



“SI NO LE GUSTA, COJA TAXI”

Una etnografía de las prácticas musicales de inmigrantes venezolanos en el transporte público de Bogotá

Valentina Montalvo Villalba
(PPGMUS/GEM-UFRGS)
valemontalvov@gmail.com

Maria Elizabeth Lucas
(PPGMUS/GEM-UFRGS)
lizabet2008@gmail.com

GT 02 Políticas da escuta na etnomusicologia: a que(m) ouvimos?

Resumen: En esta comunicación, que es una versión inicial de mi trabajo de maestría en etnomusicología, propongo una escucha etnomusicológica de las prácticas musicales de migrantes venezolanos observadas en TransMilenio, el sistema de transporte público de Bogotá. A través del concepto de “territorialidades sonoro-musicales” (Herschmann y Fernandes, 2014), analizo cómo las elecciones performativas (música llanera, rap y música crossover), en tanto acto estético y corporal, constituyen una forma activa de producción espacial y reterritorialización, redefiniendo las interacciones de los músicos en el espacio público. Esto es especialmente importante en el contexto de la migración forzada de Venezuela hacia Colombia (que se intensificó después del 2014), donde las comunidades están sujetas a formas de violencia física y simbólica, como los riesgos de cruzar fronteras, la detención ilegal y, particularmente, la aporofobia. Aunque reconozco la complejidad interseccional de las experiencias migratorias, considero que las desigualdades de clase —basadas en condiciones materiales y productivas precarias— constituyen el eje analítico más relevante para comprender las formas de integración y resistencia de estos músicos en la ciudad. Mediante observaciones *in situ*, diálogos y entrevistas, analizo cómo la movilidad transnacional los obliga a negociar constantemente sus ideales musicales y profesionales, sus procesos identitarios y su sentido de pertenencia. Analizo cómo sus experiencias musicales en la ciudad dan lugar a nuevas cartografías trazadas a partir de las conexiones que establecen cotidianamente con espacios, personas y eventos y propongo discutir cómo sus performances tienen un impacto en la política de la escucha, pues obligan a los pasajeros y la institución a enfrentarse —voluntariamente o no— con expresiones musicales que quiebran el ambiente sonoro normativo de TransMilenio, planteando interrogantes sobre qué voces son escuchadas, ignoradas o legitimadas en la esfera pública de Bogotá.

Palabras clave: Territorialidades sonoro-musicales; Migración venezolana; Espacio público; Política de la escucha; Etnomusicología.

“IF YOU DON’T LIKE IT, TAKE A TAXI”

Heterotopias, transnationalism, and musical practices of Venezuelan immigrants in Bogotá’s public transportation system

Abstract: In this paper, which is an initial version of my master’s research in ethnomusicology, I propose an ethnomusicological listening of the musical practices of Venezuelan migrants observed in TransMilenio, Bogotá’s public transportation system. Through the concept of “sound-musical territorialities” (Herschmann and Fernandes, 2014), I analyze how performative choices (*música llanera*, rap, and crossover music), as an aesthetic and embodied act, constitute an active form of

spatial production and reterritorialization, redefining musicians' interactions within public space. This is especially significant in the context of forced migration from Venezuela to Colombia, which intensified after 2014, where communities are subjected to forms of physical and symbolic violence, such as the risks of crossing borders, illegal detention, and, particularly, aporophobia. Although I acknowledge the intersectional complexity of migratory experiences, I argue that class inequalities—grounded in precarious material and productive conditions—constitute the most relevant analytical axis for understanding these musicians' forms of integration and resistance in the city. Through in situ observations, dialogues, and interviews, I examine how transnational mobility compels them to constantly negotiate their musical and professional ideals, their identity processes, and their sense of belonging. I analyze how their musical experiences in the city give rise to new cartographies shaped by the connections they establish daily with spaces, people, and events, and I propose to explore how their performances affect the politics of listening, insofar as they compel both passengers and the institution itself to confront—whether willingly or not—musical expressions that disrupt the normative sound environment of TransMilenio, raising questions about which voices are heard, ignored, or legitimized in Bogotá's public sphere.

Keywords: Sound-musical territorialities; Venezuelan migration; Public space; Politics of listening; Ethnomusicology.

