

Desigualdad, estrategias de movilidad y capital espacial: una aproximación a la experiencia de dos barrios periféricos de la ciudad de Cali¹

Diana Patricia Valdés Zambrano

Magister en Estudios Urbanos por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO- Ecuador) y Socióloga por la Universidad del Valle (Cali, Colombia).

Investigadora del Laboratorio Urbano Regional del CIDSE de la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, Universidad del Valle, Colombia. Integrante del Grupo de Trabajo: Desigualdades Urbanas – CLACSO.

ORCID: 0000-0001-9319-6505

E-mail: diana.valdes@correounivalle.edu.co

Fecha de recepción: 04/10/2021

Aceptación final: 05/04/2022

El capital espacial es un tipo de recurso individual y colectivo que se adquiere a partir de las condiciones materiales objetivas (oportunidades y ventajas) y subjetivas inherentes al individuo y a su hogar (capacidades y experiencia). Estas condiciones permiten identificar el grado de apropiación del territorio por medio de las prácticas cotidianas de movilidad. Este trabajo propone analizar los factores que han configurado las diferentes potencialidades y posibilidades reales de movilidad de las personas que residen en dos barrios vulnerables de la comuna 20 de Cali. Se desarrolló una metodología mixta que contó con 375 participantes entre los 15 y 70 años de edad, siendo la mayoría mujeres (63%) y de ingresos bajos. La información fue recolectada mediante un cuestionario que exploraba datos socioeconómicos, destrezas, acceso a medios de transporte y elección modal. También, se realizaron 12 entrevistas semi-estructuradas en las que se abordaron experiencias, percepciones y hábitos de movilidad. Los hallazgos indican que los desafíos que presenta moverse dentro de un espacio urbano conforme a condiciones mediadas por un contexto social, espacial, económico y temporal pueden generar un grado diferencial de apropiación del territorio. En este sentido, ante la ausencia de oportunidades de movilidad incluyentes, la profunda desigualdad social y territorial se manifiesta en inequitativas estrategias populares de adaptación, resistencia y apropiación de la ciudad.

¹ Este artículo está basado en la investigación de Tesis de Maestría en Estudios Urbanos titulada: “Movilidad cotidiana, apropiación y uso del territorio en la ladera de Cali: una aproximación a la experiencia de los habitantes de los barrios La Sultana y Lleras Camargo” de la FLACSO –Ecuador 2018.

Palabras clave: movilidad cotidiana, territorio, desigualdad social, capital espacial, Cali.

Inequality, mobility strategies and spatial capital: An approach to the experience of two peripheral neighborhoods in the city of Cali.

Abstract

The “Spatial Capital” is a type of individual and collective resource that is acquired from the objective material conditions (opportunities and advantages) and subjective conditions, inherent to the individual and his household (capabilities and experience). These conditions make it to identify the of appropriation of the territory through daily mobility practices. This work proposes to analyze the factors that have configured the different potentialities and real possibilities of mobility of people residing in two vulnerable neighborhoods of Cali’s commune 20. A mixed methodology was developed with 375 participants between 15 and 70 years of age, whom were women (63%), and of low income. The information was collected through a survey that explored socioeconomic data, skills, to means of transport, and modal choice. Twelve semi-structured interviews were also conducted, addressing experiences, perceptions, and mobility habits. The findings of this study indicate that the challenges of moving within an urban space according to conditions mediated by a social, spatial, economic, and temporal context can generate a differential appropriation of the territory. In this sense, in the absence of inclusive mobility opportunities, the social and territorial inequality manifests in inequitable popular strategies of adaptation, resistance, and appropriation of the city.

Key words: Daily mobility, territory, social inequality, spatial capital, Cali.

1. Introducción

Las formas urbanas de desplazamiento entre individuos se han ido transformando a través de los años, coincidiendo significativamente con los cambios estructurales que ha sufrido la modernización de las ciudades en América Latina, la transición de los medios de transporte y la limitada oferta de infraestructura en algunas zonas (CAF 2011; Jirón, Lange, y Bertrand, 2010; Miralles-Guasch y Cebollada, 2003; Montezuma 2003; Vasconcellos, 2015). De este modo, la movilidad cotidiana permite evidenciar los rasgos fundamentales de las desigualdades sociales y territoriales, puesto que es una práctica que manifiesta el grado de apropiación y uso por parte de la población.

Hoy en día las experiencias de viaje de las personas demuestran una accesibilidad diferenciada a los servicios urbanos tales como la salud, la educación, el trabajo, la recreación y el ocio, en las que también inciden ciertas cualidades como la condición socioeconómica, las competencias espaciales y las habilidades de socialización, adaptación y generación de redes.

Así pues, la manera de habitar y de vivir los espacios urbanos puede verse condicionada no solo por la dimensión espacial sino también por los atributos de las

personas en términos de capacidad y recursos; haciendo que la experiencia de movilidad se diversifique entre ricos y pobres, hombres y mujeres, jóvenes y adultos mayores, empleados y desempleados, entre otras categorías (Apaolaza et al., 2016; Delaunay, Fournier, y Contreras, 2011 y 2013; Jirón, Lange, y Bertrand, 2010; Jouffe, 2011; Lazo, 2012). Por lo tanto, la movilidad concebida a la realizada puede variar según su relación con los deseos, necesidades, capacidades y esfuerzos de viaje.

Esta investigación procura contribuir al análisis de la movilidad cotidiana con un enfoque multidimensional que abarca tanto la visión subjetiva del desplazamiento como la visión objetiva del territorio donde se despliega el movimiento de las personas. Centra su análisis en la comprensión del conjunto de factores que configuran unas posibilidades y unas formas de distribución diferencial de la movilidad en dos barrios con altos grados de marginalidad y pobreza ubicados en la zona periférica de Cali. Esta ciudad es un claro ejemplo de cómo la fragmentación espacial se ha profundizado con el transcurso del tiempo, evidenciando áreas sociales excluidas y desconectadas entre sí. Este panorama ha exigido a los habitantes de estas zonas configurar sus propias formas de movimiento recurriendo a diversos medios de transporte (formales e informales) para garantizar el acceso a servicios urbanos.

2. Desigualdad social, movilidad y capital espacial

La movilidad es un fenómeno creciente y complejo que se encuentra integrado por diferentes dimensiones, una de las más relevantes es su estrecha relación con las configuraciones espaciales (Jirón, Lange, y Bertrand 2010; Miralles-Guasch y Cebollada 2003). Los aportes fundamentales y clásicos sobre la movilidad provienen de la sociología urbana y la geografía crítica, ambas esbozadas principalmente a partir de la desigualdad socioterritorial (Castells, 1974; Lefebvre, 1968; Topalov, 1979). No obstante, las investigaciones han avanzado hasta incorporar nuevas dimensiones de análisis, como por ejemplo, las relaciones entre individuos y las clases sociales (Bericat, 1994; Kaufmann, 2002; Urry, 2000). Como tal, la *movilidad urbana* podría ser definida como una “práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas y subjetivas de satisfacerlos”, y de su interacción dentro de un determinado contexto espacial resultan los diversos patrones de movilidad de los grupos sociales o individuos (Gutiérrez, 2012: 68).

Bajo este contexto, las formas de movilidad de los individuos pueden reflejar las recurrentes desigualdades presentes en la ciudad, conllevando así, a su reproducción. Si bien la movilidad se concibe principalmente como una necesidad y como un derecho (Ascher, 2004) que garantiza las posibilidades de acceso a los diferentes servicios básicos para el desarrollo, así como la participación e interacción de los ciudadanos, hoy en día, se observa cómo aquellas posibilidades de movilidad cualifican a las personas y a los espacios mismos, restringiendo el acceso según condiciones sociales, geográficas y de libertad que el sujeto tenga en aquella relación.

