

¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana

Autor:
García Jerez, Francisco Adolfo

Revista:
Revista Transporte y Territorio

2016, 15, 348-368



Artículo

¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana



Francisco Adolfo García Jerez

Departamento de Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, Universidad del Valle, Colombia

Recibido: 4 de febrero de 2016. Aceptado: 9 de mayo de 2016.

Resumen

Este texto tiene como objetivo analizar el capital de motilidad que posee un grupo de individuos de las clases medias emergentes en la ciudad colombiana de Cali, en particular nos interesa evaluar la conexión existente entre las lógicas de movilidad cotidiana y la configuración de nuevos barrios destinados a estos sectores de la sociedad. Para ello, nos hemos basado en la noción de motilidad que propone, en orden a examinar esa capacidad de movilidad -real o potencial-, tener en consideración tres dimensiones: la oferta de acceso, las competencias de los sujetos y la apropiación de estos. Con tal objetivo, hemos seleccionado dos barrios semicerrados de nueva construcción de la ciudad de Cali, ambos en la zona sur, en los que se ha aplicado una encuesta a 148 personas y se entrevistaron a 20 residentes, fundamentalmente jóvenes y adultos. Según los datos obtenidos, podría afirmarse que a pesar que ambos barrios tienen ciertas alternativas de transporte, la mayoría de los residentes analizados se desplazan en automóvil debido, entre otros motivos, a un mal servicio de transporte colectivo, a la fragmentación del propio hábitat y a la configuración de un *habitus ambulante* basado en optar por dispositivos de movilidad privados e individuales más que por los colectivos y no motorizados. Sin embargo, no todos los residentes adultos poseen los mismos recursos o capital de motilidad. El sector masculino analizado tiende a utilizar más el automóvil que el de las mujeres. Si bien esto implica una situación de desigualdad, también significa que es ese sector de las mujeres entrevistadas el que posee un mayor grado de competencias en orden a combinar tácticamente los diferentes medios de transporte puestos a su disposición.

Abstract

By bus or by car? Capital of motility, middle classes and new neighbourhoods in a Colombian city. This text has as goal to analyse the capital of motility that is possessed by a middle class groups of in a Colombia city (Cali); in particular, we are interested to assessment the connection between the everyday mobility logics of that social sector and the configuration of new neighbourhoods for these social sectors. For that, we are based on the notions of motility, which,

Palabras claves

Movilidad cotidiana
Capital de motilidad
Clases medias
Condominios cerrados
Colombia

Palavras-chave

Mobilidade diária
Capital de motilidade
Classe média
Condomínios fechados
Colômbia

Key words

Everyday mobility
Capital of motility
Middle classes
Gated communities
Colombia

in order to assessment the capacity of mobility –real or potential-, has in consideration three dimensions: the offer of access, skills of individuals and appropriation. With this goal, we have selected two semi-closed neighbourhoods: both of them in the south of the city, and we have applied a pool to 148 individuals and interviews to 20 youth and adult residents fundamentally. Thus, and according to data obtained, it could be argued that despite having two neighborhoods certain transportation alternatives, most residents move themselves by car. It is because, among other reasons, to poor service of public transport, habitat fragmentation and by configuration of a *mobile habitus* based on the privated and individual mobile devices more than collective and no-motorized ones. However, not all adult residents have the same resources or capital of motility. The male sector analyzed tends to use the car more than women. Although this implies a situation of inequality, it also means that these women have a higher degree of competence than the men in order to combine tactically the different means of transport available.

Introducción

Desde la década de los años ochenta se está produciendo un fenómeno que está marcando la fisiología urbana de las ciudades en América Latina. Junto con los procesos de suburbanización de la periferia de las ciudades por parte de los sectores populares, se ha sumado lo que Vidal-Kroppman (2013) denomina la *suburbanización insular* y que hace referencia a la aparición de condominios cerrados o ciudadelas destinados a las clases altas en las áreas periurbanas. Si el primer tipo de suburbanización ha implicado un doble proceso de exclusión social en el que se ha articulado tanto el componente territorial como el de la movilidad (Avellaneda, 2008; Cebollada, 2005; Jouffe y Campos, 2009); el segundo tipo de urbanización, como bien afirma Blanco (2005), está conllevando entre otros aspectos a la consolidación de unos patrones de movilidad basados en el uso del vehículo motorizado privado; por tanto, está dando lugar a lo que el autor denomina un *modelo de automóvil-intensivo*. Lo destacable de estas investigaciones, con independencia del modelo urbanístico seleccionado y las clases sociales que lo habiten, es la manera de abordar los patrones de movilidad en tanto que los vinculan a los proyectos de vida de los residentes, así como a la valoración subjetiva que estos tienen de su propia movilidad, pero también al territorio.

En el presente artículo nuestra atención focalizará en un modo habitacional como son los barrios semicerrados que, aunque retoman algunas de las pautas de los condominios cerrados (el encerramiento, la vigilancia y el suministro de algunos equipamientos y servicios en su interior), poseen características propias que podrían resumirse en las siguientes: su ubicación todavía en el entramado urbano, su carácter de *barrio semiincluyente* (Cebollada, 2006), que se refiere a que si bien el acceso a su espacio público (calles, plazas, parques) es abierto, su fragmentación lo convierte en un área poco atractiva a posibles entradas de visitantes; y por último ser un dispositivo habitacional destinado preferentemente para las clases medias. De este modo, intentamos escapar de cierto *sesgo reduccionista* (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001) que tiende a privilegiar los estudios sobre los modos habitacionales hipersegregados y extremos (estudios, en cualquier caso, necesarios e imprescindibles), para concentrarnos en fórmulas urbanísticas más convencionales pero de igual importancia en el análisis de la movilidad cotidiana en las ciudades de América Latina. Así pues, las fórmulas formales de urbanización y ciertos sectores de las clases medias se convierten en el objeto de nuestra atención analítica.

Con respecto a los grupos sociales de esos nuevos barrios, partimos de la premisa de que los miembros de estas nuevas clases medias han desarrollado, siguiendo a Pierre Bourdieu (2012, 1999), un *habitus*, es decir:

(...) principios generadores de prácticas distintas y distintivas (...) pero también son esquemas clasificatorios, principios de clasificación, principios de visión y división, aficiones, diferentes. Establecen diferencias entre lo que es bueno y lo que es malo, entre lo que está bien y lo que está mal, entre lo que es distinguido y lo que es vulgar, etc., pero no son las mismas diferencias para unos y otros (1999: 20).

Por tanto, el consumo espacial, los modos habitacionales y los tipos de desplazamiento juegan un papel importante en el proceso de enclasmiento, puesto que, y siguiendo las afirmaciones de Urry (2004) y Sheler (2003), el disponer, por ejemplo, de un automóvil y habitar determinados espacios no solo cubren unas necesidades de movilidad y de residencia sino también se convierten en un dispositivo que permite a su usuario sentirse parte de -y proyectar su integración en- determinados grupos sociales.

En nuestra opinión, conocer y analizar los modos de movilización socioespacial disponibles y utilizados por esas nuevas clases medias nos obligan a detener nuestra mirada en primer lugar en el hábitat; es decir, en términos de Jouffe (2011) en el *capital territorial*, para posteriormente indagar sobre las posibilidades de movilidad socioespacial de esas clases; en particular de aquellos individuos más autónomos: los situados en la edad joven y adulta. En definitiva, develar la dimensión y operatividad de lo que hemos denominado el *capital de motilidad*. Por motilidad nos referimos a un tipo de bien que por su valor es codiciado. Tal y como nos sugieren Flamm y Kaufmann (2004), ese bien sería la posibilidad real o potencial de movilizarse espacialmente, la de llevar a cabo trayectos y viajes. Al igual que otros capitales, su acceso es desigual por cuanto dependerá de componentes étnico-raciales, económicos, de género, edad y territoriales, entre otros. Este capital afectará no solo el campo de la movilidad sino también otros campos, ya que para acceder a los centros de salud, a las escuelas o al lugar de trabajo, todos ellos se requieren de desplazamientos físicos. Indudablemente, una buena cobertura en términos de coste económico, tiempo invertido, seguridad y comodidad facilita esa movilidad y con ello el desarrollo de esas capacidades (Sen, 2000), situando al sujeto en una mejor posición social. Se puede afirmar siguiendo a Kaufmann, Bergman y Joye (2004), que este capital está compuesto por tres aspectos: la oferta de acceso, las competencias y la apropiación.

Así pues, este texto trata de responder las siguientes interrogantes: ¿cuáles son los hábitos de movilidad de los residentes de dichos barrios? ¿cuáles son los recursos y competencias que disponen para movilizarse? ¿cuáles son los motivos y experiencias de su movilidad cotidiana? Y, por último, ¿existen diferencias de género entre las prácticas de movilidad entre los residentes de los dos barrios?