Introducción

En las grandes ciudades contemporáneas, los sistemas de transporte público no sólo organizan la circulación cotidiana de millones de personas, sino que también configuran espacios privilegiados para observar ciertas tensiones sociales presentes en las formas de regulación, coexistencia y experiencia sensible. Aunque suelen pensarse ante todo como dispositivos funcionales orientados por lógicas de eficiencia y control, estos sistemas son también escenarios donde emergen prácticas culturales que alteran temporalmente el orden de la movilidad y reconfiguran las relaciones sociales y sensoriales que estructuran la vida urbana. En Bogotá, los pasajeros que se desplazan a bordo de TransMilenio (el transporte masivo más importante de la capital colombiana, inaugurado en el año 2000)¹ habitan no sólo una infraestructura física compuesta por buses, estaciones, plataformas y corredores de circulación, sino también un entorno configurado por una materialidad sonora específica: motores, frenos, puertas automáticas, anuncios institucionales, pasos, murmullos, llantos, discusiones, ventas ambulantes y prácticas musicales en vivo, algunas reguladas y otras no. En conjunto, estos sonidos atraviesan la rutina diaria, condicionan la experiencia del desplazamiento y participan activamente en la producción de la ciudad.

En esta comunicación, presento un recorte de mi trabajo de maestría en etnomusicología en curso. Propongo una escucha de esa dimensión acústica de TransMilenio y, en particular, de

¹TransMilenio es un sistema que funciona bajo una alianza público-privada. “La infraestructura, la gestión, el control y la planeación del sistema son provistos por el Estado; la operación y el recaudo son contratados con agentes privados” (Hidalgo, 2001, p. 175).

las intervenciones musicales de seis músicos migrantes venezolanos que llegaron a Bogotá entre los años 2015 y 2019. A través de observaciones *in situ*, diálogos y entrevistas realizadas durante diez semanas de trabajo de campo (entre diciembre de 2024 y marzo de 2025), propongo reflexionar sobre cómo sus performances constituyen formas de producción espacial y reterritorialización sonora en el contexto de la movilidad transnacional. No me limito a describir la escena musical de TransMilenio, sino a comprender a quién afectan esas prácticas, qué relaciones habilitan, qué conflictos activan y qué dicen sobre la manera en que se distribuyen la escucha, el reconocimiento y la legitimidad en el espacio público bogotano. En particular, exploro tres preguntas: ¿Cómo transforman estas prácticas musicales el espacio impersonal y las lógicas del no-lugar (Augé, 2000) propias del transporte masivo? ¿De qué manera tales performances participan en procesos de negociación identitaria y de construcción de pertenencia urbana entre músicos migrantes venezolanos? ¿Qué implicaciones tienen estas intervenciones para las políticas sonoras y de la escucha en Bogotá, especialmente en un sistema de transporte donde ciertos sonidos son autorizados, estetizados e incluso celebrados, mientras otros son reprimidos y criminalizados?

Para abordar estas cuestiones, diálogo con cuatro conceptos principales. En primer lugar, la noción de territorialidades sónico-musicales (Herschmann y Fernandes, 2014) permite pensar el performance en el espacio público como una práctica activa de producción espacial y reterritorialización. En segundo lugar, la idea de heterotopía (Foucault, 1997) es útil para pensar la manera en que los vagones del bus devienen contraespacios al yuxtaponer escenarios incompatibles dentro de un mismo contenedor urbano. En tercer lugar, la distinción entre frontera y zona fronteriza (Chávez, 2017) posibilita comprender la movilidad transnacional no sólo como cruce geopolítico, sino como transformación subjetiva, material y sensorial. Finalmente, la noción de *sound-politics* (Cardoso, 2019) permite problematizar las discusiones en torno a la música en TransMilenio y cómo estas no remiten sólo a desacuerdos estéticos, sino a luchas por estabilizar versiones socialmente legítimas del sonido. Sostengo, por lo tanto, que las prácticas musicales producidas por los seis músicos migrantes venezolanos con quienes interactué en TransMilenio funcionan como una práctica de interrupción y traducción. Interrumpen la temporalidad repetitiva del trayecto y la lógica abstracta del pasajero anónimo y, al mismo tiempo, traducen experiencias de desplazamiento, precariedad y deseo de reconocimiento en actos sonoros que vuelven audible una presencia social frecuentemente estigmatizada. Esa traducción nunca es neutra: ocurre dentro de un

espacio regulado, acústicamente saturado y políticamente estratificado, donde la diferencia entre lo que es permitido y lo que no es permitido no depende sólo de las propiedades sonoras, sino de quién emite el sonido y desde qué posición social. TransMilenio es, entonces, una arena de disputa sensorial donde se negocian formas de ciudadanía, se visibilizan jerarquías de clase y se ensayan modos de habitar Bogotá.