Por su parte, el modelo territorial también ha sufrido grandes transformaciones generadas por dos fenómenos antagónicos y, al mismo tiempo, simultáneos, de dispersión y concentración territorial (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Por un lado, se manifiesta una expansión de las ciudades a partir de la ampliación de la oferta residencial, laboral, recreativa y de ocio, comportando la transformación del paisaje urbano compacto. Al mismo tiempo, en algunos lugares específicos, se van concentrando las actividades de mayor valor añadido y prestigio social. De esta manera, se generan cambios en la localización y en las actividades que se producen en las ciudades. De forma paralela, la movilidad de las personas, obligatoriamente, se modifica y se hace necesario el desplazamiento para la ejecución de un sinnúmero de actividades de la vida cotidiana.

Es pertinente, entonces, cuestionarse acerca de: ¿cómo se da esa movilidad?, ¿entre quiénes se desarrolla?, ¿qué tanto pueden influir las condiciones sociales y territoriales en la ejecución de ésta? Y ¿cómo esta práctica social logra determinar el grado de acceso y apropiación de la ciudad por parte de los individuos? Así pues, este panorama atribuye una significativa importancia a las condiciones objetivas del territorio (localización de actividades urbanas, oferta de servicios de transporte, cambios tecnológicos, etc.) y a las dimensiones culturales y subjetivas que acarrearán la movilidad cotidiana.

Algunos autores que han trabajado este tema han argumentado que, si bien la dimensión espacial-material referida en este caso a las características físicas del espacio y la oferta disponible de transporte son factores que limitan el acceso, estos no son los únicos, ya que la accesibilidad también se encuentra relacionada con las condiciones sociales que posee el individuo o su grupo social para poder desarrollar su movimiento por la ciudad (Avellaneda y Miralles-Guasch, 2007; Gutiérrez, 2009; Hernández, 2012; Jouffe y Lazo Corvalán, 2010; Lazo, 2008). Así, también dependerá de las diversas posibilidades o capacidades de desplazamiento de cada persona y que esta variable logre ajustarse a sus necesidades y deseos.

Lo anterior, conlleva a centrar la atención en el individuo y su capacidad de acceder a los espacios donde se ofrecen los servicios y oportunidades. Por lo tanto, la percepción de accesibilidad como una mera dimensión espacial de la movilidad, es decir, la dimensión material (Lévy, 2001) trasciende a la concepción del acceso a bienes y servicios como un atributo de las personas en términos de capacidades y recursos. Esta combinación de elementos es la que se identifica en la idea de *capital espacial* mencionada así, por los autores Apaolaza y Blanco (2015) o la de *motilidad* (Motility en inglés) a través de la cual los autores Kaufmann, Bergman y Joye (2004) y Flamm y Kaufmann (2006) introducen una nueva herramienta conceptual para estudiar la movilidad, atendiendo a los individuos y a sus posibilidades reales de movimiento.

Esta herramienta se puede definir como la capacidad que tienen las personas para moverse dentro de un espacio social y geográfico o como la forma en que un individuo o grupo toma posesión del ámbito de las posibilidades de movilidad y se basa en él para desarrollar proyectos personales. Además, este concepto incluye las competencias individuales y mecanismos de apropiación, los cuales configuran los campos de posibilidades reales para que las personas las contemplen a la hora de

moverse. Los autores Kaufmann, Bergman y Joye (2004) y Flamm y Kaufmann (2006) consideran que la motilidad está compuesta por otros factores que definen el potencial de movilidad dentro de un espacio, factores relacionados con el *acceso* (las condiciones bajo las cuales se pueden utilizar las opciones disponibles en el territorio), las *habilidades* (necesarias para utilizar estas opciones) y la *apropiación cognitiva* (evaluación de las opciones disponibles para sus proyectos).

Por su parte, y basando sus ideas, precisamente, en el planteamiento anterior, Apaolaza y Blanco (2015) logran distinguir tres líneas principales para la definición del concepto de capital espacial: una primera idea que se entiende como un atributo del territorio, es decir, la configuración espacial, la dotación de infraestructura y accesibilidad, siendo estas externas al individuo. Una segunda idea, que enmarca al capital espacial como un atributo del sujeto o del grupo social, haciendo énfasis en la importancia de las competencias, capacidades y experiencias de los individuos. Y una tercera línea que entiende al capital espacial como un atributo de un sujeto social y territorialmente imbricado, el cual combina los elementos ya mencionados, tanto las capacidades del individuo como las posibilidades y limitaciones del territorio.

Bajo estas posturas, se identifica la conjunción de dos dimensiones fundamentales: por un lado, se encuentra la dimensión objetiva, externa al individuo, mencionada como las *condiciones territoriales* (Apaolaza et al., 2016) que dependen tanto de las características del territorio de proximidad como las de la infraestructura, el acceso a servicios básicos, los procesos urbanos intrínsecos como la segregación, exclusión y fragmentación espacial, además de la oferta tangible de vías y servicios de transporte que procuren la conectividad con el resto de la ciudad. Esta dimensión tiene cierta semejanza al enfoque de estructuras de oportunidades desarrollado por Hernández (2012). Y, por el otro lado, está la dimensión subjetiva que contempla aspectos inherentes al individuo y a su hogar, a la cual, los autores Apaolaza et al. (2016) la definen como *recursos de movilidad* y dividen en dos: aquellos recursos materiales y tangibles, como la tenencia de medios de transporte propios, motricidad normal para la realización de desplazamientos, capacidad económica para pagar pasajes, etc. Y aquellos recursos inmateriales, tales como las habilidades y las destrezas que cada persona desarrolla por medio de procesos de socialización, la experiencia individual, el conocimiento del territorio y las estrategias de movilidad que ejecute el individuo a la hora de realizar un viaje.

Este último recurso inmaterial se encuentra muy ligado con el factor de la apropiación desarrollado ampliamente en el concepto de motilidad propuesto por Kaufmann, Bergman y Joye (2004), dado que hace referencia a la manera en cómo las personas interpretan y actúan en función de su grado de acceso y habilidades. Así, la apropiación está vinculada a las necesidades, percepciones, motivaciones, valores y hábitos de los individuos. Se plantea, entonces, la comprensión de la movilidad en relación con los actores y las estructuras que los condicionan a partir de los lineamientos básicos del concepto teórico-metodológico de *capital espacial*, identificando aquel recurso individual que proviene de la combinación de las condiciones materiales objetivas y los atributos subjetivos de los sujetos.

3. Aspectos metodológicos

La elección del método significó la elaboración de un diseño de investigación flexible y exploratorio. Así, pues, con el fin de garantizar la recolección de información de ambas dimensiones (objetiva y subjetiva) este estudio se inclinó por una triangulación metodológica dividida en tres fases:

