

TAN CERCA Y TAN LEJOS:

MOVILIDAD SOCIOESPACIAL DE UN GRUPO DE MUJERES JEFAS DE HOGAR Y
PROPIETARIAS DE VIVIENDA EN TERRANOVA- JAMUNDÍ.

CAROLINA GIRALDO BONILLA

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS
SOCIOLOGÍA
SANTIAGO DE CALI
2020

TAN CERCA Y TAN LEJOS:
MOVILIDAD SOCIOESPACIAL DE UN GRUPO DE MUJERES JEFAS DE HOGAR Y
PROPIETARIAS DE VIVIENDA EN TERRANOVA- JAMUNDÍ

CAROLINA GIRALDO BONILLA

Trabajo de Grado para optar al título de
Socióloga

Director:
FRANCISCO ADOLFO GARCÍA JEREZ
PhD

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS
SOCIOLOGÍA
SANTIAGO DE CALI
2020

Dedicatoria y agradecimientos

A doña Lucía, María, Nury y Ana... las protagonistas de este viaje. Las lágrimas deslizándose por sus mejillas mientras me narraban sus historias y la sangre dispuesta en sus luchas diarias, como analogía a cada minuto que se desvanece en sus largas y pesadas rutinas, se merecen mucho más que un simple agradecimiento. La valentía de afrontar en silencio las dificultades de sus vidas no alcanza a ser dimensionada del todo en este trabajo. Sin embargo, espero contribuir a mostrar un poco de esa fuerza que ustedes me enseñaron en el camino... sus voces guerreras tienen que ser escuchadas.

A Don Álvaro Peña. Por enseñarme a través de su historia de vida como líder social y comunal el nacimiento y desarrollo de una isla anclada en las antiguas haciendas de caña, refugio de esos otros desplazados y migrantes de ciudad. Gracias por hacer de Terranova un mejor lugar.

Al profesor Adolfo García Jerez. Además de contar con su conocimiento y experiencia siendo el director y asesor del presente estudio, me brindó la libertad y el apoyo para culminar. Me alegra haberlo encontrado.

A la profesora Rita Patricia Ocampo. Por haber confiado en mí y brindarme todo su conocimiento. Con quien aprendí a conocer las vivencias de otras personas por medio de relatos, darle vida a lo que dicen sin ningún tabú, entender desde la empatía lo que hacen y no solo disponer en un papel vacío sus historias. Sin duda el aporte más valioso para este trabajo.

Al profesor Nicolás Espinoza Méndez. A quien le debo su iniciativa de poner en mapas la vida cotidiana de las personas, así como sus historias.

A Felipe Molina Marín. Siempre con un interés intelectual por los temas de cultura. Quien coadyuvo al logro de este trabajo con sus consejos y enseñanzas, además como un atento lector y editor. Sus horas dedicadas a este proceso son invaluable.

A las que aportaron, regañaron y soportaron este proceso, chicas, ustedes también son guerreras:

A mi madre... que con años de trabajo duro y trasnochos me inspiró a esforzarme para poder tener una educación superior.

A Sara y Ximena. Mis hermanas, por sus consejos y apoyo.

ÍNDICE GENERAL

Contenido	Páginas
RESUMEN	10
INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO I	14
ESTADO DEL ARTE, PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN, REFERENCIAS CONCEPTUALES Y ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS	14
Estado del arte: Movilidad Socioespacial/Vivienda y Género	14
El problema de Investigación	21
Marco conceptual	25
Estrategias Metodológicas	29
CAPÍTULO II	33
TAN CERCA: LA VIVIENDA Y EL TRANSPORTE EN LA PERIFERIA DE LAS PROPIETARIAS DE VIVIENDA EN LA CIUDADELA TERRANOVA	33
Proyectos de vivienda VIS en Jamundí: Terranova	33
a) Recuento histórico	33
b) Constitución de las unidades habitacionales	35
Accesos Opcionales y Condicionales (Vías y transporte)	37
CAPÍTULO III	44
TAN LEJOS: MOVILIDAD SOCIOESPACIAL EN HISTORIAS DE LAS JEFAS DE HOGAR PROPIETARIAS DE VIVIENDA	44

Las mujeres en la periferia: 1. Lucía, del vaivén a la cercanía de la propiedad	44
Las mujeres en la periferia: 2. María, residente ausente, mi hogar está con mi hija.	51
Las mujeres en la periferia: 3. Nury, todavía en la lejanía, pero en la casa hay donde llegar	56
Las mujeres en la periferia: 4. Ana, sin tiempo, pero con casa.....	62
CAPÍTULO IV.....	68
LAS GUERRERAS, VIVIR LA REALIDAD EN LA PERIFERIA URBANA	68
La movilidad en la vivienda periférica	68
Movilidad cotidiana: Un ciclo cambiante en el tiempo.....	71
Acceso diferencial ¿Quién se mueve?	73
Apropiación de movilidades en el espacio urbano	75
CAPÍTULO V.....	78
CONCLUSIONES, ALCANCES, LIMITACIONES.....	78
BIBLIOGRAFÍA	82
ANEXOS	86

ÍNDICE DE TABLAS

Contenido	Páginas
Tabla 1. Índice de variables Capital de motilidad, movilidad cotidiana.....	27

ÍNDICE DE MAPAS

Contenido	Páginas
Mapa 1. Delimitación por zonas Terranova Jamundí	34
Mapa 2. Recorrido doña Lucía, trabajo en Cali, Enero 2020	49
Mapa 3. Ruta Doña Lucía para salir y entrar al trabajo, Terranova Jamundí, Junio 2020	50
Mapa 4. Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña María, zona Ciudad Jardín, Cali, agosto 2020.....	55
Mapa 5. Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña Nury, batallón pichincha, Cali, junio 2020.....	60
Mapa 6. Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña Ana, Sala de ventas Pangola, Cali, Enero y Julio 2020.....	66
Mapa 7. Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña Ana, La morelia Cali, Enero-Julio 2020	67

ÍNDICE DE FIGURAS

Contenido	Páginas
Figura 1. Esquema conceptual de movilidad socioespacial.....	27
Figura 2. Planos y vista de casas para Reserva de Terranova-Jamundí.....	36

ÍNDICE DE SIGLAS

VIS Vivienda de Interés Social

VIPA Viviendas de Interés Prioritario para Ahorradores

COVID-19 Coronavirus Disease 2019

ONU Organización de las Naciones Unidas

RESUMEN

El presente estudio analiza la movilidad socioespacial de cuatro mujeres madres jefas de hogar y propietarias de Vivienda de Interés Social (VIS) en la Ciudadela Terranova –Jamundí, Valle del Cauca. Centra su atención en el proceso de configuración estructural-estructurante-estructurada de la mujer como sujeto móvil, pero acercándose a un enfoque histórico-relacional y coadyuvándose con una mirada sistémica estructural. Por lo cual, se realiza un análisis en clave de categorías analíticas (el acceso opcional-condicional-diferencial como variables estructurales de configuración de movilidad, las competencias como el uso de herramientas para la realización de movilizaciones cotidianas, la capacidad de impacto de las anteriores y la apropiación del espacio urbano), de actores (Gobierno, empresa privada y fundacional, comunidad políticamente organizada y ciudadanía) y de vivencias intersubjetivas de las mujeres en el espacio urbano de residencia periférica, teniendo en cuenta su vida cotidiana, imaginarios, simbología social, formas de configurar la realidad, así como expectativas y problemáticas enraizadas en su propio contexto. En este sentido, se espera contribuir al conocimiento y debate en torno a la movilidad socioespacial de mujeres, en contextos de propiedad en la periferia urbana

Palabras Clave: *Movilidad Socio-Espacial Urbana, Capital de Motilidad, Jefatura Femenina, Madres, Habitus, Genero, Propiedad de Vivienda, Viviendas de Interés Social.*

INTRODUCCIÓN

Empezaré resolviendo las dudas que pueda generar el por qué elegir *tan cerca y tan lejos* como un título pertinente. El cerca y el lejos constituye una contradicción en sí mismo, y toma sentido en el entendido que conjuntos como la Ciudadela Terranova plantean soluciones habitacionales de Viviendas de Interés Social (en adelante VIS) para personas de bajos ingresos que no hubiesen tenido casa (ver Anexo 2.2), pero al mismo tiempo son una alternativa que se encuentra distante –un poco más de 25 km– de la ciudad con mayor acceso a servicios, que para este caso sería el Distrito Especial de Santiago de Cali. ¿Cómo puede ser posible añorar la “*cercanía*” de una residencia propia y al mismo tiempo estar tan lejos para movilizarte? Con este interrogante inicio para intentar comprender esas movilidades que se configuran en contextos de precariedad y lejanía espacial.

Podrían surgir otros interrogantes acerca de: ¿Por qué hacer este trabajo con mujeres jefas de hogar? ¿Por qué no mujeres en hogares reconstituidos? ¿Mujeres con medios de transporte? ¿Hombres con medios de transporte? Existen dos factores que dan respuesta a estas preguntas. En primer lugar, porque la Ley 1232 de 2008 de la República de Colombia prioriza la condición de ser “madre cabeza de hogar” al momento de adquirir un inmueble por la modalidad VIS o Viviendas de Interés Prioritario para Ahorradores (en adelante VIPA).

Esto anterior sucede ya que las mujeres jefas de hogar son consideradas como uno de los grupos sociales más vulnerables. Las mujeres con jefatura femenina en América Latina han tenido privaciones estructurales de acceso a educación y al trabajo, pero también han tenido que asumir funciones económicas y de cuidado del hogar en tareas no remuneradas, situación donde se cultivan los medios reproductores de pobreza (Organización de las Naciones Unidas, 1991, pp. 15-17). El segundo factor surge de cuando escuché por primera vez a doña Ana –mi vecina–, lidiar con uno de tantos recorridos que realiza hacia la ciudad de Cali con el fin de trabajar.

Entonces ¿Qué pasa cuando una de estas soluciones habitacionales se entrega en la periferia urbana? ¿Cómo estas mujeres perciben su necesidad de moverse diariamente en relación esa vivienda? Por lo anterior, mi interés se centra en comprender el proceso de movilidad socio-espacial efectuado por mujeres jefas de hogar y propietarias en la ciudadela Terranova en Jamundí, buscando analizar hábitos y experiencias en el espacio urbano de su vivienda.

Propongo una estructura segmentada en cinco capítulos. En el primero abordaré aspectos centrales que determinan el problema de investigación, así como un estado del arte sobre la movilidad en las periferias y algunos estudios de género que cada vez toman gran relevancia. Incluiré la propuesta de mostrar las diferencias que determinan ciertas formas de hacer posible dicha movilidad (acceso diferencial), así como la estrategia metodológica utilizada.

En el segundo capítulo describiré los potenciales y las posibilidades efectivas que tienen las propietarias para acceder a los medios de movilidad. Comprende una revisión a los recursos materiales y no materiales de movilidad que ofrece un determinado hábitat a sus residentes, considerando que el significado de acceso recoge el abanico de movilidades posibles en relación con las limitantes espaciales, temporales y contextuales dentro de los territorios. Una forma de responder a ello, teniendo en cuenta que ellas son propietarias de vivienda, era explicando su entorno de residencia periférica y los medios de transporte disponibles, que en este caso se limitaron a una descripción de la ciudadela. Es decir, ilustraré una descripción de la periferia en la que viven las cuatro mujeres y los accesos opcionales-condicionales de los medios de transporte disponibles en el lugar. La ciudadela Terranova forma parte del contexto territorial en el que ellas usan un abanico de opciones posibles de movilizarse, y que tiene un significado especial para ellas como propietarias de vivienda.

En el tercer capítulo presentaré a Doña Lucía, Ana, María y Nury, teniendo en cuenta las dimensiones de acceso diferencial – movilidades antiguas-procedencia, profesión, sexo, edad, tiempo de residencia en la ciudadela, jefatura femenina, tipo de residencia- competencias en momentos previos a la pandemia por COVID-19 y posterior a las medidas de confinamiento obligatorio impuestas por este -habilidades físicas, habilidades adquiridas, habilidades organizacionales- así como la apropiación de ellas en relación con la vivienda tomando como referentes sus expectativas previas a la adquisición del inmueble y lo que sienten respecto a él.