Hacia una etnografía en movimiento y una escucha situada

Uno de los aportes más decisivos de la etnomusicología contemporánea ha sido cuestionar la idea del campo como un lugar fijo. Este proyecto se construyó a partir de una experiencia de campo que no comenzó con una entrada claramente delimitada ni con una escena inaugural. Buena parte de su fuerza analítica proviene, precisamente, de haber surgido de una escucha alterada de la cotidianidad. Como habitante de Bogotá y usuaria cotidiana de TransMilenio, ya convivía con la presencia de músicos, vendedores y otros trabajadores informales en buses y estaciones. El campo, en ese sentido, no fue un espacio físico concreto al que tuve que acceder, no fue un lugar al que llegué, sino una construcción relacional que se fue formando a través de mis vivencias con mis colaboradores (Barz y Cooley, 2008). Por eso, por su carácter relacional, procesual y situado, entiendo esta investigación como una etnografía en movimiento. No sólo porque gran parte de mi observación se realizó en buses articulados, estaciones, portales y trayectos peatonales, sino porque estuvo constituida por prácticas que dependían del desplazamiento: músicos que subían y bajaban, pasajeros que iban de un lado a otro, voces que se cruzaban, ritmos que aparecían y se interrumpían.

En este contexto, la escucha no fue un complemento de la observación, sino una vía privilegiada de conocimiento que necesita ser desesencializada. Si la etnografía busca comprender sujetos y prácticas en su singularidad, no puede partir de categorías que los reduzcan, en este caso, a su nacionalidad, a su situación migratoria o a una supuesta identidad musical predeterminada. Los seis músicos con los que hablé no son “migrantes que tocan música venezolana en Bogotá” en un sentido homogéneo, son personas que navegan y se apropian de los nuevos entornos sonoros que habitan y, por eso, sus repertorios son híbridos. Este texto, por lo tanto, no pretende ofrecer una representación totalizante de “los músicos venezolanos en TransMilenio”, sino una interpretación situada de ciertas trayectorias y experiencias que permiten pensar procesos más amplios. Es decir, tomar en serio la densidad

de esos encuentros efímeros y mostrar que, en un espacio diseñado para la movilidad, la escucha da lugar a preguntas fundamentales.

TransMilenio: entre el no-lugar y la heterotopía

Marc Augé (2000), antropólogo francés, definió los no-lugares como espacios donde la interacción humana se diluye y es reemplazada, entre otras cosas, por una comunicación impersonal mediada por señales, carteles y pantallas que dictan normas, rutas y advertencias. En TransMilenio, esto es evidente: las indicaciones sobre dónde ubicarse, cómo validar el pasaje, qué hacer en caso de emergencia y las constantes advertencias contra la evasión estructuran el comportamiento de los pasajeros y trabajadores. La interacción no está pensada para darse entre individuos, sino entre el viajero y el sistema, representado en los mensajes institucionales. No hay nombres, sólo funciones: se puede ser "pasajero", "usuario", "evasor", la identidad es puramente contractual y temporal. Pero, en realidad, la cotidianidad y la irrupción coexisten de manera compleja en TransMilenio y a veces ese ideal se quiebra. La expectativa: voces oficiales filtradas por los parlantes de los buses y estaciones. La realidad: gritos de los vendedores ambulantes, quejas por un mal servicio, el llanto de un niño, el ladrido de un perro y, en medio de todo eso, los músicos que transforman los vagones en escenarios.