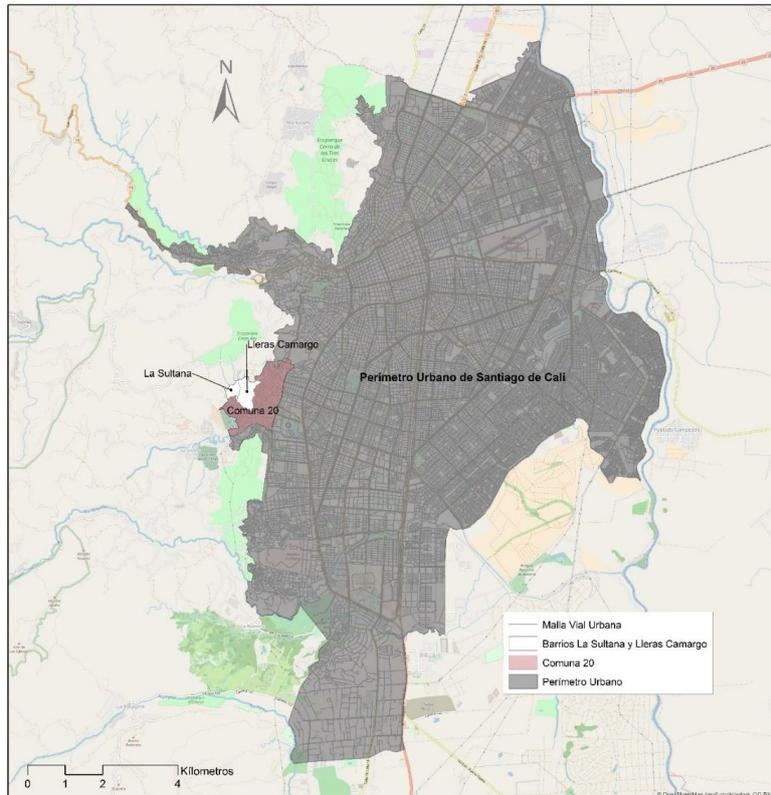
1. Un registro del grado de accesibilidad física ofrecida en el territorio bajo cartografía social con la participación de la comunidad misma. Esta actividad, permitió georreferenciar vías principales de acceso, escuelas, centros de salud, estaciones de policía, centros culturales, parques, etc. Además de capturar la información sobre los medios de transportes disponibles (formal e informal). Y la fuente de datos secundarios de la Infraestructura de Datos Espaciales de Santiago de Cali – IDESC y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del 2014.
2. Una encuesta dividida de la siguiente manera en cuatro módulos: i) datos sociodemográficos del encuestado, ii) destrezas y habilidades, iii) acceso y elección modal y iv) percepción y experiencia. Se obtuvieron los datos sobre las características del hogar, el conocimiento del barrio y de los medios de transporte, motivos y lugares principales de desplazamiento. Se aplicaron 375 encuestas, siendo esta una muestra representativa proporcional a la cantidad de población en cada barrio.
3. La aplicación de 12 entrevistas que tuvieron como objetivo abundar en las experiencias, percepciones y hábitos de movilidad, para, de esta manera, poder conocer e identificar las habilidades y capacidades autónomas y el potencial de movilidad de los entrevistados.

4. Características generales de los barrios seleccionados

Los barrios Lleras Camargo y La Sultana son parte de la comuna 20 que se localiza en la zona de ladera de la ciudad de Cali. Se trata de un área que presenta patrones de segregación espacial, dinámicas de exclusión social y estigmatización por ser territorios que concentran altos índices de marginalidad, pobreza y violencia urbana. Además, ha sido una zona que históricamente ha padecido serios problemas de movilidad y accesibilidad a las centralidades de la ciudad, por tanto, ha sido foco de reproducción de sistemas de transporte alternativos e informales para satisfacer, por un lado, las necesidades de movilidad de la población, y por el otro, una fuente de ingresos para aquellas personas que prestan el servicio.

Para esta investigación la selección de dos barrios no fue con la intención de comparar territorios, sino con el particular interés de dar cuenta de la multiplicidad de experiencias, comportamientos y estrategias espaciales que responden a distintas formas de habitar el barrio y la ciudad.

Figura 1: Ubicación general de los barrios de estudio: Lleras Camargo y La Sultana.



Fuente: Elaboración propia con información de Infraestructura de Datos Espaciales de Santiago de Cali (IDESC).

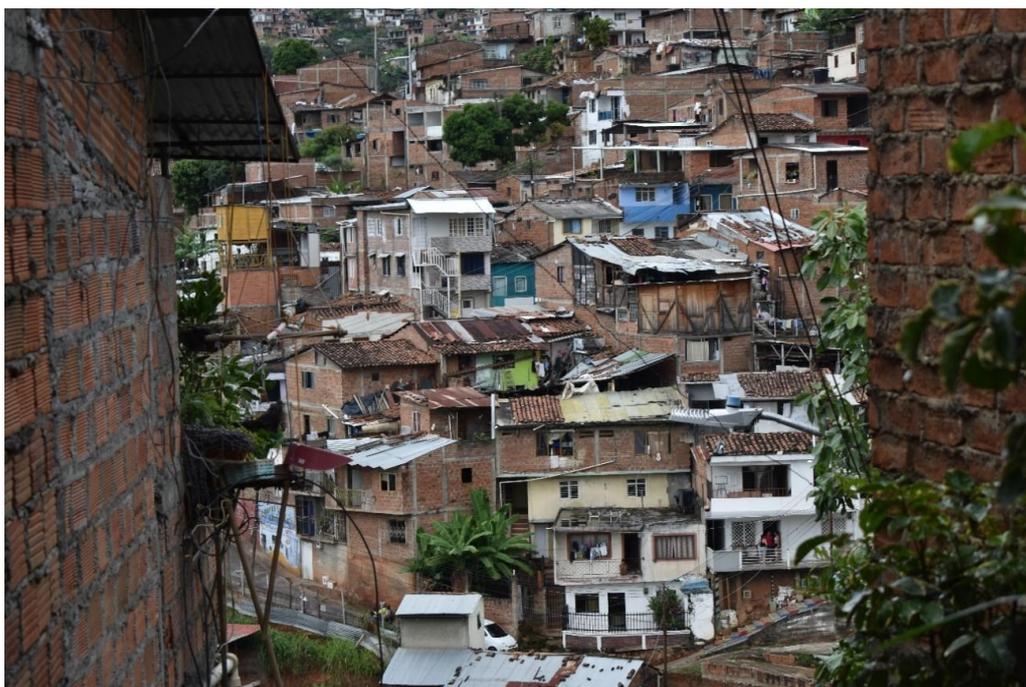
4.1 Contexto socioterritorial: comuna 20 de Cali

Conocida coloquialmente como *Siloé*, la comuna 20 es el epicentro de esta investigación, en donde el 80% de los territorios se han conformado a partir de procesos ilegales de urbanización y el 20% restante, dentro de procesos legalmente constituidos (Caldono et.al., 2014). Esta zona es parte del *corredor social de la periferia pobre de la ladera* (Urrea 1997: 154-56) constituido, desde la década de los 40, por históricos asentamientos con fuertes fenómenos de expansión del perímetro urbano y densificación a causa de las olas migratorias. Caracterizadas por áreas subnormales de alto riesgo por derrumbes o deslizamientos, a nivel social, sus habitantes presentan niveles de escolaridad inferiores a los del resto de la ciudad, con un alto porcentaje de población migrante mestiza-indígena y altas tasas de desempleo y homicidios.

Por su parte, los barrios Lleras Camargo y La Sultana, siendo ambos barrios colindantes ubicados en la parte alta, muestran algunas características que permiten manifestar diferencias estructurales desde el punto de vista de su conformación. Esta situación lleva a identificar la relevancia que adquiere el contexto territorial como un condicionante de las posibilidades materiales de la movilidad en los sujetos. Por un lado, el barrio Lleras Camargo se fundó a partir de un proceso de toma popular de tierras (Ruiz López, 2016) que, en 1959, se incorpora al área urbana de la ciudad. Sin embargo, es reconocido, oficialmente, como barrio en 1964.

Actualmente, tiene una extensión de área de 364 729 hectáreas y, según el Censo del 2005, este tiene una población de 12 512 habitantes distribuidos en 409 manzanas. Limita en la parte alta con los barrios Siloé, Pueblo joven y Brisas de Mayo; y en la parte baja, con el Cortijo. Es importante mencionar que, hoy en día, hay una gran cantidad de viviendas que se encuentran ubicadas en áreas de amenaza y riesgo no mitigable, por lo tanto, sus predios no se encuentran legalizados.

Figura 2: Vista del barrio Lleras Camargo desde el sector La Estatua.



Fuente: Fotografía de José Ruiz (2018).