Al respecto, sus formas de hacer, presentadas en relatos de movilidad, pueden dar respuesta sobre esos indicios que van formando la matriz de pensamiento y acción del movimiento al mostrar el sentido que esta forma alrededor de una práctica cotidiana, porque la vivienda se convierte en ese bien movilizador de voluntades en su contexto.

En el cuarto capítulo retomaré puntos de la propuesta para dar explicaciones analíticas de su contexto de movilidad en la periferia, y algunas situaciones emergentes de este proceso. Una de ellas es que estas mujeres, además de ser propietarias de vivienda, y jefas de hogar son madres, y

ese asunto toma un papel central para explicar sus motivaciones de movilidad en este espacio, que se materializan con las prácticas cotidianas. Otra de ellas es su relación con sus trabajos cotidianos que desarrollaremos posteriormente. Finalmente, en el capítulo 5 presentaría las conclusiones y nuevas preguntas, suscitando la importancia de tomar la línea de diferenciar las moviidades para con ello comprender que estas se hacen sin neutralidad.

CAPÍTULO I

ESTADO DEL ARTE, PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN, REFERENCIAS CONCEPTUALES Y ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS

Estado del arte: Movilidad Socioespacial/Vivienda y Género

La movilidad en la periferia urbana ha sido ampliamente estudiada por perspectivas en la que se cruzan campos como la ingeniería, la economía, la geografía, la antropología y la sociología. Si bien sabemos que existen variedad de estudios y perspectivas, podemos resaltar tres momentos centrales sobre el tema urbano: Uno de ellos tuvo auge en el nacimiento de la escuela de Chicago, y autores como Burgess (1925), Wirth (1969), Park (1999), se interesaron por indagar las formas de vida en las ciudades. Algunos de sus aportes más importantes remiten a que el crecimiento de las ciudades configura un orden social segregador hacia los grupos distribuidos en la periferia, los cuales viven la experiencia de vivir en un medio que promueve el anonimato y la superficialidad de las relaciones humanas, generando así exclusión espacial física y subjetiva del individuo con su espacio urbano.

Por un lado, el modelo ecológico de Burgess (1925), en el estudio sobre distribución espacial de la ciudad en anillos concéntricos, revela que las periferias urbanas se encuentran en un ambiente promovido por la competencia de los lugares favorables dentro de la ciudad ocasionado por los diversos elementos de una sociedad urbana heterogénea y económicamente compleja. Es decir, se incrementa la competencia por el centro urbano debido a que los mejores lugares de acceso a servicios se ubican allí, y, por ende, se presenta una sucesiva expansión de los usos del suelo hacia la periferia de la ciudad que concluye en las ciudades satélite, formando una serie de áreas concéntricas que rodean el centro de la ciudad (Linares 2012, pp 16-17). Dichas premisas serían posteriormente utilizadas para el estudio de la segregación residencial, partiendo de la idea de que, si los centros de la ciudad tienen la mayor concentración de servicios, las periferias urbanas, en un ambiente limitado de recursos, no podrían acceder a ellos, y, en consecuencia, sufrirían espacialmente desigualdades sociales.

Por su parte, Wirth (1969/2005) en su ensayo *El urbanismo como modo de vida*, planteó que la ciudad moderna es un modo de vida. En tanto, que las interacciones dadas en una ciudad

donde coexisten grupos socialmente heterogéneos originan segregación espacial de individuos según el color, la herencia étnica, el estatus económico y social, los gustos y las preferencias (p.6). Si bien el autor no menciona directamente el tema de movilidad en la periferia, pone sobre la mesa la relación que tiene el medio urbano con la exclusión social, determinada en patrones de interacción.

Robert Park (1999) tomando como referente el modelo propuesto por Burgess (1925) en su libro *la ciudad*, argumenta que los distintos grupos residentes en la ciudad se caracterizan por grados desiguales de movilidad. Sin embargo, estas desigualdades no necesariamente están predeterminadas por las zonas de distribución en el espacio, pues, para el autor la ciudad está implicada en los procesos vitales de las gentes que la forman. Para el ciudadano, especialmente para el hobo, el moverse no tiene un sentido especial, sino que puede convertirse en un fin en sí mismo, matizando la idea de que la movilidad sea solo de un medio para desplazarse a otros sitios (pp. 82-83).

El segundo momento, con especial acogida en los años 70, prestó atención a las condiciones estructurales de la desigualdad socioespacial ocasionada por las relaciones de producción dispares entre grupos heterogéneos humanos. Tanto la sociología como la geografía crítica se enfocaron en estudiar bajo esta óptica, y autores como Castells (1974), Topalov (1978) o Lefebvre (1968) son pilares aún vigentes de estudios sobre movilidad urbana (Gutiérrez, 2013, p. 63). Algunas ideas apuntan a que las periferias urbanas no se encuentran ajenas a los conflictos entre clases sociales, cuestionando así la idea de orden social. Además, proponen que la distribución de los grupos sociales en la ciudad periférica, así como sus formas de movilidad se encuentran vinculadas al surgimiento de la industrialización y la división del trabajo en el capitalismo.

Manuel Castells (1974), en su libro *La cuestión urbana* indica que la distribución de vivienda en el espacio urbano genera desigualdades territoriales y movilidades diferenciadas. De esta forma, las viviendas conformadas en la ciudad central poseen una ideología del consumidor de élite, convirtiéndolos en dueños del centro del espacio, y además están en conflicto con otros grupos porque tienen diferencias económicas y sociales importantes (p. 202). Entre tanto, los grupos alejados de la aglomeración se sitúan de manera dispersa y requieren de una gran capacidad de movilidad individual, cosa que por lo general es cubierto para los sectores medios con buena capacidad adquisitiva, mientras que los sectores más empobrecidos no cuentan con

dichos medios. Vale decir que el autor no determina la distribución del espacio como factor único de segregación urbana, ya que esta se trata de la relación entre factores económicos, políticos, ideológicos, que interactúan entre sí en diversos grupos sociales.

Topalov (1978), por su parte, alude en su texto *La Urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis* a que el proceso de distribución de urbanizaciones periféricas no es independiente a los procesos productivos, ya que concibe a la ciudad como una forma de socialización capitalista de las fuerzas productivas (p. 9). En otras palabras, la ciudad es producto de un proceso de producción social y colectivo (resultado de la división del trabajo) cuya apropiación en el capitalismo es privada (Díaz, 2015, p. 2).

Por ejemplo, el desarrollo de la gran industria capitalista de la Francia posterior a los años 1890 redistribuyó la localización de las empresas, eligiendo la periferia para la producción industrial, y transformó la relación del trabajador con los ritmos de trabajo. Ello trajo consigo una separación de las zonas de empleo y las zonas de viviendas, por lo que un trabajador tendría que aumentar los desplazamientos diarios para cumplir horario laboral (Topalov, 1978, pp. 72-73). De esta forma, las desigualdades socioespaciales presentadas en las periferias están relacionadas con los procesos de distribución estructural y de división del trabajo del contexto capitalista imperante.

Lefebvre (1968), en su libro *El derecho a la ciudad* presenta a la ciudad moderna como un proceso indisociable de la industrialización y argumenta que los procesos de producción capitalista generan desigualdades sociales no sólo entre grupos de clase, sino también en las formas de apropiación territorial dadas en los espacios urbanos. Así, algunos espacios se fijan para uso exclusivo de una minoría social, tales como los núcleos urbanos o los espacios turísticos y otros quedan segregados, con la imposibilidad de que puedan participar en las decisiones sobre la ciudad, confinados en una vida urbana enajenada por el consumo, la fragmentación de la cotidianidad y la exclusión espacial (Molano 2016, p. 6). Para el autor, una forma de resolver el conflicto es el derecho a la ciudad, vista como aquella posibilidad de que los habitantes urbanos puedan construir, decidir y crear la ciudad, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista (p. 4).

Desde la propuesta de Castells (1974), Topalov (1979) o Lefebvre (1968), se diversificaron temáticas de estudio de la movilidad, donde algunas de ellas dicen que los fenómenos de expansión urbana incrementan la movilidad debido al aumento de distancias entre lugares de

trabajo, resignificando la experiencia diaria de vivienda y trabajo de los denominados “viajeros pendulares” (Mattos 2000; Pujadas 2012). Así, las personas de mayores y menores ingresos viven las distancias, pero no de la misma manera, especialmente en países latinoamericanos: Para los primeros hay mejor cobertura de servicios tales como escuelas o sitios de trabajo, de tal forma que estos se “encapsulan” en conjuntos privados.

Otra explicación a esto es que las personas con mayores ingresos cubren mejor sus necesidades de movilidad así residan en la periferia, debido que usan sus herramientas a disposición, tal como es el caso del automóvil (Blanco, 2016, p. 109). Para los grupos de menores ingresos, la dependencia a los medios de transporte disponible es mayor y los lugares de trabajo se encuentran más lejos, por lo que su movilidad no sólo es intensa y costosa en términos de tiempo, sino que crea condiciones de vulnerabilidad (Rodríguez, 2008, p. 50)

Otros estudios, retomando nuevamente la propuesta de los Castells (1974), Topalov (1979) y Lefebvre (1968), argumentan que las condiciones del lugar en donde viven las personas que poseen bajos ingresos y la suma de dificultades de acceso a los medios de transporte u otros servicios pueden agrandar los efectos de exclusión social, incrementar el fenómeno de segregación residencial y reproducir su situación de pobreza (Cabrales & Canosa, 2001; Rodríguez & Arriagada, 2004; Sabatini, 2006; Avallaneda, 2007; Rodríguez, 2008; Rios, 2010; Montejano, Caudillo, & Cervantes 2018).

Si bien algunos de ellos reconocen que la distancia no explica del todo la reproducción de la pobreza y algunas de estas poblaciones utilicen estrategias de contingencia para mitigar la segregación residencial como el autoempleo y la creación de espacios (escuelas) para acortar distancias de acceso a servicios, ello no modifica la dificultad estructural de la metrópoli: El acceso a empleo y otros servicios básicos los provee la ciudad núcleo, por lo que lo que continúa siendo desfavorable el acceso para aquellos que viven en la periferia (Montejano, Caudillo, & Cervantes, 2018, p. 217).

Couturier & Islas (1995), como ejemplo del contexto latinoamericano sobre movilidad urbana socioespacial, identifican en el municipio de Chalco-México las formas que enfrentan los habitantes para desplazarse, y describen las principales características del transporte existente. En esta zona, los traslados de las personas para realizar actividades están directamente relacionados con la disponibilidad de los medios de transporte, porque una gran parte de la población no tiene transporte propio para moverse. En este caso, las personas implicadas

atravesan dificultades para poder realizar sus trayectos como tiempos de espera elevados, costos del pasaje y distancias considerables entre trayectos. El trabajo identificó que la poca accesibilidad a los medios de transporte obliga a los habitantes de Chalco que van al Distrito Federal a trabajar (lo que es el caso de más de 60% de la población) a efectuar largos desplazamientos a pie, haciendo recorridos inclusive de media hora (pp 100-101)

Un tercer momento, con una influencia notable de la geografía humana, la sociología y la antropología, agrupa una serie de estudios que parten de la idea de que los procesos de movilidad se configuran en la relación de la persona con el espacio urbano habitado, pero en gran parte determinado por la experiencia subjetiva que tenga el individuo con su entorno (Perret & Soldano, 2017). Algunos autores, como Flamm and Kaufmann (2006), descentran la experiencia del lugar habitado, cuestionando la movilidad como noción de desplazamiento, buscando motivaciones e intenciones del sujeto en referencia a sus viajes. Al respecto de estos estudios, más contemporáneos, Latinoamérica ha jugado un papel importante aportando a la visibilización de las particularidades de movilidad socioespacial, donde prestan especial atención a la diversificación del sujeto en relación con la vivienda, el género y el ciclo de vida, invisibilizados en otros momentos bajo el aura del estudio de sujetos universales “genéricos”.