Durante el tiempo que acompañé a los seis músicos venezolanos, pude observar cómo construyen, a través de sus decisiones performativas, una experiencia compartida que desbordaba las reglas del no-lugar y da paso a una nueva territorialidad sónico-musical (Herschmann y Fernandes, 2014). Los gestos, los comentarios y todas las acciones que acompañan sus intervenciones musicales son ejercicios de reapropiación discursiva que se enfrentan también a la aprobación y, muchas veces, desaprobación de los mismos pasajeros. A pesar de esto, siguen trabajando en TransMilenio porque conciben sus prácticas musicales como una forma legítima de subsistencia y reconocimiento cultural, especialmente en un contexto en el que la burocracia limita las oportunidades formales de empleo. Al imponer esa resistencia, los músicos construyen heterotopías: espacios físicos donde hay un reordenamiento simbólico que desafía y se opone a la realidad. Las heterotopías son lugares que están dentro del mundo, pero que operan fuera de su lógica habitual. Para explicarlo,

Foucault utiliza la analogía del espejo: un objeto físico con una presencia material que produce un efecto que trasciende su función principal:

En el espejo me veo allí donde no estoy, en un espacio irreal que se abre virtualmente tras la superficie, estoy allí, allí donde no estoy, una especie de sombra que me devuelve mi propia visibilidad, que me permite mirarme donde no está más que mi ausencia: utopía del espejo. Pero es igualmente una heterotopía, en la medida en que el espejo tiene una existencia real, y en la que produce, en el lugar que ocupo, una especie de efecto de rechazo; como consecuencia del espejo me descubro ausente del lugar porque me contemplo allí. (Foucault, 1997, p. 86, traducción propia)

Igual que el espejo foucaultiano, los vagones de TransMilenio son espacios reales, materiales, donde se proyecta una realidad alterada. Un performance musical en un vagón de TransMilenio confronta a los oyentes con una nueva realidad sonora, una que no pertenece al lugar en el que están, y esto tiene relevancia política, social y cultural porque desafía las estructuras de autoridad y pone en cuestión el orden social (Stephen Baird *apud* Tanenbaum, 1995, p. 47). Al escuchar a los músicos, somos conscientes de que no estamos en un auditorio, ni en un festival, ni en una sala de conciertos, ni en una fiesta. Estamos en un bus. Somos conscientes de esa ausencia de los escenarios tradicionales. Mientras los músicos proyectan un reflejo distorsionado del entorno urbano, tanto los oyentes como ellos mismos se transportan simbólicamente a esos otros lugares, territorios musicales como las llanuras, por ejemplo, que existen de forma concreta en los imaginarios colectivos. Las voces de los cantantes, con melodías donde predominan los *glissandos* (en los pasajes o tonadas) y las notas sostenidas y fraseos silábicos (en el joropo), se expanden en un espacio acústico que no fue pensado para resonar como resuenan las llanuras colombo-venezolanas. Esa característica de la voz llanera nació del trabajo: del llamado al ganado, del canto que calmaba a la vaca durante el ordeño, del grito que marcaba el ritmo de la faena. Era una herramienta y lo sigue siendo, pero en esa dislocación —entre la faena ganadera y la jornada urbana—, se produce precisamente lo que Foucault describe con la metáfora del espejo: lo ausente (el llano, la calle, la fiesta) se refleja en lo presente (el vagón de TransMilenio) y lo real (la rigidez y monotonía del transporte público) se distorsiona. Esa realidad sonora del TransMilenio confronta a los músicos migrantes con su propia identidad desplazada y hace evidentes las tensiones propias de la experiencia transnacional, su práctica musical actúa como “un proceso político y controvertido” (Cohen, 1995, p. 445).

Ahora, la heterotopía sonora no elimina el conflicto, sino que lo condensa. El contraespacio musical sólo existe bajo la amenaza de los obstáculos y relaciones desiguales de poder: conductores que activan el pitido del bus para tapar el sonido de unas maracas, vigilantes que exigen bajar del vehículo, pasajeros que giran el rostro, se tapan los oídos, se colocan los audífonos de manera ostensible e incluso lanzan insultos. Su potencial no está en instaurar una utopía reconciliada, sino en hacer visible —o, más precisamente, audible— una incompatibilidad entre regímenes de uso del espacio. En momentos así, algunos de los músicos recurren a una frase que no sólo ellos, sino muchos habitantes de Bogotá, sueltan como escudo verbal en medio de una discusión en TransMilenio: “Si no le gusta, coja taxi”. Esta respuesta es tajante: desestima la incomodidad de quienes se sienten invadidos (negativamente) por la música, pero también revela una ironía: quien la pronuncia asume que tiene el derecho de apropiarse del espacio público y que si alguien se siente incómodo con la forma en que lo usa, la solución es pagar por la exclusividad de un trayecto silencioso, un taxi. Sin embargo, en TransMilenio existen reglas impuestas por la institución, pero también reglas autoimpuestas por los propios pasajeros, y quizá una de ellas tenga que ver con el espacio personal y el silencio.