El barrio La Sultana tiene un área de 192 067 hectáreas y cuenta con una población de 2673 habitantes en 132 manzanas. A principios del año 1972 se inicia, formalmente, la venta de algunos lotes y, años más tarde, se construye el puesto de salud del barrio. En 1988 los habitantes solicitan al alcalde de turno la construcción de una carretera, un acueducto y, sobre todo, una inspección de policía para La Sultana, con el fin de solucionar el incremento de fenómenos sociales como: el consumo de sustancias psicoactivas, la delincuencia común y la consolidación de *fronteras invisibles* producto del surgimiento de pandillas.

Bajo este contexto, La Sultana es considerada como un barrio parcialmente planificado desde sus comienzos (lotes de tierra) y, actualmente, cuenta con el funcionamiento de servicios institucionales como la estación de policía y un puesto de salud. A diferencia de Lleras Camargo, que dado a su desarrollo informal, no posee en su territorio instituciones o sedes de servicios locales, y todavía hoy, persisten viviendas sin ningún tipo de títulos de propiedad.

5. Hallazgos y discusión

5.1 Componente sociourbanístico y oferta de servicios en los barrios

Durante su proceso de urbanización, en general, la comuna 20 ha tenido notables deficiencias en su infraestructura, vías y servicios públicos, justificándose este déficit, desde la administración municipal, como una zona de moderado y alto riesgo geológico (DAGMA, 1998) que no permite, como tal, la inversión pública y en la que, además, tampoco se contempla la posibilidad de una reubicación de estos asentamientos subnormales que aún persisten. Así pues, dada la topografía de la ladera conformada por un relieve inclinado y la ausencia de servicios, transporte o equipamientos urbanos adecuados, la movilidad se ha caracterizado, desde un comienzo, por medios de transporte informales. Por su parte, la mayoría de la infraestructura vial que existe surgió a raíz del esfuerzo constante, la perseverancia y las distintas formas de organización comunitarias que posibilitaron la gestión los recursos necesarios que, a partir de diferentes estrategias como las *mingas*² y los intercambios electorales (votos), lograron la pavimentación de sus vías.

Ahora bien, al realizar el análisis espacial con la información de la Infraestructura de Datos Espaciales de Santiago de Cali (IDESC), el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del año 2014 y los datos resultantes de la cartografía social realizada con personas de la comunidad, se generaron una serie de análisis a partir de la localización de los servicios y equipamientos urbanos más cercanos al área de estudio. En primer lugar, es importante mencionar que, en ambos barrios, la mayoría de las vías vehiculares son irregulares, la pavimentación es rugosa, estrecha y con curvas bastante cerradas, las cuales han sido un factor determinante en la concurrencia de eventos de tránsito. Adicionalmente, estas mismas vías son compartidas con peatones, ciclistas y motociclistas, generando, así, un mayor caos en los flujos. En segundo lugar, también se evidenciaron importantes trazados peatonales que, tanto en La Sultana como en Lleras Camargo, han sido vías de acceso creadas por la autogestión encabezada por los comités de vecinos quienes fueron pavimentando caminos peatonales con gradas (escaleras):

Este barrio antes eran puros tugurios, puros ranchitos. No había pavimentación, las calles eran en tierra, tampoco había agua potable ni electricidad. No había energía normal como ahora, era pegaditos por ahí del poste así de contrabando, no. No había transporte. Tocaba a caballo o a pie desde allá abajo donde lo dejaba el bus [risas]. Luego, la gente se organizó y empezó hacer mingas para pavimentar las calles, entre todos se echaba mezcla [cemento] y así, poco a poco. Las escaleras fueron hechas por la misma comunidad para cortar camino, porque caminar en loma es muy duro. (José)

Estos senderos peatonales son demasiado comunes en la infraestructura de la comuna 20 dada su utilidad para conectar diversas zonas y reducir los tiempos de viaje entre sus habitantes. Se evidencian, entonces, de caminos angostos e inclinados, que, en ocasiones, son escaleras o pequeñas vías pavimentadas o en tierra (ver Figura 3). No obstante, su uso requiere, al menos, de cierta condición

² La *minga* es una tradición precolombina de trabajo comunitario o colectivo voluntario con fines de utilidad social o de carácter recíproco. Esta práctica es muy utilizada por las comunidades en los barrios populares en situación de pobreza y vulnerabilidad social.

física y motriz; supondría, que las personas adultas mayores o con algún tipo de discapacidad difícilmente pudieran acceder a estos caminos conectores.

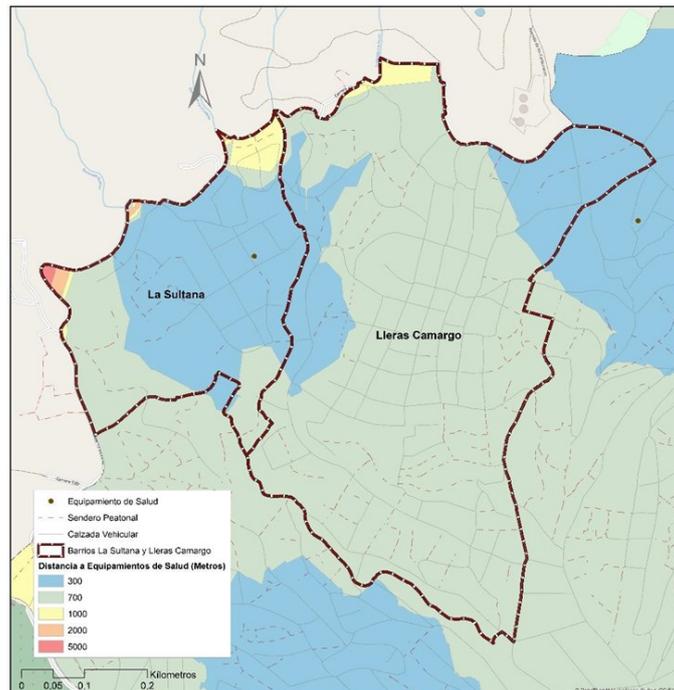
Figura 3. Vías peatonales en La Sultana y Lleras Camargo.



Fuente: Fotografía de Diana Valdés (autora) (2018).

Han sido muchos los esfuerzos de la comunidad por garantizar el acceso a diferentes servicios públicos y a equipamientos urbanos. Sin embargo, el grado de accesibilidad a cada uno de estos varía en función de la distancia. Al realizarse el rastreo de aquellos equipamientos urbanos se evidencia que, en cuanto a servicios de atención en salud, es el barrio La Sultana el que presenta una mayor cobertura debido a su proximidad con el puesto de salud. Aun así, en su parte más alta –donde se encuentra el límite del perímetro urbano de la ciudad– se presenta una distancia entre 1000 y 5000 metros. Mientras que, en el barrio Lleras Camargo, la mayoría del territorio se encuentra a unos 700 metros de distancia de estos servicios.

Figura 4. Distancia a equipamientos de salud.



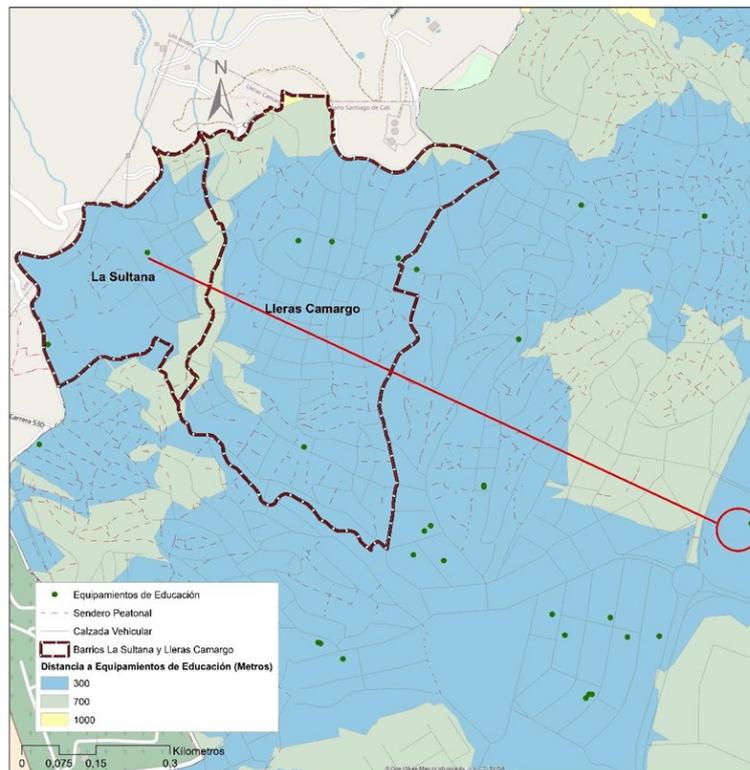
Fuente: Elaboración propia con información de Infraestructura de Datos Espaciales de Santiago de Cali (IDESC).