Flamm and Kaufmann (2006), en su artículo *Motility: Mobility as Capital* ponen en cuestión la movilidad como el simple desplazamiento, coincidiendo en expandir el horizonte conceptual para inclinarlo al ámbito subjetivo. Este punto de vista se acerca a las dinámicas de preferencia del tipo de transporte, los intereses de movilidad y el para qué se mueven las personas, ya no sólo mirando distancias entre origen y destino de los pasajeros sino el recorrido, el cual carga de significado el moverse por la ciudad.

Del esquema presentado de por este autor, se inspiraron trabajos que relacionan el capital de motilidad con el espacio urbano. Por ejemplo, García (2016) en el artículo *¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana* estudia el capital de motilidad de dos barrios de clase media, ubicados al sur de la ciudad de Cali con fin de comprender su *habitus ambulante*. Según el autor, estos grupos prefieren moverse en automóvil, por lo que los medios de movilidad cobran importancia como demostración de consumo de clase, fuera de ser una herramienta; más precisamente, un *habitus* que determina el tipo de moviidades posibles disponiendo de un medio de producción. Asimismo, muestra que el uso del automóvil es diferenciado entre hombres y mujeres, situación que estas últimas delegan en familiares (p. 364).

Si bien ellas utilizan otras opciones para movilizarse, el monopolio del automóvil da cuenta de estructuras sociales configuradas que promueven la tenencia de un carro exclusiva para ellos.

Otro de los aportes de este momento es el auge de trabajos que cuestionaron al sujeto de movilidad universal, ya que el hecho de vivir con otra identidad sexual cambia la experiencia del espacio urbano en el que habitan, y, por ende, las implicaciones de movilidad impactan de manera diferenciada (Jirón, 2007, p. 174). Algunos autores y organizaciones como CLADEM-México (2009), Morales, Pozo, & Ramírez, (2016), Soto (2017), López (2017), Pereyra, Gutiérrez, & Nerome (2018) identificaron que las mujeres sienten mayor miedo a ser abusadas en sus recorridos por la ciudad y además sienten inseguridad viajando solas en los medios de transporte, más aún si es de noche o tienen que hacer recorridos largos, todo ello debido a las desigualdades de género y los estereotipos que entran en juego cuando ellas vivencian los espacios urbanos.

Los trabajos que vinculan la movilidad y la residencia periférica teniendo en cuenta otros aspectos, como diferenciar si se trata de jovencitas, ancianas, madres, madres solteras, son menores. No obstante, es importante destacar que autores como Jouffe & Campos (2009), quienes tomaron en su texto *Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago de Chile*, analizaron la condición de la movilidad en su frecuencia y las valoraciones subjetivas que hacen los habitantes de la vivienda.

El análisis de ello supone que los recursos económicos, en poblaciones con bajos ingresos, dificultan los niveles y la intensidad de la movilidad de los pobladores. Sin embargo, no es el único factor, la dificultad de cambiarse de hogar debido en parte a la normativa del subsidio habitacional hace que ellos tengan que buscar otras alternativas para mitigar la segregación, en ocasiones realizando recorridos más largos, consiguiendo en modalidad de préstamo medios de transporte propios (moto o vehículo) o realizando trabajos en la misma localidad (p. 14).

Otros trabajos con mujeres, se enfocaron en mostrar cómo el estereotipo de familia “nuclear” puede influir a las mujeres, en especial a jefas de hogar, hasta el punto en el que ellas asumen no sólo funciones económicas sino también de cuidado de los miembros de su núcleo familiar, situación que puede inducir y reproducir su situación de pobreza¹ también ocasionado por

¹ En cuanto a este enfoque de “feminización de la pobreza” en Colombia surgió a partir de los años 80 el cual centró sus esfuerzos en destacar que, aunque las mujeres ingresan al mercado laboral y lograr tener mejor control de la natalidad en su ciclo de vida, siguen presentes las desigualdades de las mujeres cabeza de familia en relación con los hombres (Fuentes, 2002, págs. 122-123)

fenómenos como el embarazo adolescente, las diferencias patriarcales de acceso al trabajo o tener a cargo el cuidado de otros desde edades tempranas: Organización de las Naciones Unidas, (1991); y Acosta (2001), Lázaro, Zapata, Martínez, & Alberti (2005), Jirón (2007), Lazo (2009), Uribe (2012), Enríquez & Bernal (2014), Gutiérrez & Reyes (2017). Jirón (2007), en su artículo *Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile* habla de cómo la experiencia de movilidad en Santiago (Chile) afecta a aquellos que cuidan de otros porque este tiempo reduce las posibilidades de salir con tiempo a enfrentarse a unas condiciones de movilidad que son de por sí difíciles: no tener transporte propio, no disponer de recursos y vivir en la periferia urbana.

Uno de los ejemplos menciona a una mujer que, además de tener una hija pequeña y responder por su bienestar, debe de ir a trabajar a un lugar que se encuentra ubicado a más de dos horas de viaje, situación que afecta su estado físico y emocional (p. 188). Si bien, Jirón no analiza en específico la jefatura femenina, si hace referencia a que el ciclo de vida y las responsabilidades heredadas del sistema patriarcal hacen más difícil el acceso a la ciudad a las mujeres.

Enríquez & Bernal (2014) en su trabajo denominado *Vivienda y vulnerabilidad social en hogares con jefatura femenina en Sonora* dicen que la ubicación de las viviendas de interés social donde residen mujeres propietarias de Sonora (México) impacta negativamente sus condiciones de vida, impulsando el abandono de sus viviendas. Todo ello, debido a la relación de factores tales como el tener a muchas personas económica y socialmente dependientes de ellas², no tener ingresos suficientes que salden la deuda de vivienda adquirida con una entidad bancaria (FONAVIT) y vivir en una zona con problemas de dotación de los servicios básicos, incluidos los medios de transporte (pp. 62-63).

La reflexión de los autores supone que, aunque los programas gubernamentales piensen en soluciones habitacionales para acceder a vivienda propia, no serán óptimos si estos no cuentan con las garantías económicas y sociales necesarias para sostenerse, sumado al hecho de vivir en carne propia esos problemas cotidianamente. En suma, la movilidad y la vivienda en estas condiciones genera exclusión social.

² Con referencia a este punto, el artículo muestra que la dependencia de las personas a cargo de la mujer se manifiesta en dos dimensiones. La primera alude a las labores de cuidado y aseo doméstico que ellas realizan con hijos o ancianos, trabajo que no es remunerado. La segunda es el trabajo remunerado que realiza la mujer para dar sostén económico a los miembros de hogar. (Enríquez & Bernal, 2014, pp. 50-51)

Todos estos momentos son importantes y sus aportes, entendiendo el contexto histórico en el que emergen son válidos. Ahora bien, el balance de algunos estudios revisados muestra lo móvil-periférico en el marco de la exclusión, bien sea por los modos de vida ciudadanos en una residencia periférica segregadora o las relaciones estructurales de producción en el mercado de trabajo que separan a los de “aquí” y de “allá”. Otro aspecto que comparten es que por mucho tiempo partieron de la idea de estudiar al sujeto universal en un contexto de relaciones de poder, dejando de lado las relaciones de género con sus movilidades.

Este último aspecto lo retoman estudios más recientes, que rescatan la dimensión subjetiva de la movilidad, pero no han tenido en cuenta la dimensión territorial (vivienda). Finalmente, los estudios que conjugan las movilidades de género con la vivienda periférica no reflejan la dimensión subjetiva de estas movilidades, tomando como idea la exclusión fuertemente vivida por ellas en esas residencias, sin preguntarse muy a fondo, las motivaciones y las experiencias de movilizarse realizadas en relación con su nuevo espacio, su vivienda periférica.

El problema de Investigación

En las residencias periféricas, el transporte un papel especial debido a que, para acceder a los servicios proporcionados por la ciudad, las personas deben movilizarse (García, 2016). La relación entre transporte, movilidad y periferia urbana no siempre fue así, esta surgió a causa de cambios estructurales, económicos y sociales: La ciudad, en el proceso de industrialización, configuró la división entre sitios de trabajo y vivienda, de tal forma que se transformaron en espacios mono funcionales separados unos de otros (Topalov, 1979, pp. 72-73), impulsando a las personas a recorrer distancias más largas para llegar a su destino. En este sentido, movilizarse se convirtió en una necesidad y los medios de transporte pasaron a ser medios de consumo, que marcarían la diferencia entre aquellos que pueden acceder a ellas y los que no.

Algunas opciones posibles para que los residentes *periféricos* puedan tener acceso a dicha movilidad son dos. La primera es la tener un medio de transporte para mitigar el efecto de la distancia que implica el desplazamiento, y la segunda sería que los servicios a los que pretenden acceder estuvieran disponibles para la población en su misma localidad. Sin embargo, estas

alternativas no se presentan entre todos los grupos sociales, y para el contexto latinoamericano, enmarcado en un proceso de expansión urbana y metropolización (Herrera, Pecht, & Olivares, 1976, p. 23), la ubicación y la movilidad se vuelve campo de competencia.

Dicha situación se vive en Colombia, donde algunos corregimientos aledaños a Bogotá han vivido dificultades de accesibilidad a movilidad y servicios que siguen concentrados en la ciudad “central”, dada su residencia en la periferia (Amézquita & Rodríguez, 2007, p. 228), por lo que dependen en buena medida de sus propias capacidades para gestionar su movilidad y los servicios provistos por el servicio de transporte disponible, exponiéndose a los contratiempos que conllevan los trayectos intermunicipales.

Por ejemplo, los residentes del Macroproyecto Ciudad Verde, ubicado en el corregimiento de Soacha-Bogotá, presentan problemas de movilidad debido que tienen gastos adicionales de transporte y además no cuentan con ingresos suficientes para cubrir las necesidades que demandan, entre las que se incluyen servicios educativos y de salud. En suma, las demoras en los trayectos, tener que tomar más de un servicio para poder llegar a su lugar de trabajo y los tiempos de espera, además de no tener un medio de transporte propio impactan el presupuesto familiar, lo que implica un sobre costo que ha empujado a los residentes a renunciar a empleos porque no pueden llegar a tiempo o han tenido que abandonar la vivienda (Moreno & Rubiano, 2014, pp. 153-154).

Otras ciudades, como Jamundí, no están ajenas al proceso de expansión urbana. Esto podemos notar en la dinámica de crecimiento habitacional en los municipios aledaños a Santiago de Cali como Yumbo, Candelaria, Palmira y Puerto Tejada, y por supuesto Jamundí. Al respecto, Urrea & Candelo (2017) dicen que estos municipios, tienen alta receptividad de migrantes debido a los altos precios de la vivienda en la capital y la implementación de políticas de urbanización de vivienda nueva en los municipios cercanos que incentivan la emigración de personas (p.166).

Los proyectos de vivienda ubicados en la periferia jamundeña, entre ellos la Ciudadela Terranova, han facilitado a las personas que vivían en Cali tener acceso a vivienda propia³. Sin embargo, estos han traído algunos problemas físicos-espaciales como el crecimiento

³ Ya se ha dicho que uno de los motivos por los que se consigue vivienda en municipios aledaños a Cali es porque el precio del suelo es más económico, especialmente en Jamundí. (Martinez & Buitrago, 2011, p. 84). Otra de las razones es porque, principalmente las mujeres que adquieren vivienda bajo modalidad de Vivienda de Interés Social, en adelante VIS, se encuentran respaldadas por la corte constitucional que declaró una ley (LEY 82 DE 1993) para adquirir beneficios en materia de vivienda, trabajo y educación.

descontrolado de las áreas urbanas de estos municipios, la aparición de espacios periurbanos dispersos, impactos medio ambientales, problemas de accesibilidad y otros (Urrea & Candelo, 2017, pp. 69-83) que se han evidenciado en controversias por el espacio.

Por ejemplo, se inició una acción popular promovida por la procuraduría 21 judicial II ambiental y Agraria del Valle del Cauca en el año 2016 que advirtió de la existencia de zonas de Jamundí no aptas para la construcción de vivienda, ya que estas podían carecer de servicios (acueducto y alcantarillado); mientras que su contraparte, Camacol Valle, decía que si restringían el uso de licencias para construir en la zona se perdían inversiones de aproximadamente 655 millones de pesos (El país, 2016). Dicha moción quedó registrada a través del acuerdo 013 del 2017 que resolvió la discusión ampliando el área de construcción de la zona rural de Jamundí para Vivienda de Interés social (en adelantes VIS⁴) y Viviendas de Interés Prioritario para Ahorradores (en adelante VIPA⁵).