Con el fin de responder estos interrogantes, se han seleccionado dos nuevos barrios del sur de Cali de perfil sociourbanístico similar, en los que se ha aplicado -desde un enfoque sociológico- una metodología basada en tres técnicas. Por un lado, una encuesta, la cual se aplicó a 148 individuos de una población estimada de 9.142 vecinos, de los cuales 55 personas residían en el barrio Valle Lili (de un total de 3.383 residentes estimados), mientras que 93 lo hacían en la Hacienda (cuya población se estima en 5.759). En total se entrevistó a 58 hombres y 90 mujeres. Los intervalos de edad son los siguientes: de 20 a 30 años 44 encuestados, de 31 a 49 años 55, de 50 a 64 años 28 y de 65 años en adelante 12 (9 no respondieron a esa pregunta). El tipo de encuesta aplicada fue de tipo muestreo no estratificado por conveniencia, con un nivel de confianza del 95 % y un margen de error del 8%. Ha de reconocerse que el objetivo de la aplicación de esta encuesta ha sido obtener resultados que pudieran esbozar unos patrones básicos de comportamiento de movilidad de la muestra seleccionada y ser cruzados con los procedentes de otras fuentes, si bien en ningún momento se estimó que esos resultados pudieran ser ni representativos ni probabilísticos, más bien al contrario, de índole exploratorio. De hecho, nos inclinamos por su aplicación dada la

inexistencia de encuestas similares sobre esta temática en la ciudad, a excepción de los informes anuales de percepción “Cali cómo vamos” (<http://www.calicomovamos.org.co/>), aunque estos ni se centran en los barrios –sino más bien en zonas de la ciudad-, ni focalizan en la movilidad – puesto que solo incluyen un apartado destinado a la movilidad y al transporte. La segunda técnica ha consistido en una serie de observaciones visuales destinadas al registro manual de la oferta de movilidad existente y las formas urbanísticas de ambas vecindades. Y por último, entrevistas semiestructuradas en un número de 20 y en las que participaron residentes -tanto hombres (10) como mujeres (10)- con un rango de edad entre los 23 y 55 años. El método de selección fue de *bola de nieve*, siendo realizadas en los domicilios o en espacios públicos tras una negociación en la que se explicaba la naturaleza del proyecto y la condición de anonimato de los entrevistados. La duración de las mismas osciló entre 20 y 60 minutos, si bien a todos ellos se les aplicó una guía de entrevista previamente elaborada aunque de carácter flexible. Los resultados de estas entrevistas fueron clasificados en cuatro categorías: hábitos de movilidad cotidiana, experiencias de movilidad, representaciones sobre los medios de transporte y grado de satisfacción.

Con respecto a la selección de ese segmento de la población (fundamentalmente jóvenes y adultos de clase media), esta nos posibilita adentrarnos en algunos aspectos de la lógica de movilidad que dispone un sector con cierta autonomía para elegir las mejores opciones: el estrato permite inferir que los individuos poseen suficiente capital económico como para acceder a diferentes medios de transporte, mientras que la edad (juventud y adultez) los sitúan en un umbral de independencia vital en comparación con edades más tempranas (aún dependientes de los progenitores) o más avanzadas (limitadas por cuestiones físicas, entre otras). Además de las variables mencionadas se ha tenido especial consideración la de sexo por cuanto, y tal y como ha demostrado fundamentalmente la geografía feminista (ver McDowell, 2000; Jirón, 2007), existen factores exógenos que condicionan una conducta diferenciada con respecto al acceso al espacio público y, por consiguiente, a los hábitos de movilidad cotidiana.

Por último, comentar que este artículo está dividido en los siguientes apartados: el primero destinado a desarrollar los conceptos de capital de motilidad y capital territorial, un segundo en el que se mencionan las principales características de los barrios seleccionados, le sigue otro apartado dedicado a la oferta de movilidad, un cuarto en el que se describen las competencias y destrezas de los sectores analizados y un último destinado a las conclusiones.

Capital de motilidad y capital territorial

Como bien afirman Avellaneda y Lazo (2011), la movilidad cotidiana no es solo ese campo de análisis fundamentado en la circulación y el tráfico, sino que también toma como objeto de estudio “... las necesidades diferenciadas de una multitud de sujetos de movilidad (...) las prácticas y los modos de desplazamientos sin la jerarquía implícita del motor” (2011: 48). Es más, según sendos autores, la movilidad debería entenderse como una acción “... que tiene diferentes significados y sentidos según las realidades de cada individuo y sus posibilidades de relación y de integración con el resto de la ciudad” (2011: 49). Por tanto, es un fenómeno social con diversas aristas y dimensiones en las que se entrecruzan aspectos técnicos, económicos, culturales, sociales, urbanísticos y políticos. En efecto, entender de este modo la movilidad cotidiana es situarla, siguiendo la noción de Pierre Bourdieu (2003), como un campo social; es decir, un espacio compuesto por relaciones sociales de individuos o grupos que desde posiciones sociales diferentes tratan de controlar y acumular un bien particular, el cual, en última instancia, es lo que define la existencia y particularidad de ese mismo campo. La existencia de

posiciones sociales diferentes, diferenciadas y asimétricas resulta como consecuencia de que cada individuo o grupo posee un determinado volumen de capitales de diversa índole que le permiten un acceso a ese bien de un modo diferente y desigual.

En nuestra opinión lo que define sustancialmente el campo de la movilidad es el capital de motilidad, por cuanto el bien puesto en juego no es otro que el propio desplazamiento, ya que, tal y como afirman Jouffe y Campos (2009), si se parte de que existen "... capacidades diferenciales para generar las posibilidades de desplazamiento (...) la movilidad se entenderá como un capital posible de poner a disposición de las agendas de ciertos grupos sociales" (2009: 9). Agenda que para el caso de Cali se ha expresado en la última década por la apuesta (y presión) de una parte de los sectores de las clases medias y altas en favor de que el gobierno local invierta en infraestructura para incrementar la capacidad y la rapidez de la circulación motorizada. De ahí se deriva que en los últimos años de los 21 *nuevos megaproyectos* programados el 86% del presupuesto se hubiera destinado a la construcción de nuevas autovías y carreteras (Jaramillo et al., 2012).

Tanto esas capacidades diferenciales como los intereses sectoriales de los agentes son los que explican que surjan disputas por el control de ese bien. Bien que es producido por un proveedor (aquel que oferta servicios de movilidad: desde empresas públicas o privadas hasta personas formales o informales que suministran servicios de desplazamientos), que es puesto en circulación por intermediarios (cada vez más en manos de capital privado) y que es consumido por clientes. Todo ello da origen a la aparición de un mercado y de un campo en cuya centralidad se encuentra un tipo de capital particular. En relación con la definición y origen de cada uno de los capitales, y en palabras de Costa (mencionado en Gutiérrez, 2005: 34):

Un capital económico, da origen a un campo específico (con sus posiciones y relaciones entre posiciones), que llamaremos campo económico. Un capital de bienes de salvación da origen a otro campo distinto del anterior (...) que llamaremos capital religioso. Y así podemos continuar con otros capitales...

Sin embargo, la naturaleza del capital no siempre es de tipo material, sino que este puede ser simbólico (de legitimación), de adquisición de conocimientos (cultural) o relacional (social), y estos, como cualquier otro tipo de capital, pueden ser invertidos y transferidos a otros capitales y campos. Un ejemplo evidente de ello es el capital cultural cuando este, en forma de título universitario, transfiere su valor simbólico al capital económico al facilitar al individuo que lo atesora una mejor inserción en el mercado laboral; o cuando el capital de motilidad (acceso a diferentes medios de transporte) que posee el individuo le permite acceder a una mayor y mejor oferta de movilidad que, a su vez, puede cristalizar en mejores y más fáciles desplazamientos y, posiblemente, en más probabilidades de inserción en el mercado laboral. Dicha inserción puede traducirse en un aumento de su capital económico y simbólico (prestigio social). Obviamente, esas transferencias se realizan dependiendo de los intereses de los individuos, del contexto en el cual se encuentre y de sus habilidades sociales y personales.

Ahora bien, y siguiendo la propuesta de Flamm y Kaufmann (2006) y Kaufmann, Bergman y Joye (2004), el capital de motilidad no solo sería la posibilidad real o de facto de consumir el desplazamiento, de llevar a cabo trayectos y viajes, sino también la potencial; la acumulación y disponibilidad de formas de desplazarse sin tener que utilizarlas. Por tanto, la importancia de este y su acumulación radican en la garantía de llevar a cabo esos desplazamientos en las mejores condiciones posibles, pero también, y tomando prestada la noción de competencia de Amartya Sen (2000), la de facilitar la realización de otros derechos sociales, puesto que para disfrutar de derechos ligados a la sanidad, a la educación, lo cultural o al ocio es imprescindible acceder físicamente

a los centros de salud, educativos, culturales o recreativos. En la mayoría de los casos esos accesos requieren de desplazamientos físicos, tanto si son consumados a partir de recorridos de larga como de corta distancia.

¿Cómo podría definirse ese capital de motilidad? ¿Qué aspectos lo compondrían? Para Kaufmann, Bergman y Joye (2004) ese capital está compuesto por aquellos tres aspectos diferenciadores ya mencionados: la oferta de acceso, las competencias y la apropiación. El primero de ellos podría entenderse como el abanico de movilidades posibles en relación con las limitantes espaciales, temporales y contextuales que a su vez se ven condicionadas por las dinámicas y redes sociales dentro de los territorios. En el análisis del acceso podrían diferenciarse dos dimensiones: la opcional, la cual se refiere a los diferentes medios de transportes y de comunicación, así como de servicios y equipamientos disponibles; y la condicional, que incluye los costos, localización y logísticas asociados a los dispositivos de la movilidad (Kaufmann, Bergman y Joye 2004, 750). El segundo, el de las competencias, incluiría las habilidades y destrezas vinculadas directa o indirectamente con el acceso y apropiación de este por los residentes. Estas competencias abarcan desde habilidades físicas, conocimiento relativo a las reglas de la movilidad, información sobre el acceso y capacidad de articular y combinar esas destrezas (2004, 750). Y, por último, la apropiación, la cual apunta a cómo los agentes (tanto individuos, grupos como redes sociales) interpretan y perciben el acceso real y sus habilidades. Ello se expresaría a partir de la planificación, necesidades, aspiraciones y conocimiento que atesoran los agentes, pero también a través de las estrategias, motivos, valores y hábitos relacionados con la movilidad. Por tanto, la apropiación es ese ámbito en el que se describen las evaluaciones y opciones seleccionadas acerca de la movilidad realizada por los agentes (2004, 750).