Ahora bien, en lo referido a los servicios de educación, en estos barrios se evidencia una oferta amplia que combina la pública y la privada. Pese a ello, la oferta actual de educación se limita a la básica primaria y media, por tanto, cuando los jóvenes terminan este ciclo y deben pasar a bachillerato/secundaria, necesariamente, deben trasladarse a las instituciones principales ubicadas en la zona plana de la comuna. Esta situación conlleva a pensar que la oferta educativa en el sector es demasiado básica y precaria, limitando, de esta manera, que los niños y adolescentes tengan acceso, en su proximidad, a centros educativos de alta calidad. Bajo esta dinámica territorial, en un aspecto tan cotidiano como es el hecho de asistir a la escuela, se evidencia un cambio en las rutinas de movilidad, tanto del joven como de las familias en general, por el simple hecho no contar con ofertas de calidad en la proximidad. Tal y como lo manifiestan los entrevistados a continuación:

Pues cerca a mi casa hay el puesto de salud y la estación de policía. Y, pues, colegios, dos colegios... mejor dicho, escuelas de primaria. El colegio de mis hijos que están pequeños está más o menos cerca, toca caminar como diez minutos. (Verónica)

Mi hijo estudia en el Eustaquio Palacios [En la zona plana]. [...] Escogí ese colegio porque es el central, o sea, el principal, uno de los más grandes de por aquí. Allí él hace desde cuarto y hasta once; ya no tengo que estarle buscando colegio porque por aquí cerca solo llegan hasta quinto y tengo que buscar escuela o colegio pa' meterlo. Mientras que ahí está en cuarto y va hasta once. (Wilmer)

Figura 5. Distancia a equipamientos de educación.



Fuente: Elaboración propia con información de Infraestructura de Datos Espaciales de Santiago de Cali (IDESC).

6. Medios de transporte disponibles en el territorio

La oferta actual de transporte público es deficiente e insuficiente. Desde sus inicios, la comuna 20, dada su condición geográfica en pendiente, ha padecido la ausencia de medios de transporte públicos, formales y seguros para realizar sus desplazamientos y conectarse con el resto de la ciudad. Durante la década del 70 empiezan a funcionar los vehículos tipo camperos reconocidos como *gualas* que prestaban servicio de manera informal en la ladera de la ciudad (comunidades 1, 18 y 20). Pese a su alto riesgo en términos de seguridad vial, hoy en día, siguen operando regulados por las autoridades.

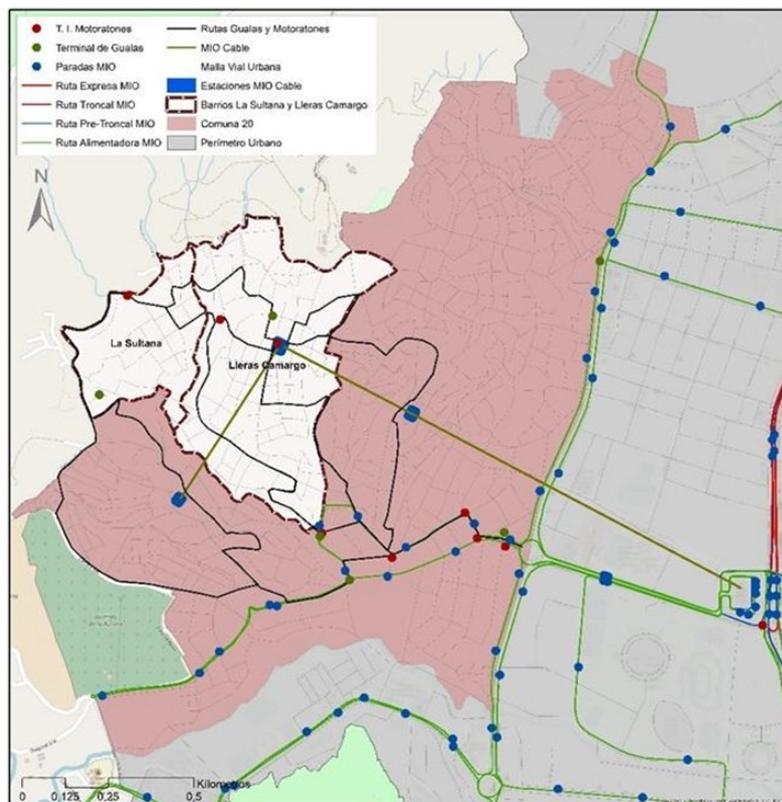
Ahora bien, recientemente han surgido nuevas alternativas de transporte: por un lado, una de carácter informal conocida popularmente como *motoratones*,³ y otra de carácter formal, que se inauguró en el año 2015, un sistema de transporte aerosuspendido llamado *MIO Cable*, integrado al sistema de transporte masivo de la ciudad y que abarca un recorrido que inicia en la Terminal Cañaveralejo y de ahí hacia las tres estaciones de Tierra Blanca, Lleras Camargo y Brisas de Mayo, ubicadas en la parte alta de la comuna 20.

³ Motoratón es un medio de transporte ilegal/informal que se desarrolla en un vehículo motocicleta de 2 ruedas en línea, mediante el cual se transporta a una persona por viaje.

En la Figura 6 se presenta la provisión y cobertura de medios de transporte que prestan servicio público tanto formales (MIO y gualas) como informales (piratas y motoratones). Se evidencia, por ejemplo, que las rutas alimentadoras del MIO (trayectos de color verde) solo operan en la parte plana de la comuna 20, cubriendo una parte del barrio Siloé y de El Cortijo. Esto dado que, mecánicamente, los vehículos de estas rutas alimentadoras no tienen la fuerza ni la capacidad de transitar por pendientes tan inclinadas. Por su parte, el MIO Cable beneficia, principalmente, a las personas que residen en las inmediaciones de las estaciones y que pueden acceder a ellas en menor tiempo y sin costos económicos adicionales. En ambos barrios, se observa que, en los sectores que no cuentan con cobertura del MIO Cable, la oferta se encuentra cubierta por otro tipo, de carácter informal y precario, en este caso, por terminales informales de motoratones y de las gualas que todavía funcionan allí.

Si bien el MIO Cable logra integrar la comuna 20 con la zona plana de ciudad, persisten las opiniones divididas respecto a la facilidad de acceso físico y al costo económico que implica el desplazamiento (costo monetario y costo de oportunidad del tiempo), principalmente, para aquellas personas que se localizan a una distancia considerable de la estación. En este sentido, se podría decir que la eficiencia del MIO Cable puede variar en función de la experiencia que haya tenido el sujeto social, su localización en cuanto a proximidad y su grado de necesidad de uso.

Figura 6: Provisión y oferta de transporte formal e informal en los barrios.



Fuente: Elaboración propia con información de Infraestructura de Datos Espaciales de Santiago de Cali (IDESC).

