%20el%20desarrollo%20urbano%20y%20territorial.pdf?sequence=1>
- JIRÓN, P. (2017). Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. En Rico, M. y Segovia, O. (Eds.). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad* (pp. 405-430). Comisión Económica para América Latina y el Caribe. <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/145881/planificacion-urbana-y-del-transporte-a-partir-de-relaciones-de-interdependencia-y-movilidad-del-cuidado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- JIRÓN, P. Y CORTÉS, S. (2011). Mobile relations, mobile shadows: Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques. Documento presentado en *International Workshop: The Everyday Life of Multi-local Families*. Munich, Germany. [https://www.dji.de/fileadmin/user\\_upload/workshop\\_multilocal\\_families/Jiron\\_Cortes.pdf](https://www.dji.de/fileadmin/user_upload/workshop_multilocal_families/Jiron_Cortes.pdf)
- Jirón, P. y Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género: Estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30(2), 55-72. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142245>
- JIRÓN, P. E IMILÁN, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos: La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16 Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2899>
- JIRÓN, P. Y ZUNINO, D. (2017). Presentación. Movilidad urbana y género: Experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3600>
- KERGOAT, D. (1978). Ouvriers=ouvrières. Propositions pour une articulation théorique de deux variables : sexe et classe. *Critiques de l'économie politique*, (5), 65-97. <https://prod-cdn.atria.nl/wp-content/uploads/sites/2/2019/01/25091534/ANEF-1978093300001.pdf>
- MARTÍNEZ, JOSÉ (2020). Tarifa de TransMilenio, que incluye servicio alimentador, se mantiene igual. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/transmilenio/alimentadores-de-transmilenio>
- MEJÍA-DORANTES, L. (2018). An example of working women in Mexico City: How can their vision reshape transport policy? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 116, 97-111. <https://doi.org/10.1016/j.trra.2018.05.022>
- MIRALLES-GUASCH, C. (2010). De universidad-campus aislada y suburbana a polo metropolitano del conocimiento: El caso de la Universitat Autònoma de Barcelona. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 14(319). <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-319.htm>
- MIRALLES-GUASCH, C. Y MARTÍNEZ, M. (2012). Las divergencias de género en las pautas de movilidad en Cataluña según edad y tamaño del municipio. *Revista Latino-americana de Geografía e Género*, (3), 49-60. <https://doi.org/10.5212/Rlagg.v3.i2.049060>
- MOVIMIENTO PASSE LIVRE — SÃO PAULO (2015). Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. En Maricato, E. et al. *Cidades rebeldes* (pp. 13-18). Boitempo.
- OLIVIERI, C. Y FAGEDA, X. (2021). Urban mobility with a focus on gender: The case of a middle-income Latin American city. *Journal of Transport Geography*, 91. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102996>
- RODGERS, Y. (2023). Time Poverty: Conceptualization, Gender Differences, and Policy Solutions. *Social Philosophy and Policy*, 40(1), 79-102. <https://doi.org/10.1017/S0265052523000389>
- RICO, M. Y SEGOVIA, O. (2017). ¿Quién cuida en la ciudad?: Aportes para políticas urbanas de igualdad. CEPAL.
- SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD. (2023). *Encuesta de Movilidad 2023*. Observatorio de Movilidad de Bogotá.
- SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN (2021). *Encuesta Multipropósito*. Secretaría Distrital de Planeación.
- SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN (2017). *Encuesta Multipropósito*. Secretaría Distrital de Planeación.
- SOTO, P. (2013). Repensar las prácticas espaciales: Ruptura y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. *Revista Latinoamericana de Geografía y Género*, 4(2), 2-12. <https://doi.org/10.5212/Rlagg.v4.i2.002012>
- SOTO, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana: Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 127-146. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>
- SOTO, P. Y FAWAZ, M. (2016). Ser mujer microempresaria en el medio rural. Espacios, experiencias y significados. *Cuadernos de Desarrollo Rural*, 13(77), 141-165. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cdr13-77.smme>
- THOMPSON, E.P. (2019). *Costumbres en común*. Capitán Swing.
- TRANSMILENIO. (2017). *Informe de gestión 2017*. TransMilenio.