Obviamente, en la configuración de este capital también participan las políticas e iniciativas gubernamentales –e incluso privadas– que tienen como objetivo la construcción de infraestructura para la movilidad (red vial, de ferrocarriles, aeropuertos, red de vías exclusivas para ciclistas –las llamadas *ciclorrutas* en Colombia–, puentes o semáforos, junto con políticas de comodalidad y conectividad a partir de la articulación de diferentes modos de transporte); las diferentes formas de adquisición del propio artefacto que posibilita el desplazamiento (como son las bicicletas, motocicletas y autos, entre otros) y los servicios para la movilidad ofertados tanto a una escala local, nacional, como internacional y entre las que también habría que incluir los servicios operados por el sector informal; y, en último lugar, los códigos y todo el cuerpo normativo que estructuran la propia acción de desplazarse. El objetivo de todo este entramado es constituir un mercado de la movilidad en el que los individuos o grupos puedan satisfacer sus necesidades en función de sus intereses. Sin embargo, como ya se comentó, el acceso a los bienes ofertados no es igualitario para todos los sectores. Variables relacionadas con la clase social, lo étnico-racial, el sexo y la edad condicionan el mayor o menor acceso a ese capital de motilidad; de ahí que esa distribución asimétrica conlleve insatisfacciones sociales que en la mayoría de los casos se traducen en tácticas de movilidad pero también en conflictos latentes o patentes por controlarla.

Sin embargo, dentro del conjunto de variables señaladas existe una que habitualmente no es tenida en consideración; nos referimos al territorio; de ahí que tomemos prestada la noción de *capital de territorial* de Jouffe (2011). Para dicho autor la movilidad es un campo que –además de estar compuesto por lo social, lo económico y la accesibilidad– está mediado por el hábitat. Hábitat entendido como sinónimo de barrio. En este sentido, pensamos que este territorio intermedio, pero de gran importancia para los procesos de resocialización y movilidad cotidiana, explicaría en parte el *habitus ambulante* de sus residentes (si tienden a desplazarse en distancias largas, los medios de transporte utilizados o la satisfacción de su movilidad cotidiana), a partir de la oferta para la movilidad que ese territorio acoja y la oferta de servicios que proporcione.

Recordemos que el *habitus* es el dispositivo agregado de percepciones y prácticas que caracteriza al sujeto siendo producto de la posición social que este ocupa al tiempo que da cuenta del modo en el que ha interiorizado esas mismas estructuras externas: clasifica al sujeto al mismo tiempo que le permite clasificarse y clasificar. Así pues, este *habitus ambulante* estará conformado por las prácticas de movilidad cotidiana, pero también formarán parte de este las representaciones que poseen los sujetos acerca de esas prácticas.

De esa manera podría perfilarse el escenario de que un barrio ofreciera grandes dispositivos de movilidad y que fomentara grandes desplazamientos (incluso bajo óptimas condiciones) para la consumación de necesidades primarias debido a que en su interior no brindara servicios diversos. Pero también podrían existir barrios que, independientemente de que su oferta para la movilidad externa fuera alta o baja, proporcionen a sus residentes un acceso rápido a espacios o lugares para la satisfacción de al menos aquellas necesidades sentidas como primarias. De hecho, podría considerarse este segundo escenario mucho más deseable puesto que con ello en teoría se potenciaría esa máxima de *acceso sin movilidad*. Máxima que evitaría que los residentes realizaran recorridos extensos innecesarios en busca de servicios primarios si estos realmente fueran ofrecidos en el propio hábitat. Obviamente, este solo es un factor a tener en consideración, puesto que el repliegue de las clases medias a espacios individualizados y privados, el rol desempeñado por el vehículo a motor como marcador de clase, así como la ineficacia de los sistemas de transporte colectivos son otros factores que también inciden en las prácticas de movilidad cotidiana.

Y es esta última cuestión la que nos remite al debate acerca de las ventajas e inconvenientes para una movilidad eficaz de los modelos de ciudad compacta *versus* ciudad dispersa y, por extensión, a la incidencia de la morfología urbana en la movilidad cotidiana. Más allá de que una ciudad densamente poblada, concentrada y vertical facilita la instauración de un sistema de transporte colectivo y público más eficiente económica y ecológicamente (Indovina, 2007) y que predispone a sus residentes a consumir más desplazamientos peatonales o en bicicleta, en el presente artículo hemos detenido la atención en un tipo de modo habitacional que se ha ido consolidando a escala global pero que tiene su arquetipo en América Latina y, en especial, en Colombia. Nos referiremos a los encerramientos residenciales; particularmente, a las llamadas urbanizaciones multifamiliares cerradas por cuanto es un dispositivo habitacional que no solo está destinado a las clases altas sino también a las medias y medias-bajas. Además, muchas de ellas están situadas en el perímetro urbano –a diferencia de los condominios cerrados– y si bien ofrecen algunos servicios al interior todavía establecen alguna interrelación con el espacio exterior de proximidad al localizar en él zonas verdes, parques y espacios deportivos, así como algunos equipamientos. Su tendencia, en cualquier caso, es hacia la zonificación, caracterizándose por su naturaleza casi exclusivamente residencial (García y Peralta, 2016). Es por ello que consideramos que estos nuevos barrios están condicionando y contribuyendo en cierta medida a la configuración de una serie de prácticas de movilidad cotidiana y a proporcionar un determinado *capital territorial*.

El componente sociourbanístico de los barrios seleccionados

Desde hace una década se ha producido en Cali la consolidación de una *nueva centralidad* en el sur de la ciudad; es decir, el proceso por el cual se generan las condiciones objetivas para convertir en suelo urbanizable el que anteriormente no era y obtener rápidas plusvalías a partir de su edificación, para lo cual es indispensable invertir en infraestructura y equipamientos para convertir a ese territorio en un área atractiva

(Harvey, 1979). El sustrato que ha alimentado esa expansión es la configuración de nuevos barrios que asumen e imitan cierta lógica de los condominios cerrados de alta gama. Cierta lógica por cuanto si, por un lado, son barrios conformados por urbanizaciones cuya principal característica es su acuartelamiento, por otro, estos están destinados no a las clases altas sino más bien a esas nuevas clases medias colombianas que representan, según Angulo et al. (2013), el 27 % de la población del país en el año 2011¹. Y estas características son las que podrían ser aplicadas a los dos barrios seleccionados en nuestra investigación: el barrio de la Hacienda y el del Valle del Lili; ambos en la comuna 17, ambos en la zona sur.

Esta nueva centralidad en Cali tuvo su origen en la década de los años sesenta y setenta, décadas en las que se produjeron transformaciones sociourbanas de gran calado al consumarse el verdadero tránsito de una *ciudad compacta* a una *ciudad dispersa* (Bonilla, 2012). Varios fueron los motivos de esta transición. Por un lado, las consecuencias de la redacción del Plan Piloto. Los propósitos de este plan se sustentaban en una idea modernista de ciudad y, por tanto, en la planificación de la misma a partir de la ampliación del perímetro urbano (en esta ocasión hacia el sur), la apertura de grandes vías a fin de favorecer el tránsito del automóvil, la introducción de la supermanzana, la dotación de grandes zonas verdes que sustituirían a las plazas o jardines y el reemplazo de la noción de barrio por la de urbanización (García y Peralta, 2014). Sin embargo, como consecuencia de las presiones de parte de la élite local, en especial de los propietarios de la tierra (Barney, 2012; Espinosa, 2012), este se aplicó de forma parcial. Por otro lado, la celebración de los Juegos Panamericanos de 1971 en Cali y el ordenamiento urbano que ocasionó, ya que como bien lo manifiesta Vásquez (2001) aprovechando la celebración de dicho evento "... se ampliaron calles, se extendieron vías hacia espacios periféricos y se construyeron autopistas" (2001: 306). Inercia que se mantuvo puesto que, según dicho autor, este "... proceso continuó en las tres décadas siguientes con puentes elevados y algunos cruces viales múltiples..." (2001, 306). Esto conllevó a que "... la inevitable marcha de la modernización vial, provocada por el creciente uso de automotores y por mostrar una ciudad a la altura de las urbes modernas, provoca[ra] la discontinuidad de barrios y pobladores" (2001, 306-307). Asimismo, habría que incluir un tercer motivo en la configuración morfológica de la ciudad: el narcotráfico, por cuanto este, junto con los procesos de desplazamientos masivos procedentes de las áreas rurales debido al conflicto armado, se convirtió en la década de los noventa en un factor de dislocación de cualquier intento de planificación por cuanto alteró tanto el sentido de uso del espacio público, como el de la actividad constructiva residencial al acelerar, y que esta quedara al menos en la ciudad formal, encapsulada en el encerramiento (Vásquez, 2001).

Así pues, deteniéndonos en los dos barrios seleccionados (el de La Hacienda y del Valle del Lili), ambos pertenecen a la Comuna 17 (Figura 1). Su poblamiento se inició en la década de los sesenta con la construcción de urbanizaciones al norte del río Lili, las cuales se caracterizaban por ser asentamientos espontáneos de estratos bajos. En la actualidad, sin embargo, podría afirmarse que poseen buenas condiciones de urbanización al cumplir con todos los requisitos de servicios públicos y zonas verdes. En cuanto al tipo de modos habitacionales, en esos barrios predominan las casas espaciosas y bien construidas. Generalmente junto con los antiguos edificios de dos pisos se han ido desarrollando conjuntos cerrados de casas y torres de apartamentos dotados de piscina, áreas verdes y recreativas así como zonas de parqueo; todo ello destinado a esos segmentos de clases medias. De hecho y según los datos obtenidos con la aplicación de la encuesta en ambos barrios, el 41,2 % dicen pertenecer al estrato 4, mientras que el 58,1 % al estrato 5; el 70,9 % son propietarios de sus apartamentos, a diferencia del 25,7 %, los cuales son arrendatarios; el 70 % de los encuestados poseen estudios universitarios; en el 59,1 % de los hogares hay dos personas o más que trabajan; mientras que en relación con la ocupación el 43 % afirma ser empleado, el 16,9 % trabajador por cuenta propia, el 4,7 % empleador y el 17 % estudiante.