Es importante añadir que ambos barrios se encuentran ubicados en un espacio periurbano sumamente fragmentado, donde colindan con un reciente dinamismo inmobiliario y zonas tradicionalmente de clases altas de Cali. En materia de infraestructura vial, cuentan con el corredor de Avenida Circunvalar que genera una conexión estratégica con el centro de la ciudad. No obstante, las posibilidades de conexión se encuentran obstaculizadas por la oferta disponible de transporte que se combinan y, en cierta medida, pareciera que se integran entre los formales y los informales; siendo esta dinámica un factor determinante en la configuración de la movilidad cotidiana de los habitantes de esta comuna en particular.

7. Dinámicas del capital espacial en barrios periféricos

Para los dos casos de estudio, las encuestas realizadas y las entrevistas semiestructuradas indagaron acerca de aquellas condiciones territoriales y recursos de movilidad (materiales e inmateriales) dando cuenta de una gran variedad de actividades cotidianas, uso del territorio, percepciones urbanas y de movilidad, etc. Se contó con la participación de personas entre los 15 años y los 70 años de edad, destacándose la categoría de jóvenes que inician la adultez (18 – 27 años), lo cual sugiere un mayor grado de ocupación en diversas actividades cotidianas como: estudiar, trabajar, atención a hijos, recreación y deporte, etc. Estas, necesariamente implican mayores deseos de movilidad y, por ende, una mayor autonomía en los desplazamientos. Es de resaltar la participación mayoritaria de mujeres (63%) en comparación con la de los hombres (37%).⁴

Además, la variable socioterritorial es fundamental, según sea el caso. En estos barrios periféricos, existe una notable mixtura social desarrollada desde su proceso de poblamiento, lo que conlleva a la conformación de una multiplicidad étnico-cultural dentro del territorio, con estilos de vida que manifiestan un mayor arraigo hacia la realización de actividades dentro de su proximidad. Lo anterior, también se argumenta a partir de la baja movilidad social identificada en la población, puesto que la mayoría de los entrevistados mencionaron llevar viviendo varios años en el mismo barrio, inclusive, en la misma locación, en ocasiones durante varias generaciones familiares, descendiendo de quienes estuvieron desde que el barrio era un asentamiento informal.

7.1 Estrategias de movilidad cotidiana y uso diferencial del territorio

En un contexto donde el territorio es altamente fragmentado y segregado, con una desigual dotación de servicios y actividades en su proximidad, además de una oferta de transporte público que se ha caracterizado por su escasez, baja calidad, redes dispersas y mal conectadas, los recursos y capacidades individuales y del hogar asumen un papel fundamental en el capital espacial. Por lo anterior, las

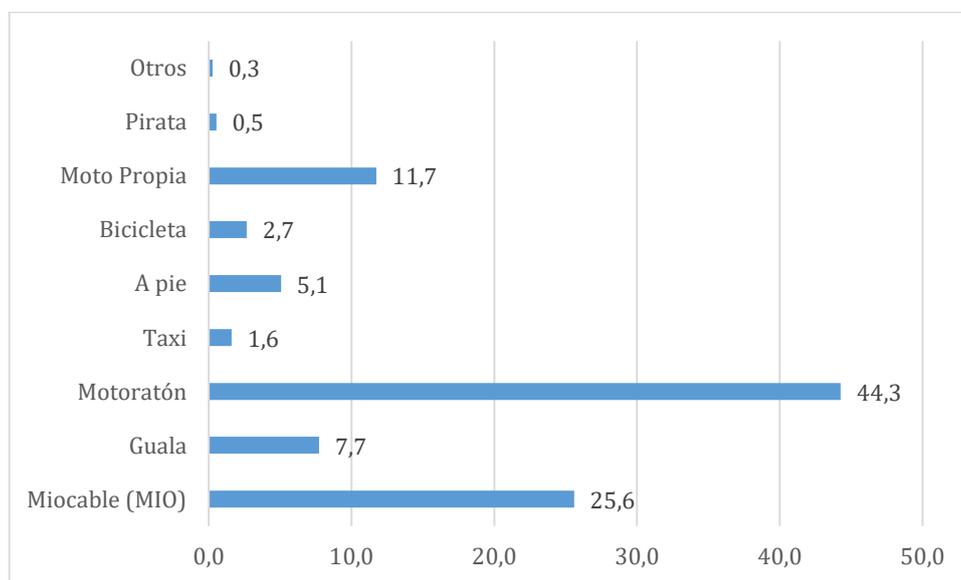
⁴ En la Encuesta de Empleo y Calidad de vida (EECV-2018) se muestra que la distribución poblacional en la comuna 20 es de 45,7% de hombres y 54,3% de mujeres, lo cual coincide con la tendencia general para toda la ciudad de Cali, donde la población femenina es superior respecto a la masculina.

oportunidades y posibilidades de movilidad en esta zona de ladera se manifiestan de forma desigual y con marcadas inequidades en la apropiación y uso del territorio.

Un primer hallazgo es que gran parte de las competencias y mecanismos de apropiación de los sujetos se fundamenta en la disponibilidad de medios materiales para la realización de sus desplazamientos. De los 375 hogares encuestados, más de la mitad (55,2%) tiene acceso a algún modo de transporte privado: el 42% tiene moto propia, el 23%, bicicleta y el 7,2%, carro. A nivel general, la tasa de motorización se ha incrementado en el transcurso de los últimos años. Particularmente, para el caso de la ciudad de Cali, el auge del uso de las motos tiene una fuerte relación con la deficiente oferta de transporte público, las facilidades para acceder a su compra y las ventajas en cuanto a su sostenimiento y gastos. Además, la mayoría de las personas utiliza este vehículo como un medio de empleo y transporte, convirtiéndose en un impulsor económico, ya que es una herramienta para trabajos como: domicilios,⁵ mensajerías e, incluso, actividades ilegales/informales como el motoratón.

Si bien la moto es un medio material que se encuentra ligado a los recursos del hogar, no necesariamente implica mayores ingresos económicos, pero sí, una mayor autonomía en el despliegue de los viajes y una marcada diferenciación en las estrategias de movilidad de los residentes de ambos barrios. Pareciera que la ciudad, en general, se vuelve mucho más accesible para aquellas personas que poseen una moto como medio principal de transporte y, por ende, es el recurso de movilidad más valorado del hogar.

Figura 7: Medios de transporte más utilizados por los encuestados.



Fuente: Encuesta de Patrones de Movilidad Socioespacial en la comuna 20 (2018).

⁵ Esta actividad económica se refiere a la elaboración de comida y a su transporte desde un establecimiento, como un restaurante, hasta el domicilio del cliente.

Asimismo, el uso intensivo de la moto también se manifiesta al ser la oferta de transporte más visible, inmediata y efectiva para la realización de desplazamientos cortos que no impliquen salir por fuera de la comuna. El 44,3% de los encuestados menciona que el medio de transporte que más utiliza es el motoratón, seguido del Mio Cable con el 25,6%, respectivamente.

En este sentido, un segundo hallazgo es que la gran mayoría de los hogares que residen en ambos barrios evidencian tener estrategias mixtas de movilidad que combinan la moto o la guala con el uso de transporte público. Estas prácticas revelan importantes esfuerzos, en términos del costo económico que implica pagar dos medios de transporte para concretar el desplazamiento y del tiempo invertido al realizarlos todos los días. De forma paralela, se refleja un mayor conocimiento en respecto de redes, modos de transporte y rutas de aquellas personas que no poseen un vehículo propio, generando una apropiación del territorio que le permite, no sólo moverse en el espacio, sino, también, administrarlo estratégicamente (Blanco, Bosoer, y Apaolaza 2014).