La frontera y la zona fronteriza

La migración venezolana hacia Colombia no puede entenderse sólo como un movimiento demográfico; es también un proceso de desposesión material, desarticulación de trayectorias educativas y laborales, reconfiguración afectiva de la subjetividad y negociación constante de la pertenencia. En las conversaciones con los músicos, la frontera apareció menos como un instante puntual de cruce que como una condición persistente inscrita en el cuerpo y prolongada en la ciudad de llegada. Las fronteras (*borders*) suelen referirse a los límites concretos y físicos que separan a los Estados-nación o territorios; las zonas fronterizas (*borderlands*), en cambio, se utilizan de manera metafórica para describir un espacio liminal, intermedio, en el que se entrecruzan múltiples culturas, identidades y dinámicas sociales (Chávez, 2017). Esas dos perspectivas de la movilidad transnacional hacen parte de las narrativas migratorias de los músicos y ambas tienen un impacto sobre su sentido de pertenencia y sus procesos de integración a las nuevas territorialidades que habitan y los espacios en los que participan musicalmente. Por eso, es importante pensar la subjetividad como un

[...] conjunto de registros heterogéneos, plurales y polifónicos en relación productiva. Esta comprensión requiere un movimiento analítico más allá de las estructuras interpretativas binarias tradicionales y hacia un paradigma ético-estético (Chávez, 2017, p. 307, traducción propia).

Además de los desafíos evidentes de movilidad, como agotamiento por el esfuerzo físico, los migrantes enfrentan dos barreras principales que afectan su integración y su práctica musical en el nuevo contexto: la dificultad de no contar con estudios académicos certificados y experiencia laboral y el despojo de las comodidades materiales que tenían en su país de origen. Al cruzar la frontera física, se congela su capital cultural. Pero más allá de todas estas circunstancias materiales, el sonido y la música, ubicuos, ignoran las divisiones territoriales en términos de transportabilidad. En ese sentido, “reflexionar sobre la música implica pensarla desde el punto de vista de la movilidad, ya que la música, indiferente al género o al origen, no está limitada por fronteras” (Christou, Sardinha y Campos, 2016, p. 222, traducción propia). La audiencia también experimenta una intensidad emocional; lo que escuchan evoca una memoria del lugar que no reside solo en la mente, sino también en sus cuerpos que atravesaron la frontera. En estos momentos, cuando suenan “los clásicos” de la música llanera, por ejemplo, los individuos se reconocen en un “nosotros” dentro de un espacio público ajeno. Andersen describe esto como la *unisonalidad*, “la realización física de la comunidad imaginada en forma de eco”, momentos en los cuales “personas del todo desconocidas entre sí pronuncian los mismos versos con la misma melodía” (2006, p. 204). En ese marco, la ciudad deja de ser un escenario completamente hostil y pasa a ser un terreno de apropiaciones parciales. Nada de esto elimina la vulnerabilidad, pero la hace navegable. La pertenencia, por tanto, no debe entenderse como integración plena y estable, sino como capacidad de volver habitable un espacio a través de nuevas cartografías, recorridos, alianzas y rituales reiterados.

Todas estas prácticas musicales deben entenderse “[...] no sólo por su potencial estético, sino también por su carácter transformador, por su capacidad de afectar el debate público” (Christou, Sardinha y Campos, 2016, p. 228, traducción propia). En este caso, eso sucede a partir del cuestionamiento de lo que es aceptado y lo aceptado en los espacios públicos y se extiende en discusiones sobre lo que se entiende o no como “ruido” o como incomodidad, perturbación u obstáculo, que se puede repensar a partir de lo que Leonardo Cardoso denomina *sound-politics*.