1. Entre 2002 y 2011 ese porcentaje ascendió del 16 al 27 % de la población. Sector que podría definirse en términos económicos como aquellos hogares con ingresos diarios por personas entre 10 y 50 dólares (Angulo et al. 2013).

BARRIO LA HACIENDA Y BARRIO VALLE DEL LILI EN EL PLANO DE CALI

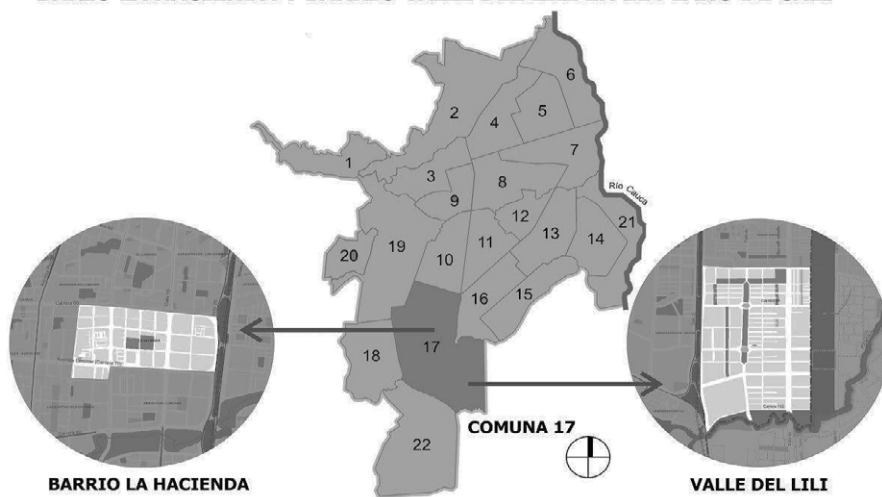


Figura 1. Barrio de La Hacienda y barrio del Valle del Lili en plano de Cali. Fuente: autor.

Centrándonos en el barrio de La Hacienda, este está situado en la zona noreste de la Comuna 17, entre la calle 18 al norte, la 14 al sur, la carrera 70 al oeste y la Simón Bolívar al este. Sin duda, estas grandes vías colectoras -las primeras-, y vía arterial la última, encapsulan al barrio en un área espacial perfectamente delimitada. El eje central de la zona lo compone una gran área verde dividida por el cruce de norte a sur de la calle 15 y rodeada por urbanizaciones de edificios o condominios de viviendas unifamiliares; todas ellas cerradas mediante muros. Ha de destacarse la carrera 14 con la calle 66 puesto que, además de ser una vía colectora que delimita el barrio, es donde se encuentran localizados (si bien en la acera más al norte) la mayoría de pequeños locales y negocios (en número de 16, más un pequeño centro comercial), los cuales abastecen a los residentes cercanos. Con respecto al barrio Valle del Lili, este se encuentra ubicado más al sur de la Comuna 17. Sus vías vehiculares principales son al norte la carrera 86, al sur la carrera 99 y al este la calle 42 (todas ellas colectoras), al oeste la arteria, bastante congestionada, Simón Bolívar. El predominio del uso del suelo en su mayoría es también residencial con una presencia notable de edificios multifamiliares y condominios de viviendas unifamiliares, si bien ha de señalarse que todavía existen terrenos sin edificación. Las zonas verdes funcionan como grandes separadores de las arterias viales del barrio. En cuanto al sector comercial, cuenta con una gran variedad de centros comerciales y supermercados situados fundamentalmente en uno de sus límites. Dentro del barrio no se han asentado tiendas ni negocios pequeños (si exceptuamos los que se encuentran en el barrio adyacente de Calicanto); lo que predomina en todo caso son algunos puestos de venta ambulante.

La oferta de acceso de los barrios seleccionados

Para escrutar la naturaleza práctica de la motilidad de estas clases debemos, por tanto, interrogarnos acerca de cuál es la oferta de acceso de los dos barrios seleccionados. Sin embargo, nuestra propuesta no se centra en estimar el grado de accesibilidad a partir de la cobertura de los diferentes medios y servicios de transporte teniendo en consideración la distribución de la población en un territorio; tal y como así lo hacen Jaramillo, Lizárraga y Grindlay (2012) para el caso de Cali. Sin duda, una perspectiva de gran importancia y que sitúa la Comuna 17 (comuna en la que se ubican los dos barrios seleccionados) con una *sobreprovisión moderada* (*moderate overprovision*) de la oferta en función de la demanda del sistema de transporte colectivo. Más bien, el

objetivo es describir los recursos materiales y no materiales de movilidad que ofrece un determinado hábitat a sus residentes. Para ello, el acceso ha sido definido como el

(...) conjunto de elecciones posibles en un lugar en relación con la movilidad. Cada desplazamiento puede hacerse de diversas maneras: trasportándose o comunicándose; a pie, en transporte colectivo o en transporte privado; solo o acompañado, etc. (Almaraz et al., 2010: sp).

A su vez, el acceso se compone de dos elementos: los opcionales (medios de comunicación y transporte disponibles) y los condicionales (accesibilidad en términos de precio y horario, aparcamiento, etc.).

Partiendo de algunos de estos ítems, sendas vecindades se caracterizan por la presencia de un sistema vial notable compuesto por grandes avenidas en el que predomina un flujo incesante de vehículos; en particular por la avenida Simón Bolívar. En ese flujo el transporte público es variado, destacando los servicios ofertados por el nuevo Sistema de Transporte Masivo (MIO²), el cual ofrece distintas líneas con sus diferentes paradas, siendo el horario de este de lunes a sábado de 5: 00 am a 11: 00 pm; los domingos y festivos de 6: 00 am a 10: 00 pm. El costo del pasaje para todos los servicios de \$1.700 (54 centavos de dólar, siendo el salario mínimo de 229 dólares para el año 2016); mientras que su frecuencia, de carácter imprevisible, en general puede oscilar entre 15 a 30 minutos.

2. El Masivo Integrado de Occidente es un sistema de autobuses rápidos de carácter público-privado inaugurado en noviembre de 2008 en la ciudad de Cali. Su propósito es dar cobertura de movilidad masiva a toda la ciudad.

Más específicamente, en La Hacienda destaca una de las líneas troncales, la cual realiza tres paradas tanto en sentido sur como hacia el norte, así como tres líneas alimentadoras. En cuanto al transporte tradicional, todavía cuentan con una línea la cual atraviesa la ciudad de norte a sur. Junto con ello habría que destacar lo que popularmente se denomina *urbaneos*; es decir transporte informal intermunicipal basado en busetas que recogen pasajeros durante su trayecto dentro de la ciudad. A su vez, el barrio Valle del Lili el MIO ofrece también tres líneas: la primera es un alimentador, la segunda es una pretronal con tres paradas sentido norte y cinco sentido sur y la tercera una troncal con siete paradas. Asimismo, este barrio cuenta también con el transporte tradicional, el cual circula en su mayoría por la avenida Simón Bolívar, y con transporte informal, presentándose bajo dos modalidades: el de taxis *piratas* (vehículos particulares que prestan servicio público colectivo de manera informal) y el *bicitaxismo*, también informal y cuya función es transportar a los clientes de los centros comerciales próximos a sus domicilios. Si bien estos últimos servicios de modalidad no son aludidos por nuestros entrevistados y encuestados, sendos servicios forman parte también de la oferta de movilidad dada; siendo utilizados fundamentalmente por las empleadas domésticas y otros empleados que trabajan en las urbanizaciones analizadas.

Asimismo, habría que destacar que ninguno de los dos barrios cuenta con carriles exclusivos para bicicletas que los integren en la precaria red de vías para ciclistas existente en la ciudad. Del mismo modo, las únicas vías peatonales se localizan en el interior de los barrios, en particular serpenteando las zonas verdes existentes. Con respecto a la conexión entre barrios, puede afirmarse que la transición peatonal no se desarrolla de un modo óptimo debido, entre otras cuestiones, a cierta fragmentación que sufren las vecindades y, por tanto, a su tendencia al confinamiento. Esta tendencia es producto tanto del embolsamiento de estas vecindades por las grandes vías anteriormente mencionadas, por la poca presencia de pasos de cebra *semaforizados*, así como por la ausencia de negocios o locales que fomenten la atracción y con ello la transición entre un barrio y otro.

En suma, ambos barrios, y a pesar de contar con líneas de autobuses públicos y privados, se caracterizan por ofrecer un repertorio de acceso para la movilidad fundamentado

sobre todo en el vehículo motorizado, en particular el privado. Por un lado, el diseño en el interior del barrio basados en amplias vías locales que permiten el flujo vehicular que desemboca en colectoras e incluso arterias principales de la ciudad, la poca existencia de servicios diversos y la poca atracción para la apropiación espacial de la calle (a excepción de algunas zonas, como son los parques); y por otro, la ausencia de vías para ciclistas, la tendencia a cierta segregación y fragmentación con respecto a barrios circundantes y la presencia notable de centros comerciales que funcionan como los espacios de sociabilidad preferidos, todo ello podría interpretarse como que proporciona a sus residentes un tipo de *capital territorial* que a la par que se muestra en líneas generales operativo y relativamente eficaz también rebaja el horizonte de la diversidad en la práctica de movilidad cotidiana.

Competencias y apropiación en la movilidad cotidiana

Con esta descripción genérica del acceso, nos planteamos una serie de interrogantes acerca de las prácticas de movilidad implementadas por los residentes de dichos barrios, de los recursos de que disponen y cómo los utilizan, de cuáles son algunos de sus motivos de movilidad cotidiana y qué relaciones se pueden establecer entre estos y sus lógicas de desplazamientos.