Por su parte, las escalas de movilidad de los habitantes de ambos barrios son variadas. Más allá de enfatizar si la población encuestada presenta una inmovilidad o una hipermovilidad, se podría decir que casi la mitad (48%) de los encuestados desarrollan la mayoría de sus actividades cotidianas (principalmente, de abastecimiento) a una microescala que, para este caso, sería el barrio y la comuna. No obstante, la debilidad de las centralidades en la proximidad del territorio limita el acceso de ciertas actividades como el trabajo y la salud, siendo estos los principales motivos de desplazamientos hacia otros lugares de la ciudad como el centro y el sur. Para este grupo en particular, la movilidad a escala de ciudad incluye el fortalecimiento de la capacidad de hacer uso de aquellos activos acumulados, de la selección de ciertos modos de transporte y de formas de gestionar y combinar las distancias entre sí (Delaunay et al., 2011).

Ahora bien, tal y como se mencionó anteriormente, gran parte de las actividades cotidianas como el abastecimiento de productos diarios (30,4%), la recreación (10%) y hasta la educación (20%), principalmente, para los niños y niñas, se resuelven dentro del barrio o de sus inmediaciones, por lo cual se destaca la caminata como el principal medio de transporte para el desarrollo de estos desplazamientos cortos.

En la mayoría de las entrevistas, se advierte la preferencia por caminar, pese a las condiciones físicas (pendiente) y la problemática social de las fronteras invisibles. Es interesante notar, aquí, que, aquellas líneas imaginarias se generan a partir de la apropiación espacial por parte de ciertos actores sociales (bandas criminales organizadas y pandillas) que lideran negocios ilícitos (microtráfico de drogas) e instituyen mecanismos de control y vigilancia que conllevan la legitimidad de micropoderes sobre el territorio barrial. Esta particular condición evidencia, quizá, una reconfiguración espacial atípica que, indudablemente, resulta ser un condicionante adicional para la movilidad de las personas que habitan ambos barrios y la comuna 20, en general. Afecta, de forma especial, las estrategias de movilidad de la población joven (en mayor medida a los hombres que a las mujeres) que se encuentra entre los 14 y 28 años de edad, aproximadamente. Es decir, a pesar

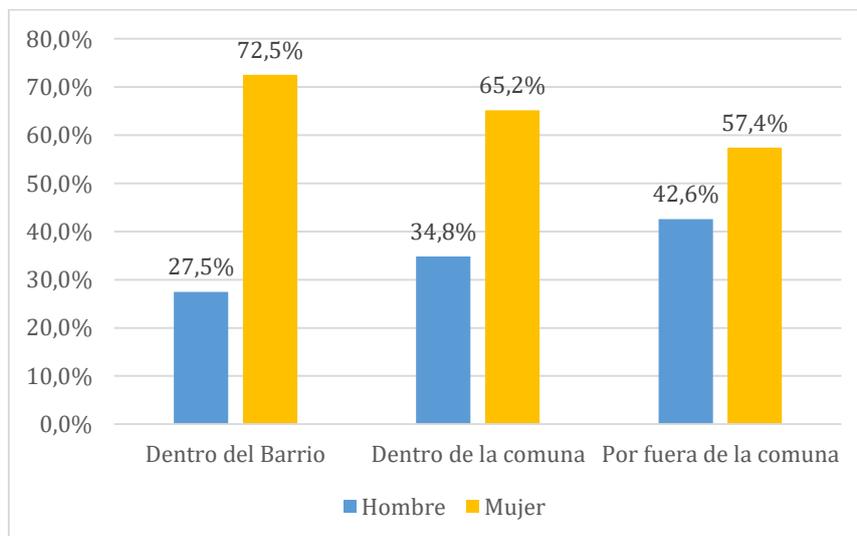
de que exista una ruta dentro del barrio que sea más corta para llegar a cierto destino, algunas personas alteran sus viajes a pie (caminan más) con el fin de evitar transitar por fronteras invisibles o zonas donde no los conocen.

La verdad yo me quisiera ir de mi barrio, me gustaría irme a vivir a otro lado porque se ve mucha violencia, muchos jóvenes que uno ya ha visto y están en el consumo, en pandillas, se están matando unos a los otros, no pueden pasar pa' l otro lado porque son enemigos, o bajan con las pistolas por ahí y al que no conocen lo van aleteando. (Lina)

Aquí hay algunos problemas de movilidad, pero más que todo para los jóvenes que hayan tenido errores con personas de otros lados y tengan, pues, como unas barreras o unas fronteras invisibles, y, pues, eso no los deja caminar tranquilos por el barrio. (Jefferson)

Un tercer hallazgo evidencia una marcada diferenciación de género que influye en las competencias adquiridas por los habitantes de los barrios. Por ejemplo, se resalta la tendencia de los hombres a realizar más desplazamientos en comparación con las mujeres. De hecho, a pesar de que la mayoría de la población encuestada son mujeres, este grupo concentra un promedio de entre 1 y 2 viajes al día (86,4%), mientras que el de los hombres se destaca por realizar entre 3 y 4 viajes (14,4%) y hasta más de 5 viajes al día (9,3%). Lo anterior podría explicarse a partir de estos aspectos: en primer lugar existe un mayor porcentaje de hombres que poseen una licencia de carro (57,5%) o de moto (31,1%), mientras que, en el caso de las mujeres, el 27,3% presenta licencia para carro y el 8,5%, para moto. En segundo lugar, según los datos recolectados, el 97% de los hombres afirman que saben conducir algún tipo de vehículo motorizado, mientras que, para el caso de las mujeres, tan sólo el 33% posee ese conocimiento; y, en tercer lugar, posiblemente, por la mayor inserción laboral de los hombres (76,3% se encuentra ocupado en trabajos como empleado, empleador o trabajador cuenta propia), se genera un incremento en la movilidad en la ciudad y quizá, se deba a la apropiación del vehículo particular que hay en el hogar.

Figura 8: Principal lugar de desplazamiento de los encuestados.



Fuente: Encuesta de Patrones de Movilidad Socioespacial en la comuna 20 (2018).

8. A modo de conclusión

El acercamiento a las dinámicas del capital espacial en los habitantes de los barrios de La Sultana y Lleras Camargo permite identificar un sinnúmero de situaciones en las cuales se mezclan los componentes territoriales y los inherentes a los sujetos de forma diferencial. Los casos de estudio muestran que, a pesar de estar inmersos bajo dinámicas territoriales similares, presentan una concepción diferencial del espacio urbano. El barrio Lleras Camargo es un territorio que se configuró, desde sus inicios, a través de una serie de acciones de toma popular de tierras, lo cual incidió estructuralmente en su infraestructura basada en la autogestión e iniciativa comunitaria. Por su parte, La Sultana fue previamente planificada lo que la dotó, desde sus orígenes, del atributo de la legalidad de territorio. A pesar de manifestar características similares en aspectos socioeconómicos y demográficos, la concepción de legalidad influyó para que en el barrio La Sultana se efectuara la inversión en equipamientos urbanos locales como la estación de policía y puesto de salud.

Con todo, Cali presenta un patrón histórico de segregación socioespacial y concentra gran cantidad de oportunidades educativas, deportivas, laborales y culturales en la zona plana, ligadas principalmente al antiguo centro de la ciudad. Asimismo, la infraestructura más robusta del MIO se localiza en la misma lógica que, aunque logra conectar el centro de la ciudad con los extremos, genera un marcado desajuste espacial en la provisión de bienes y servicios.

Lo anterior, da pie a la generación de estrategias populares de adaptación y resistencia frente a las diversas problemáticas de movilidad relacionadas, principalmente, por la escasa oferta de transporte público formal. Aquellas estrategias cotidianas de movilidad desarrolladas por los habitantes de los barrios seleccionados varían considerablemente en función de variables como: la edad, el sexo, el nivel educativo, la inserción laboral (formal e informal), el lugar de residencia y los ingresos económicos. Sin desconocer la influencia de las condiciones territoriales, la adquisición de ciertos recursos materiales e inmateriales genera capacidades diferenciales del sujeto para el desarrollo efectivo de su movilidad cotidiana.