Asimismo, este proceso de expansión urbana ha puesto en marcha planes de ampliación de vías que pretenden mejorar la movilidad de la zona Cali-Jamundí. Todo ello, con fines de reducir el impacto de la congestión vehicular en horas de algunas zonas que van desde el Río Lili hasta la Carrera 127 y otras, ya que, la vía que conecta a los dos municipios contaba únicamente con dos calzadas para realizar un trayecto: una calzada de sur a Norte y una de norte a Sur (Cifuentes & Paz, 2015, p. 85). Esta propuesta, contempla la entrega de tres calzadas para ambos carriles (Cali- Jamundí; Jamundí-Cali) con ciclo ruta en el primer tramo, un puente elevado en el tramo que comprende la vía a puerto tejada con las mismas características del anterior, y en los otros tramos se contempla la misma ampliación (Concejo municipal de Cali, 2017).

Esta no es la única condición que genera congestión, ya que las urbanizaciones emergentes, que traen consigo el crecimiento poblacional y más vehículos, afectan de forma de forma directa la circulación vehicular (Cifuentes & Paz, 2015, pp. 87-88). Y, teniendo en cuenta que un 21,2% de la población trabajadora de Jamundí labora en Cali (Martínez & Buitrago, 2011, p. 88), esto

⁴ La VIS (Vivienda de Interés Social) se define como: 1 Vivienda de Interés Social (VIS). Es aquella que reúne los elementos que aseguran su habitabilidad, estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor máximo es dieciocho treinta y cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes (135 SMMLV) y se diferencia de la VIP en cuanto a que la segunda hace referencia a una vivienda de interés social cuyo valor máximo es de setenta salarios mínimos legales (Decreto No. 2190, 2009, Art 2.1)

⁵ Que el Programa de Vivienda de Interés Prioritario para Ahorradores (en adelante “Programa VIPA”) tiene por objeto facilitar el acceso a la vivienda a los hogares que tienen ingresos mensuales de hasta dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes y que cuentan con un ahorro en los términos del artículo 2.1.1.3.1.3.4 del Decreto 1077 de 2015 (Diario Oficial, 2017).

podría llegar a afectar al grupo de personas beneficiarias de dichos proyectos precisamente porque acceden a tener un techo propio en otra ciudad por su bajo costo o por algún programa social que las respalde, en los que se ven involucrados especialmente los beneficiarios de proyectos VIS o VIPA.

Urbanizaciones como la Ciudadela Terranova están haciendo parte de esta dinámica de expansión urbana, y reconociendo mi papel como mujer habitante de Terranova-Jamundi desde hace 6 años, me parece relevante reconocerla como una situación que vincula directamente a la población, a sus formas de vivir y movilizarse, y más aún si se trata de grupos específicos, como lo son las mujeres, que han asumido roles de cuidado de los miembros de su núcleo familiar y trabajo remunerado: estas esferas incluyen lo reproductivo y lo productivo, que apareja obligaciones múltiples: cuidar a los niños, mantener el hogar, comprar los bienes para el consumo familiar y generar los recursos necesarios para hacerlo (Lazo, 2009 citado de Gutiérrez & Reyes, 2017, p. 149).

Es por eso mi interés en comprender los hábitos y experiencias de estas mujeres, necesarios para contextualizar la forma en que se vive en contextos de residencia periférica. Buscando, al mismo tiempo, visibilizar a esas “invisibles”, a “las más pequeñas de éstas”⁶, en cuanto a los aspectos de su vida cotidiana, imaginarios, simbología social, formas de configurar la realidad, expectativas y problemáticas enraizadas en su propio contexto. Las preguntas que pretendo responder con el presente trabajo son: ¿Cómo estas mujeres perciben su necesidad de movilizarse diariamente en relación con su vivienda? ¿Cuáles son sus hábitos de movilidad de las propietarias y jefas de hogar en Terranova-Jamundí? ¿Cuáles son los recursos y habilidades que utilizan las propietarias para movilizarse diariamente? Y ¿cuáles son sus experiencias de su movilidad cotidiana?

⁶ En analogía con el texto de Maude Newell Williams (1918; 2008), denominado en la versión en inglés como *The Least of These –in Colombia*. (Williams, Maude Newell. (1918;2008) *Los más pequeños de éstos –en Colombia*, edición original 1918; edición fundación editorial archivos del índice 2008. Colombia

Marco conceptual

En concordancia con las preguntas propuestas, los ejes principales que la guían son: *Movilidad urbana socioespacial*. De estas se derivarán las categorías de *Capital de motilidad*, *movilidad cotidiana* y *género*, más específicamente enlazado a la *Jefatura femenina*.

Para entender mejor el esquema de trabajo, es importante aclarar qué entendemos, primeramente, por movilidad y luego revisar su relación con el espacio urbano, que para fines del trabajo se trata de la vivienda periférica. La definición de Gutiérrez (2012), alude a que la movilidad se entiende como una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos, necesidades de desplazamiento -que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad- y capacidades de satisfacerlos (p.67). Ello significa que, para moverse, deban ponerse en juego recursos materiales e inmateriales socialmente adquiridos, no sólo reales sino potenciales, que posicionan en la estructura social a los agentes móviles y en particular, a sus prácticas en un espacio determinado.

En otras palabras, la movilidad, se configura como campo social, el cual se entiende como un sistema basado en relaciones sociales jerárquicas y de dominaciones entre posiciones. En dicha estructura, los agentes cuentan con posiciones definidas, los cuales estarían divididos en clases con un desigual acceso a la movilidad y caracterizados por diferentes gustos y modos de distinción en cuanto a sus potenciales o reales desplazamientos (García, 2016, p. 21).

De la misma manera que puede ocurrir con otros campos, que definen a partir de principios comunes quien está dentro y fuera del mismo ocurre con la movilidad, en el que finalmente los actores procuran el bien de desplazarse en el espacio-tiempo teniendo en cuenta su posición en un campo de competencias. Sin embargo, los principios pueden diferenciarse, y los fines de la movilidad tengan relación con otros campos –tal como el económico- así como con sus propias trayectorias vitales, en especial sobre la simbolización o apropiación de los espacios ocupados. De esta forma, tanto el *habitus* –este entendido como la matriz de pensamiento y acción de los individuos que se activa de un modo pre-reflexivo en función de la posición de estos y de su pertenencia a una clase o fracción de clase. (Bourdieu, 1999, p 20) como el capital que entra al juego, en este caso el de motilidad no sería recomendable estudiar por separado.

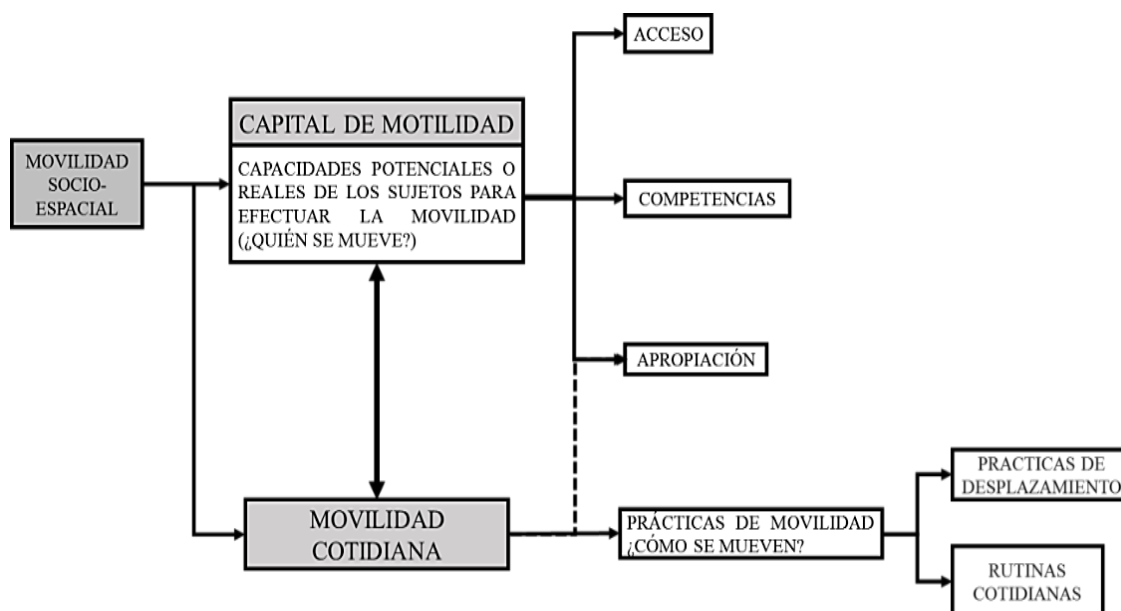
Dicho esto, la motilidad puede definirse como la capacidad de las entidades (por ejemplo, bienes, información o personas) para ser móviles en el espacio social y geográfico, o como la

forma en que las entidades acceden y se apropian de la capacidad de movilidad socioespacial de acuerdo con sus circunstancias; dividiéndose en tres componentes. El primero, visto como acceso, se entiende como el abanico de movibilidades 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.

El segundo, denominado como competencias incluiría el conjunto de destrezas y habilidades de los individuos y grupos que utilizan al momento de moverse. Estas podrían dividirse en tres apartados: físicas, conocimientos adquiridos y habilidades en la organización estratégica de movilidad. Y finalmente, la apropiación hace referencia a la capacidad del individuo de interpretar su grado de movilidad a partir del acceso y sus competencias. Ella apunta a los planes, aspiraciones, motivos, valores y hábitos, así como la valoración de las opciones de movilidad que experimentan y son protagonistas los propios sujetos (Kaufmann, Bergman y Joye 2004, p. 750).

En la *Figura 1* al componente de acceso, le añadimos un ítem denominado acceso diferencial, este entendido como las características del individuo en el momento de realizar su movilidad, tales como su historial de movilidad antigua (procedencia/migraciones), el género, la edad, la etnia, la posesión de propiedad (que es pertinente para este caso) y el ciclo de vida. En cuanto a movilidad cotidiana, la entenderemos como el conjunto de prácticas de movilidad que involucran finalmente desplazamientos cotidianos, o al menos dichos movimientos contienen grados de periodicidad, tal como si fuera una rutina.

Figura 1. Esquema conceptual de movilidad socioespacial



Fuente: Elaboración propia con base en Flamm y Kaufmann (2004 cp. García, 2016).

Sin embargo, entenderemos que estas movilidades no son fijas, y pueden variar en el tiempo, de la misma forma en la que comprendemos que estas personas aprenden a moverse en medio de estímulos cambiantes e interacción con el entorno, dicho de otra manera, la persona no nace móvil (Delaunay, Fournier, & Contreras, 2013, P. 13) (ver Tabla 1). Refleja la movilidad puesta en práctica, en la que interactúa el capital de motilidad con la realidad inmediata de los individuos (su vivir día a día), las decisiones que toman para poder moverse, sus preferencias para moverse y el quehacer in facto para lograr sus objetivos. En este sentido, esta variable es relacional, es decir, que no se encuentra ajena al análisis de otras categorías de manera que, ella termina configurando operativamente el marco de la práctica y la apropiación de movilidad.

Tabla 1. Índice de variables Capital de motilidad, movilidad cotidiana

CONCEPTO	DIMENSIONES CATEGÓRICAS	SIGNIFICADO	VARIABLES	ASPECTOS DE LA VARIABLE
Capital de motilidad	Acceso	Conjunto de elecciones posibles en un lugar en relación con la movilidad.	Opcionales	Medios de comunicación y transportes disponibles
			Condicionales	Accesibilidad en términos de precio y horario, aparcamiento, etc.