Para responder a estos interrogantes debemos recurrir, por un lado, a la noción de competencia y, por otro, a la de apropiación. Con respecto a la primera, esta estaría compuesta de "... las habilidades físicas (ver, andar, etc.), de las habilidades adquiridas (licencias para conducir, conocimiento de idiomas para viajar...) y de las habilidades organizacionales (que requieren información, espontaneidad, etc.)" (Almaraz et al., 2010: sp). Si bien esta dimensión incluye los hábitos personales también se encuentra permeabilizada por lo social, por cuanto depende de la experiencia personal y de los procesos de socialización en los que haya estado inmerso el propio sujeto. Y en relación con la apropiación, esta se refiere a la capacidad del individuo para interpretar su grado de movilidad a partir de la oferta de acceso y de sus competencias. Este proceso se configura gracias a las aspiraciones, planes, valores, percepciones y hábitos del propio individuo. Por tanto, esta dimensión se revela central en el análisis de la motilidad por cuanto articula las otras dos variables y permite indagar sobre la capacidad de agencia de los sujetos.

La dimensión de las competencias

Precisamente, y en orden a analizar el tipo de competencias de los residentes, la primera cuestión a resaltar es la tendencia de los hombres a desplazarse más en comparación con el grupo de mujeres. De hecho, como así se puede apreciar en la Figura 2, es el grupo de mujeres las que realizan en su mayoría 1 a 2 viajes de promedio (el 62,9%), mientras que los hombres se destacan por realizar de 3 a 6 viajes (59,3%).

Esta tendencia, pensamos, puede explicarse al menos por tres motivos: por un lado, existe un mayor porcentaje de hombres con permiso de conducción³ (33,3 % de diferencia; no en vano, según nuestros datos, el 84,5 % de los hombres dicen conducir algún tipo de vehículo motorizado, mientras que en el caso de las mujeres descendía al 56,7 %, ver Figura 3); por otro, seguramente por la mayor inserción de estos en el mercado laboral, lo que implica tener que circular por la ciudad y apropiarse del vehículo privado cuando en el hogar solo se dispone de uno; y por último por los destinos no laborales de los desplazamientos, donde los hombres encuestados tendían a desplazarse con más frecuencia por motivos recreativos que las mujeres.

3. Una gran mayoría de hombres poseían licencia de conducción de automóvil -más del 90 %-, mientras que en el caso de las mujeres se reducía al 66,7 %.

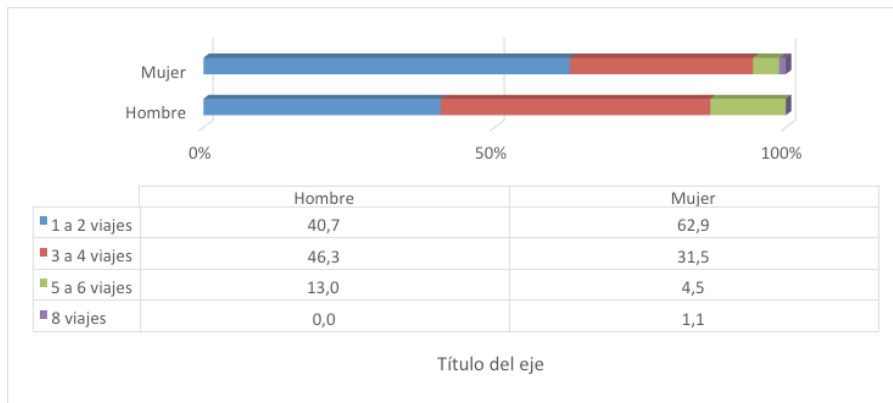


Figura 2. Frecuencia de viajes en una jornada. Fuente: Autor.

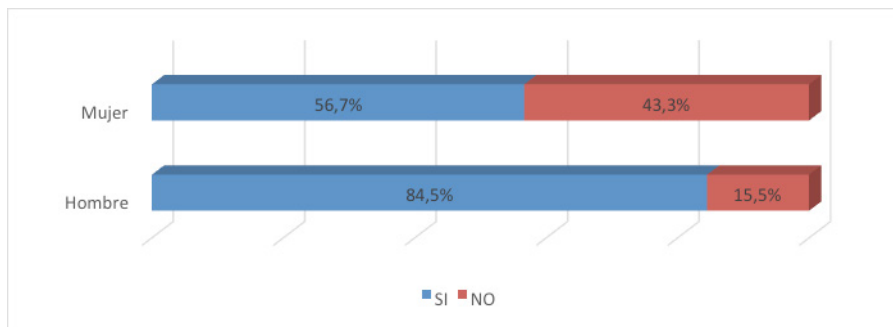


Figura 3. Conducción de algún tipo de vehículo motorizado y no motorizado. Fuente: Autor.

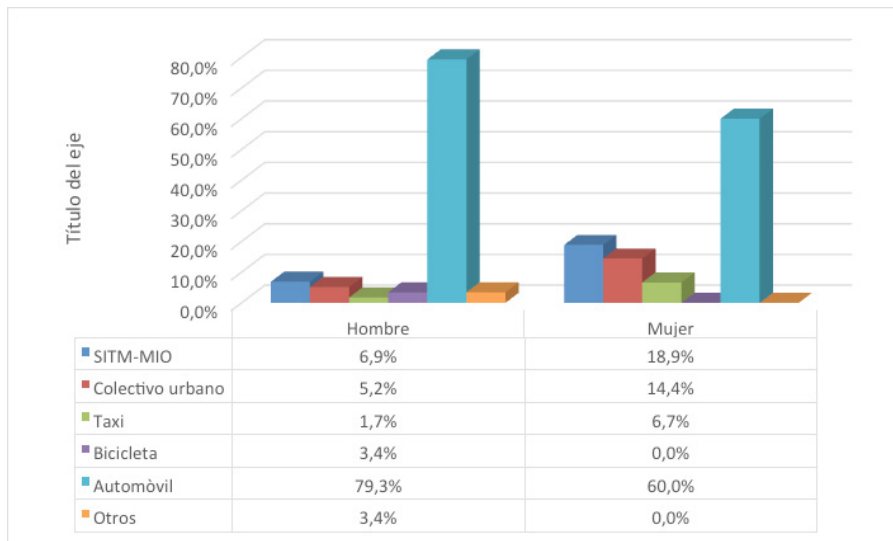


Figura 4. Medio de transporte utilizado con mayor frecuencia. Fuente: Autor.

Ambas cuestiones también explican que, si bien ambos grupos se desplazan habitualmente en automóvil, son las mujeres las que se ven obligadas a alternar el automóvil con otros medios de transporte tales como el taxi, el MIO y el colectivo urbano. Aspecto que puede comprobarse en la Figura 4. Asimismo, estas combinaciones de transportes si bien reflejan un desigual acceso a los vehículos privados, también demuestran cierta capacidad de este segmento de población –el de las mujeres– en la reorganización espontánea de su movilidad con base en la oferta existente.

Sin embargo, ha de señalarse que la utilización de estos transportes colectivos por las mujeres no se produce de un modo del todo frecuente, ya que el 60 % de ellas reconocía utilizar siempre el automóvil (por el 79,3 % de los hombres), a diferencia del solo 18,9 % que afirmaban utilizar el MIO regularmente. Esto explicaría el desconocimiento de buena parte de los residentes –tanto hombres como mujeres encuestados– sobre los horarios del MIO (86,7 % de desconocimiento); sobre las paradas y líneas de este (de

las seis paradas preguntadas, solo una de ellas alcanzaba el 41 % de conocimiento, el resto estaba por debajo del 25 %; mientras que con respecto al destino de las líneas, las cinco estaban por debajo del 18 % de conocimiento de los entrevistados); o sobre el costo del pasaje de los otros transportes colectivos (43,3 % de desconocimiento). Podría establecerse la hipótesis de que las mujeres son las que poseen un mejor conocimiento sobre estos aspectos, dado que estas son en última instancia las principales usuarias del transporte público.

En efecto, si bien en las últimas décadas las condiciones estructurales en Colombia han favorecido que las mujeres se incorporen como conductoras de sus propios vehículos, lo que se observa es todavía una cierta división sexual de la movilidad con respecto al uso intensivo del automóvil y su compatibilidad con otros medios de transporte, tendencia que no solo se produce en este contexto particular. Ureta (2009), en su estudio sobre el uso del automóvil en sectores populares de la ciudad de Santiago de Chile, apunta a unas conclusiones similares cuando afirma lo siguiente:

Finalmente es relevante destacar que el uso cotidiano del automóvil no todos los miembros del hogar tienen los mismos roles. Por el contrario, existe una clara demarcación interna entre diferentes tipos de usuarios. Esta demarcación está dada por el rol completamente pasivo que tienen las mujeres en las prácticas de automovilidad en estas familias (2009: 83).

Apreciación que es corroborada por el trabajo de Jirón (2007) y Lazo y Contreras (s.f.) en Santiago de Chile y de Vega (2004) en la ciudad de Lima, por cuanto demuestran que el rol social que es otorgado a la mujer -independientemente de su clase social- generalmente la sitúa con respecto a la movilidad en una posición subalterna. Por su parte, Avellaneda (2009) obtiene las mismas conclusiones cuando analiza la relación existente entre el modelo de área excluyente basado en la urbanización insular de una ciudad española, el acceso a la movilidad y las formas desventajosas de desplazamientos de sus residentes mujeres.