En términos generales, si se piensa el capital espacial como atributo del territorio, se podría afirmar que los habitantes de los barrios seleccionados, incluso de la comuna misma, tienen un capital espacial bajo, en comparación con otros sectores de la ciudad. Puesto que cuentan con una mínima infraestructura (calles, aceras, servicios públicos, viviendas, etc.) y una baja accesibilidad a medios de transporte formales. No obstante, no es el territorio el único que puede detectar ese capital espacial, sino también el sujeto mismo. Es decir, una especie de ensamble entre aquellos recursos acumulados por los individuos y aquella naturaleza del espacio que condiciona las posibilidades de movilidad.

En este orden de ideas, en estos casos de estudio son los componentes del hogar los que muestran una mayor relevancia para la configuración de aquel capital espacial, evidenciando un efecto negativo al reforzar los efectos de la desigualdad social. La

capacidad de acceso a un vehículo propio o a recursos económicos para pagar por más de un medio de transporte, es un diferenciador que, sin duda alguna, pesa entre las posibilidades y potencialidades de acceso a diversos servicios en el territorio, mediados por la oferta de transporte disponible. A ello, se debe sumar que la mayoría de los residentes encuestados –tanto del barrio Lleras Camargo como del de La Sultana– se encuentran estrechamente vinculados al uso predominante del transporte informal (motoratón). Cualquier desplazamiento –ya sea por fuera de la comuna 20 o en la proximidad– se ejecuta, principalmente, desde el uso de esta alternativa de transporte que, según los encuestados desde sus experiencias de viaje, aseguran que es una oferta económica, cómoda y rápida, pero poco segura. Además, los desplazamientos se encuentran adheridos a la variable del tiempo invertido (costo), siendo este un factor sumamente valorado en el momento de la elección del medio de transporte. Ahora bien, desde una mirada sociológica es importante señalar que, posiblemente, el uso potencial del motoratón también se fundamenta en que el hábito de la movilidad se ha configurado a partir de la cultura de la informalidad en el espacio.

Por su parte, aunque la gran mayoría de los encuestados asegura que el Mio Cable no ha cumplido su objetivo de solucionar los problemas de movilidad en la comuna 20, consideran que el servicio que se presta es bueno, aunque este no sea su principal medio de transporte y sea utilizado eventualmente por los habitantes del sector. Algunos sujetos logran un mayor nivel de apropiación de diversos medios de transporte (formal e informal), permitiéndoles desarrollar ciertas destrezas para combinar y reprogramar eficientemente su movilidad cotidiana a partir de la oferta. Esta situación se ve condicionada por el capital económico, ya sea del sujeto o del hogar.

Indudablemente, la conjunción de las características de los sujetos puede variar, tanto si su contexto territorial cambia o si se generaran nuevas capacidades de apropiación. En este sentido, se puede considerar un conjunto amplio y heterogéneo de capitales espaciales. Ahora bien, al igual que otros capitales, su acceso es considerablemente desigual, aunque si existiera una buena cobertura de servicios y oferta de transporte, facilitaría las prácticas cotidianas de movilidad y, con ello, el desarrollo de destrezas y capacidades que permitiesen un mayor acceso y apropiación.

Referencias bibliográficas

Apaolaza, R. y Blanco, J. (2015). Sobre capacidades, experiencias y posibilidades de uso y apropiación de la ciudad: Breve estado del arte del concepto de capital espacial. En XI Jornadas de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. <https://www.academica.org/000-061/969>

Apaolaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López-Morales, E., Lukas, M. y Rivera, M. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile, *Iconos. Revista de Ciencias Sociales*, (56), 19-41. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50947321002>

Ascher, F. (2004). *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Belin. <https://shs.hal.science/halshs-00130933>

Avellaneda, P. y Miralles-Guasch C. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. [Tesis doctoral]. Universitat Autònoma de Barcelona.

Bericat, E. (1994). *Sociología de la movilidad especial. El sedentarismo nómada*. Siglo XXI España.

Blanco, J., Bosoer, L. y Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires, *Scripta Nova*, 18(493), 1-17.

<https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/14977/18345>

Corporación Andina de Fomento (CAF). (2011). *Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina*. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/419>

Caldono Ávila, C., Echeverry, P. y Pacheco, D. (2014). *Siloé no es como lo pintan: estudio sobre los imaginarios y la participación que han contruido los (as) beneficiarios (as) al interior del programa Siloé visible de la ciudad de Cali*. [Tesis de pregrado]. Universidad del Valle.

Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Siglo XXI Editores.

Dagma, C. (1998). *La ciudad de los siete ríos*. Cali.

Delaunay, D., Fournier J.M. y Contreras, Y. (24 y 25 de marzo de 2011). *Peut-on mesurer le capital de mobilité pour évaluer ses différenciations sociodémographique et intra-urbaine?: le cas des habitants de la zone métropolitaine de Santiago du Chili*. Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l'accessibilité en questions. 11ème colloque du groupe de travail "Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale" de l'AISLF, Grenoble, France. <https://shs.hal.science/halshs-00640960>

Delaunay, D., Fournier J.M. y Contreras, Y. (2013). ¿Es posible medir el capital de movilidad para evaluar sus diferenciaciones sociodemográfica e intraurbana? El caso de los habitantes del Área Metropolitana de Santiago de Chile, *Estudios demográficos y urbanos*, 28(1), 9-51. <https://doi.org/10.24201/edu.v28i1.1438>

Flamm, M. y Kaufmann V. (2006). Operationalising the concept of motility: a qualitative study, *Mobilities*, 1(2), 167-89. <https://doi.org/10.1080/17450100600726563>

Gutiérrez, A. (2009). *Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos*. XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU). <http://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/movilidad-o-inmovilidad-que-es-la-movilidad-aprendiendo-a-delimitar-los-deseos.pdf>

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte, *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74. https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076/pdf_164

Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el

bienestar y la equidad, *EURE*, 38 (115), 117-35. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>

Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, S. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana, *Revista INVI*, 25 (68), 15-57. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>

Jouffe, Y., y Lazo A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile, *EURE*, 36 (108), 29-47. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612010000200002>

Jouffe, Y. (2011). Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?, *Revista Transporte y Territorio*, (4), 84-117. <https://doi.org/10.34096/rtt.i4.258>

Kaufmann, V. (2002). *Rethinking Mobility: Contemporary Sociology Aldershot, Hampshire*. Ashgate.

Kaufmann, V., Bergman, M. M. y Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research*, 28 (4), 745-56. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>

Lazo, A. (2008). Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Trasantiago en Chile. *Scripta Nova*, 12 (270), 45. <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>

Lazo, Alejandra (2012); "Entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana: los anclajes y el territorio de proximidad como soporte y recurso para las prácticas de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile". Tesis de doctorado. Université Toulouse le Mirail-Toulouse II.

Lefebvre, H. (1968). *Le droit a la ville*. Anthropos.

Lévy, J. (2001). Os novos espaços da mobilidade, *GEOgraphia*, 3 (6), 7-17. <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2001.v3i6.a13407>

Miralles-Guasch, C. y Cebollada Á. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Fundación Alternativas. https://www.fundacionalternativas.org/storage/laboratorio_documentos_archivos/xmlimport-GVOoD4

Miralles-Guasch, C. y Cebollada Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (50), 193-216. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1107>

Montezuma, R. (2003). *Transformación urbana y movilidad: contribución al debate en América Latina*. Programa de Gestión Urbana.

Ruiz López, A. (2016). *Espacio y poblamiento en la ladera suroccidente de Cali: sector Siloé, décadas 1910 - 2010*. Universidad del Valle.

Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*. Edicol.

Urrea, F. (1997). *Dinámica sociodemográfica, mercado laboral y pobreza urbana en Cali durante las décadas de los años 80 y 90*. Fedesarrollo.

Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.

Vasconcellos, E. (2015). *Transporte urbano y movilidad: reflexiones y propuestas para países en desarrollo*. UNSAM Edita.