Sound-politics: versiones sonoras incompatibles y ciudadanía diferenciada

Si las prácticas musicales producen espacio, afecto y pertenencia, también revelan de forma nítida las relaciones de poder que organizan la escucha urbana. El concepto de *sound-politics*, que Leonardo Cardoso define como una forma de entender los sonidos como “objetos susceptibles de ser intervenidos por el Estado mediante mecanismos regulatorios, disciplinarios y punitivos” (Cardoso, 2019, p. 1, traducción propia), permite comprender que el conflicto no gira simplemente en torno a la intensidad, el volumen o el timbre de un sonido o a una preferencia estética, sino a la disputa entre versiones incompatibles de la realidad sonora. El evento sonoro puede existir de diferentes formas según quién lo enuncie, quién lo escuche y qué autoridad tenga para estabilizar su significado. En los vagones de un bus de TransMilenio o en las esquinas del centro de la ciudad, no hay simples “desacuerdos acústicos” o un conflicto entre lo que para unos es perturbador y para otros es agradable; cuando alguien se queja y alguien celebra, no hay un conflicto de opiniones, sino un choque de realidades o, en términos de Cardoso, un desencuentro ontológico.

El contraste entre la percepción de las prácticas de músicos informales y las actividades musicales institucionalmente autorizadas es evidente. Cuando TransMilenio u otras entidades distritales organizan conciertos de música clásica, jazz, ópera o repertorios “cultos” en estaciones y portales, la música se presenta como herramienta de cultura ciudadana, refinamiento o bienestar. Se presenta una política cultural como una necesidad técnica y se legitima un modelo específico de escucha asociado a la civilidad. El sonido, entendido como un campo de disputa cultural, se convierte en un lugar donde se refuerzan las fronteras identitarias y se consagran jerarquías de pertenencia. El trato que reciben los músicos venezolanos refleja que la ley está subordinada, la autoridad no actúa de forma neutral, sino que utiliza calificaciones sociales para decidir que la presencia sonora de ciertos grupos es una amenaza al equilibrio urbano, mientras permite otros sonidos producidos por actores con mayor legitimidad social.

En noviembre de 2021, una controversia sobre la interpretación de una señalización en el sistema de transporte masivo de Bogotá, TransMilenio, desató un debate en redes sociales y medios de comunicación. La imagen mostraba un símbolo que supuestamente indicaba la

prohibición de músicos en las estaciones, lo que provocó una reacción de la comunidad artística y de muchos ciudadanos. La controversia creció tanto que TransMilenio no tuvo más remedio que responder. ¿La solución? Un mensaje genérico, copiado y pegado, enviado a todos los usuarios que los etiquetaban. Decía lo siguiente: “En TransMi apoyamos las expresiones artísticas de músicos, muralistas y muchos más que buscan mejorar la experiencia de viaje de todos nuestros usuarios como lo puedes ver en esta presentación que está haciendo @Paddysseason en la estación Ricaurte el día de hoy”. Y se adjuntaba un video de “Paddy's Season”, un conjunto de música tradicional irlandesa que la administración de TransMilenio y el Distrito de Bogotá contrataron para tocar en una de las estaciones más grandes y concurridas de la ciudad, ubicada en el centro-occidente de la ciudad. ¿Qué oposición real existe entre la música instrumental irlandesa de *Paddy's Season*, que TransMilenio aprueba, y la música llanera, el rap o la cumbia que interpreta un trabajador informal y que es desaprobada? Lo cierto es que no se trata de una diferencia sonora. Lo que genera conflicto, en este contexto, no es la música, ni alguna cuestión estética. No es que la cumbia, el rap, la llanera, ni la fusión entre ellas incomoden y que, en cambio, las melodías tradicionales irlandesas del siglo XVIII y XIX que tocan los músicos de *Paddy's Season* sean más atractivas o placenteras. No existe una diferencia entre el nivel de incomodidad auditiva que generan el arpa o las maracas en contraposición con la gaita, el violín o la guitarra. No es una cuestión de gusto sino una de representación social, lo que incomoda es quién ocupa el espacio. En otras palabras, la discusión tiene que ver con las expectativas sobre quién tiene derecho a estar ahí, aunque sea una disputa simbólica construida de manera inconsciente. La práctica musical del grupo *Paddy's Season* es aceptada porque se percibe como resultado de una curaduría institucional. En cambio, cualquier otro músico que se presente en el mismo espacio sin haber pasado por ese filtro es visto como algo indeseable. Entonces, no se regulan los decibeles; se regula a los sujetos.