Esta relativa diferenciación de género también tiene su correlato en los desplazamientos en el interior del barrio, puesto que se observa que las mujeres son las que más se inclinan por andar en comparación con los hombres: el 83 % de las encuestadas afirmaban que preferían caminar por el barrio a utilizar otro medio de transporte, mientras que para los hombres ese porcentaje bajaba al 75,4 %⁴. Ha de advertirse que por lo observado el desplazarse peatonalmente por estas vecindades es una práctica no masiva ni extensiva debido a tres factores: la percepción de inseguridad asociada a la calle, el repliegue hacia los espacios privados y centros comerciales de las clases medias como consecuencia de esa percepción de inseguridad así como de la configuración de nuevos gustos de consumo y ocio y, por último, por la sensación de rapidez y comodidad que les proporciona desplazarse en automóvil aunque sea en distancias relativamente cortas. Solo se ha observado un uso intensivo, aunque no extensivo, en aquellos lugares públicos próximos a las residencias destinados al ocio deportivo como son algunas zonas verdes (García y Peralta, 2016). Por tanto, la circunstancia de que sean en parte las mujeres las que transitan más por el barrio y que parte de sus destinos sean los supermercados y centros comerciales de proximidad podría estar conectada con su relativo menor acceso y disponibilidad de vehículos privados.

Retomando esa tendencia hacia la división sexual de movilidad, pensamos que esta podría implicar cierta pérdida de competencias con respecto a la capacidad de conducción de este sector analizado de las mujeres, ya que han ido delegando esa función parcialmente en familiares próximos. En nuestra opinión esto podría conllevar a un posible incremento de la dependencia de esas mujeres encuestadas, puesto que parte de sus desplazamientos quedan regulados y supeditados a la voluntad y a acuerdos

4. Por barrios y para ambos sexos, en La Hacienda el 81,8 % decía preferir caminar, mientras en el Valle del Lili este porcentaje descendía hasta el 72,7 %. Del mismo modo, en el primer barrio el 58,2 % afirmaba acudir con mucha frecuencia al parque (práctica que se suele hacer en automoción a pie), mientras que en el segundo descendía al 16,7 %. En nuestra opinión, estas diferencias podrían explicarse por el carácter sociourbanístico más consolidado del barrio de La Hacienda en comparación con el del Valle del Lili, si bien estos, junto con la posesión de un automóvil (en La Hacienda afirmaba tener al menos uno el 81,7 % de los encuestados, mientras que en el Valle del Lili este porcentaje aumentaba hasta el 94,3 %) son algunos de los pocos ítems en los que han podido percibirse diferencias significativas entre ambas vecindades.

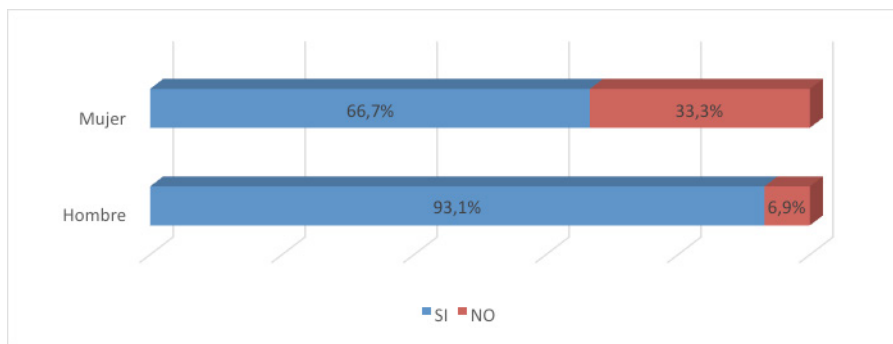


Figura 5. Posesión de licencia de conducción de automóvil. Fuente: Autor.

tácitos establecidos con algún miembro de la familia; ello a pesar de que algunas de ellas poseen licencia de conducción, así como experiencias previas en el manejo de sus propios vehículos (ver la Figura 5). Puede afirmarse, tal y como se mencionó, que cuando el hogar dispone de un solo automóvil (según nuestros datos esto corresponde al 29,1 % de las familias), este es utilizado fundamentalmente por el hombre, lo que, según Featherstone et al. (mencionado en Ureta, 2009: 84), restaría a estas mujeres de un dispositivo central no solo para la integración en el mercado laboral y en la esfera pública sino también “...para la logística de mantener las relaciones mundanas del hogar”.

Esta hipótesis es apuntada en parte a partir de lo narrado por algunas de las entrevistadas: “En taxi o me llevan o me traen (...) A veces me hace el favor mi papá o mi esposo” (V. M, 31 años, diseñadora y ama de casa, reside en La Hacienda). “El vehículo propio es porque me lleva mi esposo en las mañanas y en la tarde ya tengo que coger el transporte público hasta la casa”, nos comentaba la señora H. (psicóloga, de 38 años, residente en Valle del Lili). O el caso de la señora M. (53 años, auxiliar de enfermería y residente en Valle del Lili) que en relación con desplazamientos de tipo recreativos es su novio quien se encarga de su movilidad. O, en su defecto, se inclinan por el taxi, como la joven M. (comunicadora social de 25 años, residente en La Hacienda). Todo ello a pesar de que muchos de sus desplazamientos se despliegan hacia el sur de la ciudad, saben conducir y valoran positivamente la circunstancia de poseer un auto dado que les proporciona mayor libertad y disponibilidad. Esta cierta diferenciación sexual en el acceso al vehículo privado motorizado también se ve confirmada con las cifras de pretensión de adquirir un automóvil recogidas en el informe Cali cómo vamos 2014, en el que se muestra que en las comunas del sur un 13 % de hombres afirmaban tener planeado comprar uno, mientras que el porcentaje para las mujeres bajaba al 8 %.

La dimensión de la apropiación

Situándonos en la cuestión de la apropiación: ¿Cuáles son los motivos que esgrimen tanto hombres como mujeres en relación con las preferencias y uso de unos determinados medios de transporte en detrimento de otros? Tal y como puede observarse en la Figura 6, sendos grupos reconocían que el aspecto económico era importante pero no definitorio; mientras que la seguridad y lo ecológico apenas eran tenidos en consideración. Sin embargo, el tiempo invertido sí era un factor notable para la elección de un medio de transporte y, por tanto, supremamente valorado junto con la disponibilidad y la comodidad. Obviamente, el tiempo, la comodidad y la independencia están estrechamente vinculados en Cali con el vehículo motorizado privado, en particular con el automóvil. Disponer de un medio de transporte en cualquier momento, no supeditado a horarios, poder establecer rutas personalizadas así como disfrutarlo de un modo íntimo son los motivos que fueron esgrimidos por los entrevistados: “Que uno maneja los tiempos; usted maneja a la velocidad que usted quiera y depende del compromiso que tenga”, nos comentaba C. A. R. (43 años, gerente de una compañía, residente en La Hacienda). “Más práctico, no dependo de un tercero, es mío; entonces,

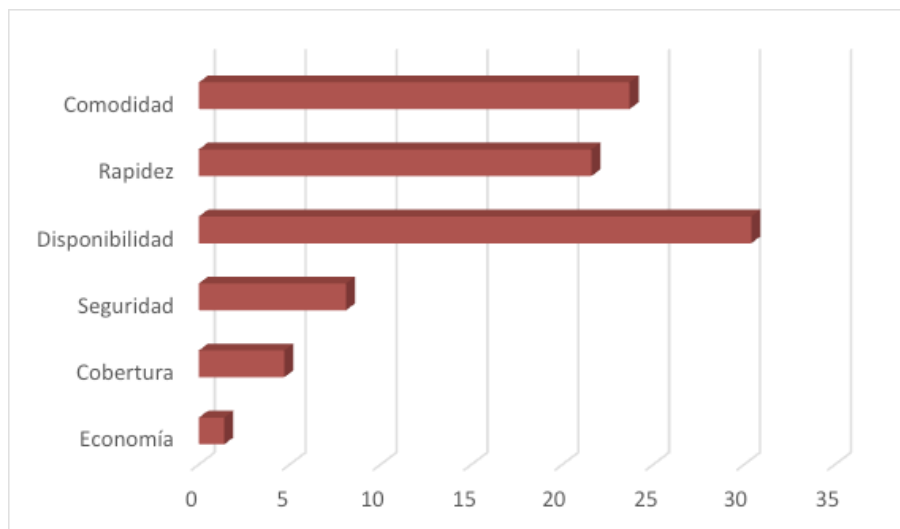


Figura 6. Motivos para la utilización del medio de transporte más frecuente. Fuente: Autor.

cuando quiero me muevo, cuando no, no”, son las palabras de A. G. (38 años, comerciante, reside en La Hacienda); o como nos decía el señor Y. (Ingeniero de Sistema, residente en La Hacienda): “Entonces por eso, por mi comodidad, por desplazarme a la hora que quiero, cuando quiero, por eso, principalmente”.

Independientemente de que sean conductores o pasajeros, la gran mayoría de los entrevistados nos trasladaban esa asociación entre automóvil y confort. Sin embargo, ha de resaltarse que la práctica diaria del manejo del automóvil en Cali no se ejerce de un modo ideal, también presenta no pocos problemas y obstáculos conocidos. Tres de nuestros entrevistados se expresaban al respecto de la siguiente forma: “La movilidad, los trancones, la imprudencia de la gente, la falta de cultura en el manejo, el estrés que se maneja cuando se conduce” (C. A. R., gerente de compañía, 43 años, residente en La Hacienda); “manejar carro en la ciudad es un caos, es un caos impresionante, porque hay muchos trancones, no hay vías para manejar aquí en Cali” (A. G., 38 años, comerciante, reside en La Hacienda); o el señor A. (de 48 años, asistente de mantenimiento, residente en el Valle del Lili) cuando reconocía: “A veces se siente uno como con nervios por tanta cantidad de carros que hay, entonces va uno como un poco asustado...”.