CONCEPTO	DIMENSIONES CATEGÓRICAS	SIGNIFICADO	VARIABLES	ASPECTOS DE LA VARIABLE
			Diferenciales	Identificación del actor móvil (procedencia, edad, sexo, localización actual, tener un medio de transporte)
	Competencias	La competencia incluye habilidades que pueden relacionarse directa o indirectamente con acceso y apropiación.	Habilidades físicas	Destrezas físicas del individuo (ver, andar, oír)
			Habilidades adquiridas	Relacionadas con las normas y reglamentos de movimiento, p. licencias, permisos, conocimiento específico del terreno o códigos.
			Habilidades organizacionales	Incluye la planificación y sincronización de actividades, incluida la adquisición de información, habilidades y destrezas
	Apropiación/Movilidad cotidiana	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.	Motivos-preferencias de movilidad	Recoge las impresiones sobre la movilidad ejercida. ¿Por qué prefiero este transporte? ¿Para qué me muevo? ¿Tiene esta movilidad un fin determinado?
Aspiraciones a movilidades futuras			Planes a futuro sobre nuevas movilidades, movilidades en el territorio, significados de la vivienda.	
Movilidad cotidiana	Prácticas de movilidad	El conjunto de prácticas de movilidad que involucran finalmente desplazamientos cotidianos, o al menos dichos movimientos contienen grados de periodicidad. Ello, relacionando motivaciones, intenciones y acciones de las personas móviles.	Rutinas cotidianas	Ejecución de actividades de competencia en situaciones determinadas

Fuente: Elaboración propia con base en Flamm y Kaufmann (2004, cp. de García, 2016)

Por otra parte, tomé con cierta independencia algunas dimensiones del acceso diferencial como la jefatura femenina y la propiedad de la vivienda. Ello, porque la jefatura femenina presenta unas formas de apropiación del espacio urbano y la vivienda particulares, inexistentes en otros grupos sociales. Al respecto, la jefatura femenina ya es definida por la corte constitucional como:

“Es (...) quien, siendo soltera o casada, ejerce la jefatura femenina de hogar y tiene bajo su cargo, afectiva, económica o socialmente, en forma permanente, hijos menores propios u otras personas incapaces o incapacitadas para trabajar, ya sea por ausencia permanente o incapacidad física, sensorial, síquica o moral del cónyuge o compañero permanente o deficiencia sustancial de ayuda de los demás miembros del núcleo familiar”.

En segundo lugar, porque las viviendas, tal como lo dijo Bourdieu (2001) tienen un poder simbólico y social el hecho que proporciona su compra o tenencia:

“En cuanto bien material que se expone a la percepción de todos (como la ropa) y de manera *duradera*, esta propiedad expresa o delata, más decisivamente que otras, el ser social de su propietario, sus "medios", como suele decirse, pero también sus gustos, el sistema de clasificación que pone en juego en sus actos de apropiación y que, al objetivarse en bienes visibles, da pábulo a la apropiación simbólica efectuada por los otros, que son así capaces de situarlo en el espacio social al situarlo en el espacio de los gustos” (p. 35)

Estrategias Metodológicas

Para responder con los objetivos que me había propuesto en este ejercicio en el cual también estoy inmersa por ser residente de la ciudadela, implementé una metodología de recolección de información primordialmente cualitativa, en la que el contraste con diversas fuentes de información tales como el acceso a documentos institucionales, las entrevistas, la realización de mapas y el material fotográfico, así como la revisión a otros estudios que hayan implementado temáticas similares contribuyeron a identificar diferencias entre los tipos de experiencias de las mujeres propietarias, jefas de hogar y madres en la Ciudadela Terranova.

En ese proceso de identificar sus relaciones con el espacio me encontré situaciones que dificultarían la lectura de sus movilidades y expectativas en la periferia: No había una reseña oficial de la Ciudadela Terranova, así que pregunté a un par de amigos que viven en Cali si conocían el lugar, me respondieron que no. Ello me llevó a replantear/ampliar lo que podría describir como acceso, porque no iba a ser posible que algún curioso lector pudiese escuchar a estas mujeres guerreras si no conocen su entorno, sus medios de transporte, la lógica de las Viviendas de Interés Social (VIS) y otros aspectos.

También motivó la búsqueda de información sobre el lugar en documentos oficiales, indagar en la página web de la constructora los planos de las viviendas ofrecidas, realizar conversaciones informales con conductores que prestan el servicio de transporte y contactarme con don Álvaro Peña, expresidente de la Junta de acción comunal de Terranova quien amablemente me prestó su tiempo para aclarar dudas. De este último encuentro pude sacar el mapa con una división de los

sectores de la ciudadela. Este camino inesperado dejó como lección algo que como investigadora había olvidado, estaba dando por sentado lo que conocía del lugar.

Una dificultad a la hora de recabar la información con los operadores de transporte es que, tanto trabajadores informales como formales no me permitieron hacerles entrevistas, por lo que el componente de descripción de funcionamiento de rutas se basa exclusivamente en observaciones del lugar y conversiones informales que tuve con dos de ellos en los recorridos realizados desde agosto del año 2019.

La forma de contactarme con algunas mujeres propietarias fue gracias a Doña Ana, una vecina que conocí hace siete años, y es la que inspira con su vida la realización de este trabajo. Tras acceder a abrirme las puertas de su casa y de su vida, me refirió a otras mujeres que estarían dispuestas a contar la historia de “lucha de sus vidas”. Ese “voz a voz”, guardar los contactos de WhatsApp y otras conversaciones en el sistema de transporte Líneas del Valle, posibilitó algunos encuentros. Las facilidades que tuve como investigadora eran dos: vivir en el mismo sector y haber conocido a Doña Ana.

El primer encuentro formal que tuve con ella ocurrió en diciembre de 2019. En algún momento pedí su permiso para acompañarla a un día laboral, por lo que ella me sugirió esperarla afuera de su casa y seguí algunos recorridos que realizó hasta cierto punto, incluyendo los trayectos a pie y el malestar de la jornada nocturna. Algo parecido hice con las otras mujeres, que amablemente me permitieron acompañar algunos de sus trayectos en el bus Líneas del Valle o transportes informales, mientras contaban cosas del diario vivir. En ese momento procuré tomar las fotos de los sitios de Terranova, empecé a realizar los mapas de rutas de movilidad laboral que realizaron, e intenté capturar recorridos que tuviesen otros motivos, como ocio, pero no los hacen: todas ellas se dedican a trabajar o salen por la compra de enseres o citas médicas, las salidas de recreación son ocasionales.

Con la situación de emergencia del COVID -19 ocurrida a mediados de marzo de 2020, se limitó mi trabajo de realización de entrevistas con otras mujeres. La idea inicial era ver las variaciones de acceso, competencias y apropiación en mujeres por sectores de la ciudadela (ver mapa 1), esta opción no pudo concretarse. Después del periodo de confinamiento obligatorio, retomé las entrevistas y me contacté con algunas de nuestras protagonistas para mirar su situación actual. Ello permitió hacer un balance de los cambios que atravesaron fruto de la pandemia, y me contaron sobre sus expectativas referente a las nuevas movilidades que vivieron.

Las mujeres que participaron del trabajo tienen estas características: son mayores de edad - aunque casualmente todas pasen los cuarenta años-, ser jefas de hogar, poseen una vivienda en la Ciudadela Terranova por hipoteca, y finalmente, tienen el inmueble hace más de cuatro años. Esto último no es casual: escuchando a otros propietarios me enteré de que las viviendas entregadas por VIS o VIPA en la ciudadela Terranova pertenecían a los residentes más antiguos, y mi interés está en mostrar específicamente asuntos de este tipo de casas, por lo que la fecha era adecuada para el trabajo. Un asunto emergente que viví con ellas es que todas son madres solteras, y trabajan en oficios de cuidado o limpieza, por lo que estos son elementos necesarios para realizar el análisis de la información.

Cuando escuché por primera vez la historia de Doña Ana, me di cuenta de que la mejor manera de exponer sus motivaciones de vivienda, más allá de mostrar el recorrido diario en sus trajines laborales, era colocando en este trabajo sus relatos para que el lector pueda conversar con sus vivencias. Ella me contó su llegada a la ciudadela como si fuese un cuento, y me inspiró a seguir ese mismo hilo narrativo para el diseño del instrumento que haría con las otras mujeres; sus historias y la forma que tienen de interpretar lo que han vivido. Esos elementos, sus voces, hacen parte de ese *habitus* incorporado que se plasma en sus discursos, porque finalmente, el lenguaje, los códigos compartidos de madres orgullosas y cansadas de luchar, no es posible mostrarlo con una encuesta.

La idea de hacer visibles sus formas de ver el mundo es también una postura como investigadora: si parto del presupuesto que la movilidad no es neutral, sería incoherente codificar sus discursos para mostrar un objeto sin nombre, un dato más, mujeres pobres o excluidas que viven en la periferia. Por esta razón preferí contar los casos por separado, en vez de confirmar la aplicabilidad de un concepto con retazos unificados de sus vivencias plasmadas en los relatos, porque no son solamente mujeres de la periferia, son Ana, María, Nury, Lucía y cada una de ellas viven esa cotidianidad.

La forma de mostrar los relatos la realicé siguiendo el esquema de entrevista temática (ver anexo 1) que indagó aspectos de movilidad, y significado de la vivienda para luego comentar algunos hilos de información que facilitarían al lector entender datos que las mujeres en el relato daban por sentado; los comentarios sirven de guía e intentan condensar algunas dimensiones de sus vidas. Este proceso fue inspirado en los trabajos de Jouffe & Campos (2009), en su texto *Movilidad para la emancipación o para el arraigo: interacción de las escalas en París y Santiago*

de Chile, Jirón (2007), en su artículo Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile, y

de este modo, pude completar una descripción a manera de historia sobre su llegada al sitio, los vaivenes cotidianos, los hijos, la deuda hipotecaria que a veces no las deja dormir y el significado de estar en el lugar.

CAPÍTULO II

TAN CERCA: LA VIVIENDA Y EL TRANSPORTE EN LA PERIFERIA DE LAS PROPIETARIAS DE VIVIENDA EN LA CIUDADELA TERRANOVA.

Proyectos de vivienda VIS en Jamundí: Terranova

a) Recuento histórico

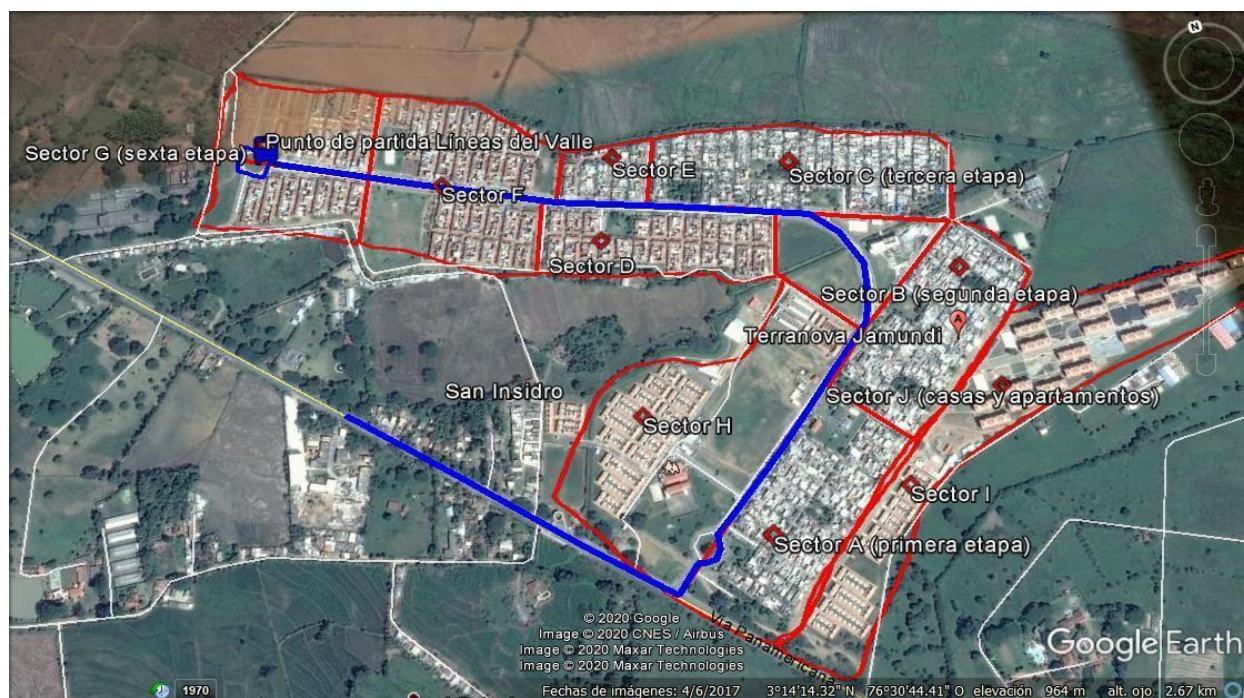
Al adentrarme a la composición de la Ciudadela Terranova, tuve que hacer uso algunos documentos oficiales encontrados por medio de la página web de la constructora. El trabajo etnográfico me permitió observar los lugares y a realizar entrevista al Don Álvaro Peña, expresidente de la Junta de Acción Comunal (JAC) de la ciudadela terranova Jamundí, así como dialogar con algunos los primeros residentes. Estas herramientas me permitieron reconfigurar los principales aspectos históricos de nacimiento y desarrollo de la Ciudadela Terranova. Esta hace parte de un conjunto de iniciativas pensadas como Viviendas de Interés Social (VIS) adelantado por la Constructora IC Prefabricados S.A en Jamundí, Valle del Cauca. Dicha localidad se encuentra en San Isidro, por la vía Panamericana, a unos 3,45 kilómetros de la entrada principal del centro poblado de Jamundí, al lado está la urbanización el rodeo, más al norte de la vía panamericana se encuentra la ciudadela Bonanza y ciudadela las Flores (Ver *anexo 2*).