El 7 de diciembre de 2015, la revista Vice² publicó un artículo en el que su colaborador Juan Sebastián Barriga Ossa narra su experiencia como usuario del SITP³ y, específicamente, su experiencia escuchando *Radio SITP*, una emisora que se transmitió durante algún tiempo,

²Vice es una revista digital y de medios que cubre temas de cultura juvenil, política, arte, música, etc. Es conocida por su perspectiva contracultural y su tono irreverente.

³El Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá es el sistema de transporte público que complementa y conecta las rutas del TransMilenio, ofreciendo un servicio de buses en toda la ciudad, incluyendo áreas fuera de los troncales del TransMilenio.

entre los años 2015 y 2016, a través de las bocinas de los buses y estaciones de TransMilenio. En el artículo, Juan Sebastián entrevista al equipo de locutores (Paula Salazar, Gonzalo Abril Castro y Manuel Humberto Gómez). En una de sus respuestas, Gonzalo Abril dijo que

Hay necesidades de cultura ciudadana en el sistema. A raíz de esto comenzamos a ver qué estrategias de información usan otros sistemas de transporte. También usamos un estudio del Banco Mundial que dice que la música es una manera de tranquilizar al usuario. [...] La programación que tiene la SITP Radio tiene unos fines específicos para mantener a la gente más calmada. Transmitimos música culta, música clásica y jazz.

Al citar un estudio del Banco Mundial para justificar el uso de música clásica y jazz y al referirse al tipo de repertorio que transmiten como "música culta", intenta presentar una decisión política como una verdad técnica incuestionable y, al hacerlo, silencia cualquier otra versión de la realidad sonora que sucede en los buses. Manuel Humberto Gómez, el director de la radio, también añadió durante la entrevista que la estrategia musical durante diciembre de ese año iba a ser poner música decembrina, específicamente “chucu chucu”. Su mención a este género es fundamental para entender esta lógica de autorización o represión de ciertas prácticas musicales. El chucu-chucu es un “tipo de cumbia urbana adoptada en su inicio por jóvenes durante la emergencia de las industrias musicales colombianas en la ciudad de Medellín en los años 60”, sonoramente, fusiona “ritmos bailables costeños y afro-antillanos con rock and roll y twist” (Parra, 2020, p. 110). Históricamente, fue percibido por la academia y las élites como parte de la “baja cultura” y como una “estética del mal gusto” (ídem). A pesar de que la intención de Radio SITP es calmar a las personas, permiten y promueven la música bailable como estrategia institucional, hay una especie de limpieza discursiva del chucu-chucu impulsada por el objetivo de que la gente “se apure para ir a celebrar a su casa”, no que bailen, no que celebren, “el objetivo es que escuchen y se calmen”. Al final, su gestión sonora no busca la “paz” auditiva, sino la imposición de un modelo de civilidad.

Al igual que en la Nueva York de la Gran Depresión, donde los chatarreros⁴ dependían de la publicidad sonora para operar (Radovac, 2011), los músicos informales en Bogotá se ven obligados a emitir sonidos (música, específicamente) en el espacio público como una forma de subsistencia. Comparten una misma lucha por legitimarse en un espacio social y

⁴Los chatarreros eran trabajadores informales que recolectaban bienes descartados para revenderlos. Al no poseer locales fijos, utilizaban sus voces y las *junkbells* (campanas de chatarrero) para anunciar su presencia a las amas de casa desde la calle.

económico que los ve como elementos “perturbadores” y no como actores válidos dentro del espectro de la cultura y la economía. Además, en este escenario, tienen que realizar una "negociación de decencia", es decir, intentan adoptar ciertos códigos de conducta para ser aceptados. Buscan que su actividad sea legitimada al demostrar que sus practicantes poseen el mismo "temperamento social" y valores que se alinean con la “cultura ciudadana” que quiere promover la Alcaldía de Bogotá. Los músicos venezolanos trabajan en una construcción de la imagen pública para evitar el estigma del "migrante peligroso". Así como la *United Junkmen's Association* instaba a sus miembros a ser "caballeros decentes" y también a "quitarse el sombrero" para no ser vistos como "clase baja"⁵ (Radovak, 2011, p. 755), algunos músicos exigen "educación" y rechazan lo "vulgar" en sus pares para proteger el mercado del arte callejero y, principalmente, la percepción del migrante venezolano.