Sin embargo, esa aspereza empírica de la práctica rutinaria de la conducción se decanta en última instancia hacia cierta mixtificación del vehículo privado, a pesar de las condiciones objetivamente adversas para el manejo y que sus resultados gravosos son experimentados no solo corporal sino mentalmente por el propio sujeto. Esta tendencia hacia la estimación del automóvil queda en parte retratada en las palabras de los siguientes entrevistados cuando la mayoría de ellos reconocía esa condición ambigua del auto: “Depende de la hora, en la hora pico pues uno se estresa por los trancones, pero claro a mí me gusta manejar mi carro. Mi independencia, que voy aquí allá”, nos decía V. M. (31 años, diseñadora y ama de casa, residente en la Hacienda); “lo mejor es que uno llega rápido y lo peor es la inseguridad y el trancón” (G. H., 38 años, psicóloga, reside en el Valle del Lili); “... porque tu entras y sales a la hora que quieras, aunque te chupas tráfico y te toca aguantarte el tráfico que hay a determinada hora, pero te ofrece comodidad que no te ofrece ni la bicicleta ni el transporte público...”, (S., 28 años, estudiante de ingeniería, residente en el Valle del Lili) “lo peor los trancones, definitivamente; lo mejor es un tema de comodidad, lo principal, y pues por llegar más rápido a donde lo necesita”, nos comentaba H., (41 años, abogado, residente en el Valle del Lili).

Así pues, esta asociación entre automóvil e imágenes positivas, a pesar de ciertos obstáculos en la práctica rutinaria, se contraponen con los valores negativos que se vinculan sistemáticamente al MIO, más allá incluso de los obstáculos objetivos que

impiden un buen servicio. Este se vincula con una situación de agitación corporal y mental como consecuencia, en primer lugar, de la incertidumbre para los viajes programados que acarrea movilizarse en él. Pensemos que la mayoría de los encuestados (y un porcentaje importante de los individuos enclavados en este rango de edad y clase social) trabajan, por tanto, su movilidad está en buena parte prefijada. Cualquier imprevisto que ocasione demora o una mayor inversión de tiempo generan un profundo malestar. Tal y como ya lo anunció Nowotny (1994), el tiempo en nuestra sociedad ha sido reconceptualizado entendiéndose ahora como un recurso escaso y, por tanto, susceptible de planificación en aras de su maximización. Recordemos como Georg Simmel ya aludía a este rasgo como uno de los aspectos definitorios de la de la consolidación de las metrópolis industriales. Rasgo que se corporiza en la presencia mayestática del reloj tanto en espacios públicos, caso de las estaciones de trenes; como en los bolsillos de los propios viandantes. Según el sociólogo alemán "... la técnica de la vida en la gran ciudad no es concebible si todas las actividades y relaciones recíprocas no están ordenadas con la mayor puntualidad dentro de un esquema temporal supra-subjetivo" (1999: 91). Así se expresaban algunos entrevistados a la pregunta de qué sentía cuando utilizaban el MIO: "Estrés, más estrés. Claro, porque ya yo llegaba a la estación, con ganas de sentarse y ahí... de pie. Esperar media hora, cuarenta minutos a que llegara el bus, porque si no pasaba lleno y seguía, y entonces otra hora esperando" (A. G., 38 años, comerciante, La Hacienda). S. (28 años, estudiante de ingeniería, Valle del Lili), uno de los pocos ciclistas utilitarios entrevistados, afirmaba que también el MIO le generaba estrés tanto por el tiempo invertido como por no permitirle acceder directamente a los destinos. Al igual que H. (abogado de 41 años, residente en el Valle del Lili) cuando reconocía que lo que sentía utilizando el MIO era "... estrés y que no es un medio de transporte que yo podría decir cómodo (...) me parece que es lento".

Pero esa sensación de desasosiego no solo es experimentada como consecuencia del tiempo invertido en el recorrido. El desánimo cunde, si acaso más, en la propia acción de espera del autobús y la poca fiabilidad y dislocación de la información ofrecida en las estaciones. La joven M. (de 25 años, comunicadora social y residente en La Hacienda) nos lo narra de la siguiente forma: "... cuando lo he tomado, se demora (...) o veces cuando aparecen en el letrero que ya llegaron [los autobuses] o que se demoran dos minutos y se desaparece y luego no llegan"; o A. (48 años, asistente de mantenimiento, residente del Valle del Lili) cuando nos decía que "lo peor del MIO es esperarlo, sí, porque a veces uno se para en una estación o en una parada fuera de la estación y se demora bastante". También las señoras G. H. y V. M. nos bosquejaban un retrato similar: "me parece que es desorganizado, que lo atropellan a uno, no hay orden. Por eso no me gusta (...) toca esperar mucho". (G. H., 38 años, psicóloga, Valle del Lili); "Se demora horrible, de todo..., pero no puedo opinar mucho porque... no lo cojo constantemente". (V. M., 31 años, diseñadora y ama de casa, La Hacienda).

Esta cuestión no es baladí, por cuanto la variabilidad del tiempo invertido en el desplazamiento cristaliza como uno de los factores más destacados en la elección del medio de transporte y en el grado de satisfacción de sus usuarios. De hecho, según la encuesta de percepción llevada a cabo por Ipsos Napoleón Franco para el programa "Cali cómo vamos" de 2014, dos de los aspectos más críticamente valorados del MIO por los usuarios eran la frecuencia de los buses padrones (11 %) y frecuencia de los buses alimentadores (11 %). Estos eran los aspectos peor valorados, solo superados por la cantidad de gente dentro (10 % de valoración positiva)⁵. Van Vugt et al. (1996) ya apuntaban a este factor en su estudio sobre los motivos de la elección del transporte entre los residentes de la periferia de la ciudad holandesa de Deventer: junto con el tiempo absoluto invertido en el viaje, la variabilidad del tiempo aparecía como uno de los motivos principales que explicaban las lógicas de movilidad y la tendencia hacia el uso del vehículo privado motorizado.

5. Otros de los ítems analizados fueron la cantidad de gente dentro de las estaciones (con solo 11 % de valor positivo), seguido de la cobertura de las rutas (líneas) (12 %), la frecuencia de los buses articulados (13 %) y el tiempo en los viajes recorridos (14 %).

En cualquier caso, solo uno de las 20 entrevistados valoraba positivamente el servicio prestado por el MIO. Paradójicamente la única residente que manifestaba que este era su medio de transporte diario. “Me gusta tomar el MIO –nos decía L. M. (53 años, auxiliar de enfermería, residente en Valle del Lili)- porque, aunque a veces se llena y todo eso, pienso como que se mueve más rápido porque tiene sus vías, llega uno más rápido...”. No obstante, sus sensaciones en el uso de este medio de transporte no le permitían definir su experiencia como de placentera, más bien como un ejercicio rutinario. Este aspecto la diferencia drásticamente de los usuarios de automóviles -e incluso de algunos ciclistas- los cuales, en última instancia, sitúan casi siempre la experiencia de la conducción en una dimensión de autorrealización vinculada a la idea de libertad; todo ello a pesar de los obstáculos y problemas mencionados acerca del tránsito vehicular existente en el ámbito urbano.

Indudablemente esta imagen negativa sobre el MIO posee un sustrato objetivo, pues to que son evidentes y bien conocidas las falencias de este sistema de transporte. Sin embargo, llama poderosamente la atención la contundente representación sobre este sistema de transporte de dicho sector cuando su experiencia como usuario es esporádica. Parece que una mala experiencia iniciática, unos planes de movilidad que no pasan necesariamente por el uso del transporte colectivo, junto con la imagen negativa del MIO⁶ puesta en circulación en la ciudad potencian aún más la predisposición de estos residentes a inclinarse por el vehículo privado.

A modo de conclusiones

Podemos afirmar que las preferencias y la práctica de movilidad de la mayoría de los residentes analizados están estrechamente vinculadas con el automóvil. Cualquier desplazamiento hacia el exterior, e incluso en el interior, se formula desde el vehículo privado. En nuestra opinión esta tendencia es producto de la existencia de un sistema de transporte colectivo poco eficaz en términos de rapidez, comodidad y previsibilidad, a lo que habría que sumarle la configuración de un hábitat que estimula el uso (e incluso el abuso) del automóvil como consecuencia de su inclinación hacia la fragmentación y zonificación residencial de los barrios, pero también de un *habitus ambulante* configurado por estas clases medias en el que los planes de viaje o de movilidad están supeditados al cálculo del coste en tiempo y disponibilidad que debe invertirse. Sin embargo, si hemos definido la motilidad como la capacidad de desplazamiento real o potencial, se puede afirmar que la mayoría de los residentes disponen de recursos para satisfacer sus necesidades de movilidad. Esta satisfacción queda consumada en el uso del automóvil, incluso a pesar de los inconvenientes que se experimentan en la conducción diaria.

No obstante, podría puntualizarse que no todos los segmentos sociales ni sujetos poseen el mismo capital de motilidad. Una parte relativa de las mujeres analizadas han delegado parte de este capital en sus familiares, en especial en lo que hace referencia al grado de disponibilidad en el acceso a un transporte propio, lo que rebaja, pensamos, el nivel de su autonomía móvil. No obstante, y paradójicamente, como consecuencia de esa misma causa es este sector de mujeres el que demuestra poseer un poco más de competencias que los hombres encuestados debido a que es capaz de recombinar y reprogramar más eficientemente su movilidad a partir de los medios de transporte ofrecidos.