La ciudadela ha entregado viviendas a partir del año 2003, por modalidad VIS O VIPA, en la que muchas familias recibieron subsidios de vivienda como forma de pago del inmueble:

En diciembre de 2003 empezaron a llegar los primeros habitantes de la Ciudadela Terranova. Ellos empezaron la construcción (*la constructora I.C prefabricados*) pues antes. Yo estoy hablando es de...pues cuando empezó a llegar la gente. El proyecto como tal, no pues yo no tengo la etapa o la fecha o cuando montaron el proyecto. Lo que sí sé es que en el desarrollo intervinieron varias entidades, están la gobernación, el municipio, y la fundación Habitar.

(...) De cómo fue para entregar las casas, pues, la gente primero ahorra la cuota inicial, paga lo demás o lo presta y pide el subsidio de vivienda. Ajá y los subsidios fueron entregados por la caja de compensación familiar, sino estoy mal era el 75% por Comfandi, un 20% por Comfenalco y unos porcentajes menores con otras cajas. En diciembre de 2003 llegaron los primeros habitantes, en el 2004 empezaron a convivir los del sector A y B de la primera etapa. (A. Peña, comunicación personal, 10 de dic de 2019)

Mapa 1. Delimitación por zonas Terranova Jamundí



Fuente: Elaboración propia; Mapa de Google Earth.

Actualmente el proyecto lleva 15 años de fundada con sectores 10 sectores conformados, más un conjunto de apartamentos que hace parte denominado sector J, por el cual han tenido conflictos desde el momento de su construcción:

La gente le ha denominado etapa 1, etapa 2, pero no aquí es por sectores, emm y empieza por la entrada principal que es el sector A, después sigue el sector B, C, D, E, F, el sector G, el sector H que está por el lado de donde construyeron ahora poco, el sector I que queda más allá, al fondo, después del colegio Comfandi, el sector J, donde están los apartamentos y casas cercanas. Esos fueron anexados, como el sector J, no por el plano original sino después de...emm, por una cuestión de mi casa ya, un programa de gobierno de Juan Manuel Santos (expresidente), entonces se dio esa forma de sacar casita.

Eso generó aquí pues mucha controversia (...) e incluso hicieron tutela y una cantidad de cosas para parar el proyecto. Y cuando vino el presidente Santos salieron a hacer una cantidad de cosas (...) yo como me iba a oponer si el sector de los apartamentos, primero que todo, era una proyección de vivienda para personas que no tenían como los recursos, si nosotros solucionamos nuestro problema de vivienda porque me voy a oponer y eso ha sido. (Peña, 2019)

La ciudadela cuenta con dos colegios, una cancha de futbol, varios parques y un ecoparque, negocios comerciales minoritarios: ferreterías, droguerías, restaurantes, peluquerías, sitios de internet, discotecas y un gimnasio; un centro de servicios de aguas residuales propio y varias iglesias entre las que se encuentra una parroquia católica, (ver anexo 2). Su estructura consta de manzanas cerradas, unas con más cercanía a la vía principal y otras que se proyectan hacia “el fondo” de las cuadras. Es importante resaltar que la urbanización por el momento no tiene centro de salud comunitario o cercano a la zona, así como tampoco dispone de grandes sitios de abastecimiento comercial. Finalmente, la ciudadela no es un conjunto cerrado, sino que se define como una ciudadela abierta con una vía principal de acceso.

b) Constitución de las unidades habitacionales.

En cuanto a las viviendas, la constructora I.C prefabricados entregó casas de dos pisos con un área para reformar, casas esquineras con espacio para habilitar garaje o negocio, apartamentos en torres de cinco pisos y actualmente se encuentra entregando viviendas con parqueadero (Ver anexo 2)

Las viviendas de esta urbanización están diseñadas y construidas para uso residencial. Sin embargo, existen unas viviendas sobre las vías vehiculares que además de los espacios domésticos cuentan con un área para uso productivo, cuyos propietarios establecerán servicios y actividades comerciales consecuentes con la vocación residencial del sector. (Manual de convivencia Terranova, pág. 2)

Al principio la constructora comenzó a entregar las casas y los apartamentos, pero no contaban con acceso a todos los servicios básicos. Esto anterior, al menos en el servicio de gas, de telefonía e internet que tiene cobertura actual:

En principio nosotros no teníamos gas natural, entonces comenzamos a hacer, entonces trajimos aquí al señor de representante legal de Gases de Occidente e hicimos asambleas, en fin, no entraba antes porque el municipio cobraba por mt² unos cuantos miles de pesos (miles de millones) porque estaba en un acuerdo de uso de suelo, y el señor gerente decía que eso era ilegal, que ellos no iban a pagar ese cobro, entonces sino arreglaban eso nosotros nos íbamos a quedar sin gas de por vida. (...) Teléfono e internet tampoco teníamos, sino el Tele Jamundí, y yo me puse a mirar esos acuerdos porque ese servicio solo lo podía prestar Tele Jamundí, entonces me puse a hablar con gente de Emcali para recibir asesoría, tratamos de montar unas tutelas porque no podían tener ese monopolio, eso es prohibido en los servicios públicos, ellos llaman a eso posición dominante, y luego logramos que entrara Emcali acá, porque Tele Jamundí solo era teléfono...y el primer sector que tuvo internet

fue el C, por donde yo vivo, o sea, esta etapa. Luego procuramos hacer ampliación al sector A y B, después hicieron ellos una obra civil para los sectores D y luego para todos los demás. (Peña, 2019)

Tanto las casas como los apartamentos no se entregaron con acabados -esto no puede verse en los planos ofrecidos por la constructora-, es decir, las propiedades no cuentan con pisos con cerámica o paredes pintadas. Esto significa que los propietarios de la vivienda deben de correr con los gastos para acomodar la propiedad si desean. Los gastos para cada tipo de propiedad son diferentes, explicados desde el componente estructural por el tamaño y la proporción de los inmuebles.

Figura 2. Planos y vista de casas para Reserva de Terranova-Jamundí



Fuente: Planos elaborados Por I.C prefabricados para Reservas de Terranova, Collage, elaboración propia.

Para el caso de las viviendas ubicadas en reserva de Terranova, el área de reforma debe de construirse desde el principio, es decir, colocar ladrillos, montar vigas, poner la estructura para sostener el primer piso y construir pared para el segundo piso. De igual forma, dicha área necesita de cableado eléctrico y servicio de acueducto, gastos que corren por cuenta del bolsillo del propietario. Para este tipo de vivienda, es permitido modificar al gusto del propietario el área de reforma, teniendo un margen de libertad en cuanto diseño de esta área. Los planos originales que entrega la constructora no pueden modificarse, haciendo énfasis en que los bloques de los

diseños originales hacen parte del sostén de la vivienda, y, por ende, la constructora no se hará cargo por daños ocasionados debido a irrupciones en el diseño original.

Las casas y los apartamentos tienen paredes y pisos compartidos con los vecinos, de lo que resulta una necesidad de moderar el ruido y las fiestas a altas horas de la noche. Esto puede explicarse por la estructura de la urbanización, tanto casas como apartamentos están desarrollados por manzanas pequeñas sin vía vehicular que separe las viviendas, esto incrementa la intimidad y el ruido de los vecinos de residentes de los barrios (ver anexo 2). Al respecto, los manuales de convivencia dicen que el exceso de ruido o las reuniones familiares o sociales no son adecuadas en este tipo de espacios, porque incomodan la intimidad de los vecinos que no hacen parte de ella, además porque puede escucharse el ruido de otros vecinos si estos hablan “duro”, colocan música o realizan actividades de construcción en sus propiedades.

Las viviendas son de carácter privado para el disfrute y despliegue de la intimidad del grupo familiar en un ambiente normal. Su cercanía de unas con otras y la medianería de algunos muros, determinan para las residentes un estilo de vida propio, pero de reconocimiento y respeto por las demás, de tal manera que garantice una convivencia armónica con los vecinos (...) La comunicación al interior de la vivienda debe ser en un tono de voz solo audible para las personas que están hablando entre sí, evitando los gritos, las risotadas, las expresiones de palabras vulgares y las agresiones verbales y físicas

Art. 18: La realización de oficios domésticos que involucran cargas de ruido, deben acometerse en las horas del día hasta las seis de la tarde. Las horas nocturnas constituyen el tiempo que la mayoría de los residentes dedican para el descanso reparador por lo cual, en este período de tiempo, no se deben realizar actividades laborales, lúdicas y sociales, perceptibles y molestas para quienes no participan de ellas. En especial no se deben hacer ruidos tales como juegos, taconeos, saltos, martilleos, descargas o rodamientos de objetos (...) El residente que organice una reunión familiar o social debe tener control sobre los comportamientos y el ruido producido por sus invitados, de tal forma que su celebración no se convierta en una molestia para los demás residentes. Igual cuidado se debe mantener cuando se realizan reuniones de carácter religioso

Accesos Opcionales y Condicionales (Vías y transporte)

El fin de este apartado, siguiendo la misma idea de García (2016), es describir los recursos materiales y no materiales de movilidad que ofrece un determinado hábitat a sus residentes (p.357). Retomando el significado de acceso, se describen accesos opcionales; estos entendidos

como medios de comunicación y transportes disponibles, y condicionales -vistos como Accesibilidad en términos de precio y horario, aparcamiento, etc-.

A partir de las observaciones realizadas en la ciudadela, puedo decir que Terranova actualmente cuenta con una vía vehicular que se conecta en la entrada principal por la vía Panamericana, misma en la que buses y carros de los residentes de la zona se movilizan (ver anexo 2). Sin embargo, existe otra vía de acceso a la urbanización no planeada que se encuentra cerca a la vía Panamericana (llamada entrada el Edén), y no se encuentra pavimentada. En esta entrada no hay residencias de la ciudadela Terranova, sino que viven personas en casas que ellos mismos construyeron⁷ en su totalidad, con características diferentes de la urbanización y muy probablemente, con otro estilo de vida (ver *anexo 2*).