Finalmente, la verdadera pregunta no es por qué los músicos informales son silenciados o si deberían o no estar allí, sino cómo el sonido se convierte en un mecanismo de control. Si la música callejera se percibe como una perturbación, ¿no es porque desafía una noción de civilidad construida sobre la exclusión? Escuchar TransMilenio etnomusicológicamente implica reconocer que la ciudad también se produce mediante sus conflictos sonoros, que la movilidad transnacional deja huellas acústicas y que la pregunta sobre qué sonidos caben o no en un bus es, en el fondo, una pregunta por qué vidas caben en la ciudad. El reto, para quienes habitamos la ciudad, no es solo ser pasajeros, sino también testigos y cómplices críticos de estas disrupciones y de lo que implica su presencia.

⁵Este es uno de los fragmentos del discurso que la *United Junkmen's Association* utilizaba para intentar reformular la profesión y fomentar ciertos comportamientos en los trabajadores: “Si te mantienes con nosotros, serás reconocido como un caballero decente. Podrás ganar tal vez un par de centavos y llevar a casa una barra de pan, una botella de leche para apoyar a tu familia. [...] Si una ama de casa tiene un artículo que vale tres dólares y quiere, tal vez, seis dólares, sé siempre un caballero; un crédito para la profesión. No le digas a esta mujer "que se joda". No lo hagas. Saluda con el sombrero. Sé amable. Ni siquiera tires la puerta. Di: "Señora, gracias de todos modos." Esto es lo que debes hacer si no quieres que el público nos vea como de baja clase. Debemos ser caballeros, y ganaremos dinero, incluso en una crisis” (Radovak, 2011, p. 755, traducción propia).

Referencias

- ALCALDÍA DE BOGOTÁ. Bogotá, mi ciudad, mi casa. Bogota.gov.co, 2024. Disponible en: <<https://bogota.gov.co/bogota-mi-ciudad-mi-casa/>>. Acceso: 27 feb. 2026.
- ANDERSON, B. **Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism**. London: Verso, 1991.
- AUGÉ, Marc. **El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro**. Buenos Aires: Gedisa, 1987.
- BARZ, G. F.; COOLEY, T. J. **Shadows in the field: new perspectives for fieldwork in ethnomusicology**. Nueva York: Oxford University Press, 2008.
- BARRIGA, J.S. **Radio SITP: La banda sonora del medio de transporte más desesperante del mundo**. Disponible en: <<https://www.vice.com/es/article/la-banda-sonora-del-medio-de-transporte-ms-del-mundo/>>. Acceso: 13 feb. 2026.
- CARDOSO, L. **Sound-Politics in São Paulo**. Nueva York: Oxford University Press, 2019.
- CHÁVEZ, A. **Sounds of crossing: music, migration, and the aural poetics of Huapango Arribeño**. Durham: Duke University Press, 2017.
- CHRISTOU, A.; SARDINHAJ.; CAMPOS, R. Conclusion: Understanding acoustic performativities, youth subjectivities and mobile identities. In: **Transglobal Sounds. Music, Youth and Migration**. Nueva York: Bloomsbury Publishing Inc, 2018.
- COHEN, S. Sounding out the City: Music and the Sensuous Production of Place. **Transactions of the Institute of British Geographers**, v. 20, n. 4, p. 434, 1995.
- HERSCHMANN, M.; FERNANDES, C. **Música nas ruas do Rio de Janeiro**. São Paulo: Intercom, 2014.
- HIDALGO, Darío. TransMilenio: el sistema de transporte masivo de Bogotá*. **Planeación y Desarrollo**, v. 2, n. 2, p. 173–186, 2001.
- PARRA, J. D. ARQUEOLOGÍA DEL CHUCU-CHUCU. TENSIONES DISCURSIVAS Y ESTÉTICA MENOR EN TORNO A LA CUMBIA URBANA EN COLOMBIA. In: **Estudios Latino-Americanos sobre Música: Vol I**. Brasil: Editora Artemis, 2020.
- RADOVAC, L. The “War on Noise”: Sound and Space in La Guardia’s New York. **American Quarterly**, v. 63, n. 3, p. 733–760, 2011.
- SCHWARTZ, H. Beyond Tone and Decibel: The History of Noise. **The Chronicle of Higher Education**. v. 44, n. 18, p. 1998.
- TANENBAUM, S. J. **Underground Harmonies: Music and Politics in the Subways of New York**. New York: Cornell University Press, 1995.