Más allá de estos resultados, sería interesante y sugerente seguir profundizando en algunas de las cuestiones relativas a la movilidad cotidiana y al tipo de modos habitacionales basados en el encerramiento residencial; en particular, dada la escasa producción científica que existe en Colombia y, en especial, en Cali. Uno de los posibles aspectos

6. El 64 % de la población de Cali (el 66 % en las comunas del sur) consideraba que los servicios de este sistema eran peores que los ofertados por los otros medios de transportes colectivos como son los buses, busetas y colectivos (Cali cómo vamos, 2014).

a analizar podría centrarse en los procesos de resocialización y experiencia cotidiana de la movilidad de los sectores más jóvenes que residen en estas urbanizaciones: por tanto, describir y explicar esos procesos de transición que implica ser sujetos dependientes en los desplazamientos urbanos a sujetos autónomos, así como las expectativas que puede generar esa transición. Este aspecto permitiría conocer de primera mano futuras tendencias en la movilidad -y sus motivos- situadas en un contexto y en una clase socioterritorial particular. Otro de los aspectos a profundizar podría referirse a las tácticas, estrategias y planes de movilidad cotidianos de los residentes adultos (prestando especial atención a la variable sexo en orden a estimar cómo esa movilidad está asociada a un estilo de vida propio). Resultados que permitirían inferir si existen patrones de movilidad interiorizados; es decir, una cultura de movilidad más allá de los recursos y alternativas de movilidad disponibles por el hábitat. Y un tercer aspecto apuntaría al grado de capacidad resiliente de estos barrios semicerrados con respecto al ámbito de la movilidad. Esto implicaría entrecruzar, por un lado, la oferta de acceso y, por otro, los patrones y modelos ideacionales de movilidad que poseen sus residentes. Todo ello con el fin de reflexionar acerca de la capacidad de los residentes de un hábitat determinado -como es el de estos barrios- para adaptarse a posibles escenarios de riesgos en los que la movilidad hegemónica pudiera estar sometida a una situación de crisis: en definitiva, qué alternativas de movilidad ofrece este tipo de hábitat y si estos son óptimos para que sus residentes puedan adaptarse sin traumatismo a un nuevo contexto de movilidad cotidiana.

AGRADECIMIENTOS: Desearía agradecer a la Universidad del Valle por haber financiado este proyecto con recursos procedentes de la Convocatoria Interna (CC: 6166) así como al equipo de monitores y estudiantes que me ayudaron, y que constituyó un pilar fundamental en el buen desarrollo de la investigación: a Diana P. Valdés, José Fabián, María Pilar Peralta, Patricia Pantoja, María José Gómez, Sharly Reginfo, Isabel Lorena y Brian Trujillo.

Bibliografía

- » ALMARAZ, J., DEL PINO, J. A., IZQUIERDO, J., de Dios, GARCÍA, F. J., CILLERO, A., BOUZADA, P., JIMÉNEZ, J. M., TÁULER, Á., SÁNCHEZ, V., LLORET, M^a C., SOSPREDA, M^a J. (2010) Transporte y elección modal. Aplicaciones de sociología de la movilidad, en *X Congreso Español de Sociología* <http://www.fes-web.org/uploads/files/modules/congreso/10/grupos-trabajo/ponencias/697.pdf>.
- » AVELLANEDA, P., 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 Transporte y Territorio* n° 4, Universidad de Buenos Aires. Pp. 47-58. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027082004>
- » BARNEY, B. (2012) La arquitectura en Cali. En Garzón Montenegro (Coop.) *Historia de Cali Siglo XX. Tomo I Espacio Urbano*. Cali: Universidad del Valle, pp. 272-288.
- » BLANCO, J. (2005) Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. *Encontro de Geógrafos da América Latina*, USP. São Paulo, marzo de 2005, pp. 2079-2100. <http://www.observatoriageograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/o4.pdf>
- » BONILLA, R. (2012) Modelos urbanísticos de Cali siglo XX. En Garzón Montenegro (Cop.) *Historia de Cali Siglo XX. Tomo I Espacio Urbano*. Cali: Universidad del Valle, pp 25-85.
- » BOURDIEU, P. (1999) *Razones prácticas sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama
- » BOURDIEU, P. (2003) *Cuestiones de sociología*. Madrid: Istmo.
- » BOURDIEU, P. (2012) *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. México DF: Tauro.
- » CALI CÓMO VAMOS (2014) *Encuesta de percepción ciudadana 2014*. http://media.wix.com/ugd/ba6905_1c77f70b14714750b9ed7deffb9149f7.pdf
- » CEBOLLADA i FRONTERA, Á. (2006) Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la ren° 48, pp. 105-131. *lación entre el territorio y la movilidad cotidiana. Doc. Anál. Geogr. N° 48*, pp. 105-131. <https://ddd.uab.cat/pub/dag/o2121573n48/o2121573n48p105.pdf>
- » ESPINOSA, L. D. (2012) El Plan Piloto de Cali de 1950: Del Modelo de Ciudad Moderna a la Ciudad Real. En Garzón Montenegro (Cop.) *Historia de Cali Siglo XX. Tomo I Espacio Urbano*. Cali: Universidad del Valle, pp 307-323
- » FLAMM, M., KAUFMANN, V. (2006) Operationalising the concept of motility: a qualitative study”. *Mobilities*, 1 (2), 167-189. http://www.researchgate.net/profile/Vincent_Kaufmann/publication/37446531_Operationalising_the_Concept_of_Motility_A_Qualitative_Study/links/oob4952594f164556e000000.pdf
- » GARCÍA, F. A., PERALTA, M. del P. (2014) Urbanizaciones cerradas y su vinculación con el espacio exterior en la ciudad de Cali: una propuesta metodológica para su análisis. *Prospectiva*, Vol. 19, Universidad Del Valle, p.197-224. <http://praxisfilosofica.univalle.edu.co/index.php/prospectiva/article/view/3186>

- » GARCÍA, F. A., PERALTA, M. del P. (2016) Las urbanizaciones multifamiliares cerradas y su entorno urbano: una nueva geografía simbólica en la ciudad de Cali (Colombia). *Revista EURE* 42(126), pp. 77-96. <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1548/880>
- » GUTIÉRREZ, A. (2005) *Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu*. Córdoba: Ferreyra Editor.
- » HARVEY, D. (1979) *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, Siglo XXI.
- » INDOVINA, F. (coord.). (2007) *La ciudad de baja densidad. Lógicas, gestión y contención*. Barcelona, Diputació Barcelona.
- » JARAMILLO, C., LIZÁRRAGA, C., GRINDLAY, A. L. (2012) Spatial disparity in transport social needs and public transport provision in Santiago de Cali (Colombia). *Journal of Transport Geography* 24 (2012), pp. 340-357 <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312001263>
- » JIRÓN, P. (2007) Implicaciones de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, Vol. 12, N° 29, Caracas Dec. 2005, pp 173-197. http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-37012007000200011&lng=en&nrm=iso&tlng=es
- » JOUFFE, Y. (2011) Las clases socio-territoriales entre la movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase? *Revista Transporte y Territorio*, N°4, Universidad de Buenos Aires, p. 84-117. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/258>
- » JOUFFE, Y., CAMPOS, F. (2009) Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago de Chile. *Revista Urbano* 19, (2009). pp. 7-16.
- » KAUFMANN, V., BERGMAN, M. M., JOYE, D. (2004) Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), pp. 745-756. <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x/epdf>
- » LAZO, A., CONTRERAS, Y. (S.f.) *Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana en Santiago de Chile*. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/o1.pdf>
- » MCDOWELL, L. Z. (2000) *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*. Madrid, Ediciones Cátedra.
- » NOWOTNY, H. (1994) *Time. The modern and postmodern experience*. Cambridge, Polity Press.
- » RODRÍGUEZ, J. (2008) Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE*, vol. XXXIV, núm. 103, diciembre, 2008, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 49-71. <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v34n103/arto3.pdf>
- » SABATINI, F., CÁCERES, G., CERDA, J. (2001) Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *EURE*, 27(82), pp. 21-42. Disponible en <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1258>.
- » SEN, A. (2000) La pobreza como privación de capacidades. En SEN, Amartya *Desarrollo y Libertad*, Bogotá, Editorial Planeta, pp. 114-141.
- » SELLER, M. (2003) *Automotive Emotions: Feeling the Car*. Department of Sociology, Lancaster University at: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc124ms.pdf>

- » SIMMEL, G. (1999) Las grandes ciudades y la vida intelectual. En URRUTIA, Víctor (Comp.). *Para comprender qué es la ciudad. Teorías sociales*. Pamplona, Editorial Verbo Divino, p. 89-96.
- » URETA, S. (2009) Manejando por Santiago. Explorando el uso de automóviles por parte de habitantes de bajos ingresos desde una óptica de movilidad sustentable. *EURE*, Vol. XXXV, N° 115, Pontificia Universidad Católica de Chile, p 71-93. <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v35n105/arto4.pdf>
- » URRY, J. (2004) The system of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21 (4/5), p. 25-39. <http://tcs.sagepub.com/content/21/4-5/25.short>
- » VAN VUGT, M., MEERTNES, R., VAN LANGE, P. (1996) Commuting by car or public transportation? A social dilemma analysis of travel mode judgements. *European Journal of Social Psychology*, Vol. 26, p. 373-395. <http://www.professormarkvanvugt.com/images/files/CommutingbyCarorPublicTransportation-EuropeanJournalofSocialPsychology-1996.pdf>
- » VÁSQUEZ, E. (2001) *Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio*. Santiago de Cali.
- » VEGA, P. (2004) Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia. *Anthropologica*, vol. xxii, núm. 22, pp. 31-62. <http://www.scielo.org.pe/pdf/anthro/v22n22/ao2v22n22.pdf>.
- » VIDAL-KROPPMAN, S. (2013) La articulación global-local o cuando los actores privados construyen una nueva ciudad, *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, Vol. X, núm. 218 (39), 1 de agosto de 2006. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-39.htm>

Francisco Adolfo García Jerez / adolfo.garcia@correounivalle.edu.co

Doctor en Antropología Social, actualmente es profesor asistente del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad del Valle (Cali, Colombia). Sus principales ámbitos de estudio son el espacio público, la movilidad cotidiana y los movimientos urbanos. Sus últimos artículos han sido publicados en revistas tales como EURE, Latin American Perspectives y Revista Sociedad y Economía.