Los que quedan por la salida del edén son llamados Agroandes, pero tienen una situación legal extraña, son legales, pero no lo son, yo no entiendo eso y ellos están constituidos como comunidad en su parte, pero aún sigo sin entender su situación legal. (Peña, 2019)

Otra ruta de movilidad vehicular de se da por medio de la entrada principal del conjunto residencial el Rodeo, donde pueden llegar a la ruta de apartamentos de Oasis de Terranova, y finalmente, conectar por la vía principal de Terranova. Esta vía por el momento no tiene pavimentación completa, por lo que no todos los transportadores la utilizan como medio principal de entrada a la ciudadela (ver anexo 2). Terranova en estos momentos cuenta con medios de transporte que no son nuevos, sino que pasaron a prestar el servicio a la ciudadela. En la entrevista con Álvaro Peña, él hace referencia a que este proceso del Transur se gestionó desde la gestión de la junta de acción comunal y no tenían garantizadas estas condiciones, cuando llegaron los primeros residentes:

Cuando nosotros llegamos acá, el Transur pasaba solamente hacía Santander de Quilichao y el Cauca, por la panamericana. En ese entonces no se conocía Terranova, uno allí tenía que estar pendiente de no pasarse para llegar a la casa. De allí uno caminaba desde la entrada principal hasta la casa, y había gente que caminaba desde la calle quinta (en Cali) o trabajaba por allí o por la avenida Simón Bolívar, entonces cogía Transur para luego venirse caminando desde la entrada hasta su sector. (...) Luego, gestionar el transporte fue con Transur primero, porque ellos no entraban para acá, entonces hicimos un proceso para que entrara el Transur y luego líneas del Valle, que anteriormente se llamaba Montebello. ¡Ay! y eso

⁷ No es pertinente decir que estas casas son ADHI –Asentamientos Humanos de Desarrollo Incompleto- porque no existe la certeza de que estos tengan problemas Jurídicos con la constructora I.C prefabricados. Para identificar el tipo de residentes de esta zona, es necesario la realización de otro estudio en el que puedan caracterizarlos.

también fue un problema porque luego entre ellos no querían compartir las rutas, entonces hicimos un fogueo para ver cómo le hacíamos para que las empresas convivieran acá porque los necesitábamos, es más, es mucha gente la que depende de este transporte para hacer sus cosas, a trabajar, salud porque acá falta el centro médico, salir de paseo, ¿sabe?, y aún las rutas no dan abasto a toda la gente por lo que hay personas que llegan tarde o pierden el trabajo porque se demoran para conseguir algo que los lleve. (Peña, 2019)

El transporte que ejecuta la ruta desde Terranova hacia Jamundí es prestado por las empresas Montebello (ver Imagen 3), Transur y Cooptransunidos por medio de busetas de servicio colectivo. Otra empresa que presta el servicio es Montebello, actualmente Líneas del Valle (ver Imagen 4). Según Muñoz, (2011) la empresa surgió después del Transur (ver Imagen 5), en el año 1995, prestando en principio el servicio de Jamundí–Cali, Cali–Jamundí para luego ofrecer servicios hacia Terranova. Este operador entró en el juego de competencia de pasajeros con la empresa Transur; como se mencionó anteriormente. Luego, esta misma empresa empieza a competir con la Cooptransunidos que surge a prestar el servicio de transporte a nivel urbano con rutas que recorren por los diferentes barrios o urbanizaciones de la zona urbana del municipio de Jamundí (p. 37).

Imagen 1. Transporte hacia Jamundí, Montebello, Terranova



Fuente: Foto tomada en Terranova (elaboración propia)

En las rutas hacia Cali, el servicio de transporte lo cubren las rutas intermunicipales, prestado por las empresas de transporte Transur y Montebello (actualmente Líneas del Valle). Así mismo,

por la vía panamericana es posible utilizar el servicio de transporte que transita por la carretera. Otros operadores que prestan el servicio son rutas informales que están próximas a la Estación de Universidades (Ver anexo uno). Este último se encuentra organizado por rutas con el fin de cubrir la demanda de transporte de Cali hacia otras localidades por fuera del municipio, por ejemplo, algunos van a Puerto Tejada, otros se dirigen a Villa Rica, y otros más prestan el servicio hacia las ciudadelas (Bonanza, Terranova, Las Flores).

Imagen 2. Transporte hacia Cali, Líneas del Valle, Terranova.



Fuente: Foto tomada en Terranova (elaboración propia)

EL transporte formal hacia Cali comienza ruta a partir de las 4:30 de la mañana en buses con amplia capacidad de pasajeros en donde los límites oscilan entre 25 hasta 40 pasajeros sentados. La ruta de Líneas del Valle presta el servicio Terranova-Cali sin adentrarse hacia el centro de Jamundí, y lo hace de la misma manera las rutas del Transur en horario concurrido (ver anexo 2). El tiempo que demoran aproximadamente en recoger pasajeros antes de iniciar el recorrido por la vía panamericana es de 15 min. El costo del transporte desde Terranova hasta el destino es de \$3500 pesos. Estas rutas no siempre recogen pasajeros en el sector Oasis de Terranova y el sector J de apartamentos en la salida o en la llegada, aunque el costo del transporte sigue siendo el mismo: \$3500 pesos por persona. La hora de finalización del servicio es hasta las 9:00 p.m.

El servicio de rutas informales tiene una lógica distinta. Según pude observar en los viajes realizados en los meses de mayo-julio 2019, estos comienzan a partir de las 4 de la tarde, con

vehículos particulares con capacidad de 4 pasajeros o microbuses con capacidades que oscilan entre las 14 hasta 18 personas sentadas. Es importante resaltar que el punto de ruta es próximo a la estación de Universidades en el sector de Valle del Lili, y no hacen recorridos internos en otros puntos de la ciudad de Cali, ya que estos están cubiertos los operadores informales de Cali⁸.

Imagen 3. Transporte hacia Cali, Transur S.A, Terranova.



Fuente: Foto tomada en Terranova (elaboración propia)

A diferencia del control en las rutas de Terranova, pude ver que los transportadores informales salen hacia Terranova dependiendo su orden de llegada, o la cantidad de pasajeros que haya en ese momento. El servicio prestado, antes de la pandemia, es demandado y en las horas pico (6 y 7 de la tarde) las personas pueden esperar la llegada de la ruta hasta más de 1 hora. La entrada a las rutas las regula una persona o un coordinador, de tal manera que se respeta el orden de llegada de los pasajeros, y así procuran evitar inconvenientes en el desarrollo de la jornada. Estas, a diferencia de las rutas Líneas del Valle y Transur, la ruta informal deja a los pasajeros lo más cerca posible a sus casas, no hace el recorrido en el centro urbano de Jamundí y realiza deja pasajeros en el sector Oasis de Terranova y el sector J de apartamentos.

De regreso a la zona, noté que a veces recogen pasajeros por la vía Panamericana, con la limitante que no ejecutan recorridos en la ciudad de Cali, fuera de la parada inicial ubicada en la

⁸ Algunos se encuentran cerca de la “isla” de los piratas intermunicipales, especialmente los que (Valdés, 2014) describió como pista 4: Jardín plaza y pista 5: la 14 de Valle del Lili (pp. 59-60). Según pude notar en las observaciones, la operación de estos tiene una cierta independencia con los operadores de Cali, debido a que no comparten las rutas por la ciudad.

zona de Jardín Plaza, como si lo hacen los servicios de Transur y Líneas del Valle. Algunos conductores informarles, como “magníficos”⁹ me contaron que el servicio inicia desde las 4 de la tarde, o a veces un poco antes, hasta las 12 de la media noche, no haciendo viajes en la mañana. El costo de los transportes es variado y depende de varios factores: Uno de ellos es la capacidad del vehículo; los microbuses cobran \$4000 pesos mientras que los vehículos particulares cobran \$4500 o \$5000 pesos. El otro factor es la hora de salida: a partir de las 10:00 de la noche el costo del transporte se eleva, con valores que oscilan entre los \$6000 y \$10000 pesos.

En cuanto a los servicios prestados en la zona urbana de Jamundí, los transportadores (Montebello, Transur y Cooptransunidos) según pude conversar con algunos conductores, prestan su servicio a partir de las 4:30 de la mañana, saliendo en microbuses (vehículos con una capacidad máxima de 14 personas sentadas y su tamaño es pequeño). El intervalo entre cada ruta, que comienza su recorrido desde la sexta etapa de Terranova, es de 10 min por cada buseta y el tiempo que demoran aprox. en recoger pasajeros para iniciar el recorrido por la vía panamericana es de 15 min. En itinerario de paradas que ofrecen estos operadores se encuentran las rutas que hacen paradas en el hospital piloto de Jamundí, el parque principal (este sitio se conoce también como el parque de los cholados), ruta hacia centros comerciales y finalmente el sector de la 14 Alfaguara (ver mapa 3). El costo del transporte desde Terranova hasta el destino es de \$1800 pesos y el servicio finaliza a las 8:00 p.m.

Los medios de transporte intermunicipales tuvieron restricciones de movilidad a partir de marzo de 2020, lo cual redujo su capacidad al 20%. Las rutas de Líneas del Valle, Transur y cooptransunidos limitaron sus funciones hasta el mes de mayo, y, con la aplicación del pico y cédula (ver anexo 2), el número de personas en estos medios de transporte disminuyó considerablemente. Ello trajo consigo un desequilibrio económico en el gremio de transportadores, que las empresas Líneas del Valle y Transur resolvieron con el aumento en el precio en el transporte, pasando \$3500 pesos por viaje a \$5500 pesos. Esta decisión la tomaron con base a la Resolución 3600 de mayo de 2001 del Ministerio de Transporte en la cual se establece la libertad de tarifas. La reapertura de los servicios de transporte, en el mes de septiembre de 2020, no ha normalizado el costo del servicio, afectando a quienes ejecutan movilidades intermunicipales.

⁹ *Magníficos*, así como *tigre*, son los pseudónimos que utilizan los conductores cuando prestan el servicio de transporte informal.

En términos generales, La ciudadela Terranova es una propuesta de Vivienda de Interés Social en la que participaron diversos actores gubernamentales, privados y fundacionales como tales como la Alcaldía de Jamundí, la constructora I.C prefabricados y la Fundación Habitar en su construcción. Las viviendas, ubicadas periféricamente tanto del centro urbano de Jamundí, ubicada a 3,5 km del centro urbano (ver anexo 2), como de la ciudad de Cali, hacen parte de un grupo de soluciones habitacionales de bajo costo que dependen de los medios de transporte para ejecutar algunas actividades como el acceso a servicios de salud y educación superior. Las distancias que deben de recorrer para “conectarse” con dichos servicios los hace parecerse a una isla, de forma que, aunque no posea las barreras de un conjunto cerrado, espacialmente la ciudadela se vea con dimensiones de “adentro” y “afuera”: donde el afuera se refleja en las únicas salidas hasta ahora disponibles a la vía panamericana (ver mapa 1) y el adentro esté en la distribución de viviendas con alta intimidad vecinal.

Por otra parte, las viviendas entregadas tienen una zona de “reforma” que obligatoriamente incide en el presupuesto del futuro residente/futura familia como un gasto extra a la deuda adquirida con el banco para pagar el valor restante del inmueble. Así, cada familia debe sacar un porcentaje de sus ingresos para terminar de construir una vivienda, que la constructora entregó a los primeros grupos de residentes en “obra negra” /sin finalizar. Los medios de transporte de la ciudadela Terranova son indispensables y la movilidad es intensa en distancias. En suma, el acceso, en términos de relaciones estructurales con el espacio y los medios de transporte configura una periferia abierta, pero aislada: En las viviendas la cercanía es excesiva, pero la imposibilidad de contar con servicios, como el de salud, obliga a los residentes a recorrer distancias mínimas de 3,5 km que no pueden caminar con seguridad, porque se encuentran en medio de una carretera: Lo más próximo a Terranova es la vía intermunicipal panamericana, por lo que deben utilizar un medio para recorrer la distancia prevista bien sea en bicicleta, moto, vehículo particular, o una de las rutas colectivas (buses) disponibles.

CAPÍTULO III

TAN LEJOS: MOVILIDAD SOCIOESPACIAL EN HISTORIAS DE LAS JEFAS DE HOGAR PROPIETARIAS DE VIVIENDA

“Allí en el suelo se acurrucaba Dominga; a su lado se desparramaban sus dos hijos a quienes, de algún modo había logrado cargar sobre su espalda a lo largo de más de una milla hasta alcanzar el colegio (...)

“Dominga, ¿Cuándo comió por última vez?”, le pregunté.

“Fue el miércoles, señora Mauda”, aquí en la casa de usted. Ahora no hay trabajo, todas esas familias se van al campo este mes. En ninguna parte he trabajado, solo aquí con usted, ahora solo un día a la semana. Esta semana yo pago el alquiler con esos quince centavos que me pagó; desde el miércoles no como”

(...) Dominga es una de las sesenta de cada cien mujeres en Colombia para quien no existe el matrimonio. Ningún hombre de esta clase asume la más mínima responsabilidad en la crianza de un hijo; eso queda en la madre únicamente (...) ¿Qué significa ello para la pequeña madre que se extingue de hambre, que trabaja hasta morir, para los niños que ella ama?”

I Dominga, los más pequeños de estos- en Colombia Maude Newell Williams

En este acápite muestro aspectos de la movilidad socioespacial de las mujeres jefas de hogar considerando las dimensiones de acceso diferencial - procedencia, profesión, sexo, edad, tiempo de residencia en la ciudadela, tipo de residencia-, competencias, Habilidades físicas, habilidades adquiridas, habilidades organizacionales-, competencias y apropiación - motivaciones de la movilidad y significado del espacio urbano en relación con la propiedad-. Todo ello, teniendo en cuenta que la jefatura femenina se toma como factor determinante en dichas vivencias (Ver tabla 1).

Las mujeres en la periferia: 1. Lucía, del vaivén a la cercanía de la propiedad

Conocí a Doña Lucía por un trayecto de Líneas del Valle. En el mes de Julio-2019, fui a su casa y aceptamos hacer su caso. Finalmente, después de acompañarla en un par de ocasiones a su trabajo, hicimos entrevistas en enero de 2020. Luego, pude volver a contactarme con ella para conversar sobre cómo estaba viviendo la situación de contingencia derivada de las medidas de aislamiento propuestas para el COVID-19.

Doña Lucía tiene 56 años, vive en el sector G, sexta etapa de Terranova (ver *Mapa 1*) y es propietaria de una casa por hipoteca desde hace siete años. Actualmente, se encuentra divorciada

y tiene dos hijos, uno con 21 años y el otro con 26 años. Antes de vivir en Terranova no tenía casa propia y estaba pagando arriendo por la vía Cali-Palmira:

Bueno, viví por la recta a Palmira mucho tiempo, estaba aburrida (...) llevaba 23 años en la recta palmira. Estaba viviendo por allá, pagando arriendo, trabaje y pague arriendo, hasta que dije no más, yo no puedo vivir así yo no tengo nada, ¿Qué hago?, no tengo nada donde asomar la cabeza. Y los arriendos a \$450.000 o \$500.000 pesos y yo no puedo pagar todo eso, entonces le dije a papito Dios, que yo me comprometo a trabajar para adquirir mi casa...me comprometo verracamente a pagar la casita...

Sin embargo, la movilidad de la recta a Palmira a Terranova no fue la única que realizó. Ella nació en el departamento del Cauca y migró a la ciudad de Cali por motivos de desplazamiento forzado, para empezar a trabajar como empleada doméstica:

No, espérese y vera, nosotros no reportamos eso, porque a mí me había dicho que hubiéramos podido obtener una casa propia porque usted fue desplazada, yo vivía con unos tíos, y nosotros nos vinimos con una mano atrás y otra adelante. Nosotros no nos pusimos a traer que cama y colchón, nada, solamente la mera ropa con eso llegamos. Y yo llegue a Cali a donde una señora que ya no está, ella me abrió la puerta y yo le dije que, si me podría dar trabajo, porque yo había oído con otra señora que ella traía la gente ahí para trabajar en casa de familia y a ella le pagaban...Después que tuve la familia yo ya salí de esa casa, y ya después me toco volver a pedirle trabajo, y ella dijo que pues yo era como de la familia tenía las puertas abiertas.

A partir de allí, migró un par de veces, una de ellas, viviendo en el poblado (Cali) con el padre de sus hijos, luego, viajando a Silvia un tiempo después de la separación con su esposo y sus hijos pequeños, luego, con la jefe que le recibió en Cali en su etapa de soltera y finalmente vivió en la recta Cali-Palmira:

Porque cuando me separe me tocó que irme, sin mis hijos, mi mamá les dio posada, ella me dijo después: camine quédese acá unos días, y yo me vine a trabajar acá en Cali, y luego me iba a quedar allá (en el Cauca), es que por allá si es caliente. Entonces yo viajaba cada 15 días, no podía cada 8 días porque tenía que trabajar...Iba a dejar la plata donde mi mamá (..) y cuando iba me tocaba correr, me daba pesar con ellos (sus hijos) porque apenas me subía al bus ellos lloraban porque ellos me miraban llorar a mí. Entonces no, así no puedo, entonces hablé con la señora que te conté y me dijo: ¡ay! tráigalos que aquí estamos solas usted y yo. A mí no me molestan, y mis muchachos no molestaban para nada, ellos eran callaitos. La señora ella era que vea, que mire, que vengan a ver tv acá, y ellos eran jugando parques o domino u otra cosa, se quedaban dormiditos cogían una colchoneta y por ahí se quedaban dormidos. Esos niñitos ni se sienten me decía la señora, usted que fue comió o qué, y yo les decía a mis hijos pórtense bien porque si no nos toca vivir en la calle y no en todo lado los reciben

Ya estando en la residencia de Palmira encontró un trabajo como aseo para una familia de extranjeros, con los que obtuvo mayor remuneración. En ese momento pensó en la adquisición de una vivienda por medio de un ahorro programado:

Bueno, ellos me liquidaron y yo con lo que me pagaban además estaba ahorrando para tener una casa, yo ya estaba viendo programas de vivienda y ahorra en Davivienda yo ahorra de a \$200.000... ¿desde cuándo yo podía ahorrar todo eso?

Bueno, eso me lo dijeron allá de Davivienda, porque como yo estaba metiendo los \$200.000 allá, me dijeron, averíguese porque Ud. puede hacerse a su casa. La caja de compensación, si sabe que es madre sola, le dan buena plata de subsidio para que no tenga tanta deuda después, eso es casi un arriendo. Bueno, yo después tuve que transferir esa plata porque eran casi 10 palos (\$10.000.000 millones de pesos) de lo que venía ahorrando el tiempo trabajando a los italianos y yo tenía un miedo que me robaran...sudaba frío hasta que por fin la saqué...

(...) Ahora el gallo era a donde iba, porque no sabía nada de eso, pero en eso me ayudó una amiga, Alexandra que ya murió, me dijo: vea, yo estoy haciendo papeles y conozco un asesor que le ayuda con todo, le dice hasta a donde ir y vea, y yo con ese miedo, pero fui, pero en eso tuve que voltear con ese fondo nacional de ahorro, por esa cola perdí un trabajo, eso fue tenaz para mí porque yo tenía gastos. Cuando ya coroné, me encontré con el asesor de Terranova y me explico todo, porque la casa queda así. Él me dijo todo lo que tenía que hacer, vaya, lleve, firme, saque el préstamo...bueno eso funciona así: uno le saca el préstamo de vivienda a un banco, es como si él te comprara la casa junto con el subsidio de gobierno, y ya la deuda es con el banco, para aplicar a las casitas tenía que decir claritico que ganaba \$800.000 pesos, porque o sino ya no me podían dar la casa... otra cosa que ayudo es que era sola...

(...) Yo ya había mirado Terranova por mi amiga Alexandra, además me gustaba acá porque se respira aire puro, no es tan ruidoso como Cali, y me ilusioné además porque me queda más cerca para irme donde mi mamá (en Silvia, Cauca). Cuando miré que estaban construyendo las casas de allá (señala hacía el sector D, cuarta etapa) me dio una cosa fea, con ese material prefabricado me dije, a donde me metí yo...por un momento me arrepentí, además porque vi que no tendríamos paredes propias ¿me entiende? Yo al principio estaba como dudando, primero por esas uniones que vi de las casas, y segundo, porque me habían prometido una casita esquinera y no me la dieron finalmente, que por que esas esquineras ya se habían acabado y no sé cuánto...me dio jartera porque yo quería eso para montar un negocito, no quería ir a trabajar a Cali y además que queda más cerca a la vía para coger transporte y todo...tampoco me gustó mucho que a uno se la entregaran a medio hacer (casa parcialmente construida), pero así era en casi todos los proyectos a los que yo apliqué...

Una vez terminados los trámites, doña Lucía recibió su casa, con plena intención de vivir allí, el cansancio de sus moviendades anteriores la motiva a conservar, como jefa de hogar y propietaria el significado de la residencia como forma de tener un sitio donde estar:

Cuando recibí la casa, no te digo, que yo lloraba, se me venían las lágrimas y me decía: dios mío , en que me metí, yo hablaba con dios y decía ¿será que si puedo con eso?...me temblaba para firmar, el señor que estaba allí conmigo le dio pesar y me ofreció una aromática me dijo que tomara aire, me dijo que era un sueño y si lo es, uno tanto voltear, que de aquí, que de allá, no mamita, eso no es vida, pagando arriendos acá, acuyá, no mamita... Se siente como un compromiso grande, feliz, no sé, la verdad no sé...

Y yo quería que ellos tuvieran donde meter la cabeza, porque eso de andar de arrimado es muy feo. A mí me ha tocado guerrearla, porque no en todo lado te reciben, y menos con hijos, a veces hasta en los trabajos me decían que no, que esta no sirve, no tiene tiempo pa' trabajar y uno con la necesidad, eso me enojaba porque uno no lo hace por gusto, lo hace porque le toca, por hambre...y yo decía, que hago con los hijos... y el 3 de agosto me la entregaron...como a todo el mundo creo yo, la parte de afuera bien bonita y por dentro en obra negra y está toda así, hasta ahorita, yo no he podido cambiarla mucho...me falta mucho por hacer, pero después de que uno tenga donde meter la cabeza...en fin, me la entregaron así, obra negra, los dos pisos, un baño, la cocina...Ah! y sin gas...los señores de gases de occidente estaban pasando para ver a quien le ponían gas pero me pareció tan caro eso, uno pagar por la conexión un montón de plata, eso me tocó pagarlo por cuotas...pero bueno, a uno le enlistan lo que le entregan de cosas eléctricas y eso...las ventanas y eso...

Una vez realizado el primer paso para para vivir este proyecto, doña Lucía siguió laborando. En enero de 2020 la despidieron de un trabajo que tenía como empleada doméstica cerca a Chipichape (Santiago de Cali), pero pronto consiguió un trabajo en un restaurante cerca al sector G, su residencia. En el trabajo de chipichape las rutinas de movilidad demandaban gastos que no eran compensados con el salario, por lo que laborar cerca le permitiría aprovechar mejor su casa:

Y sí, gracias a Dios que no me ha desamparado, ahí poquito a poquito con la ayuda de Dios. Es que le cuento, llevaba 2 días sin trabajo y estaba desesperada por trabajo. En eso por ahí veo una amiga y me dijo: camine la llevo que yo estoy trabajando por aquí y me llevo a donde una señora y a ella le gusto. Menos mal, en primer lugar, por la edad, porque la señora a pesar de la edad dijo que no era de ese tipo de persona a la que toque que estarle diciendo limpie, aquí lave allá y como allá hay que limpiar ayudar con la cocina...entonces uno ya por esa parte quedo tranquila, ya con eso me pueden dar el trabajo

Pues yo cuando me vine para Terranova ya sabía que tenía que buscar algo más cerca porque imagínese, yo trabajaba por allá en el norte (Chipichape), eso uno no llegaba a trabajar y ya estaba cansado...mamado y mareado del viaje... que horrible...

Con sólo decirle que me montaba en el Líneas del Valle (ver Imagen 4) y me iba sentadita, me iba reída porque había gente que lo cogía en las primeras etapas y ya les tocaba parados todo el camino, ese era mi un pequeño gusto (ver Mapa 1). Luego, me iba caminando hasta la estación del MIO de universidades, y de allí si me tocaba parada hasta el norte, y caminar unas cuadas hasta el trabajo (ver anexo) ...uno ya sabía que me iban a regañar (...) Que mire, que madrugue más, y yo tragándome el regaño y pensando pa' mi ¿no? Entonces mejor dejo la

casa pues, no hija, mejor me toca renunciar... miré, yo si vi una cosa, si uno busca casa por acá tiene que tener dos cosas, o transporte para moverse o un trabajo cerca porque o sino eso no sirve. Mire que, de todos modos, aunque me pagaban \$900.000 pesos se me iban en pasaje casi \$200.000, y sin contar servicios, la cuota de la casa y la comida uno no le queda nada... ¡ah! y una deuda en la que me metí para pagar una reja para poner atrás, no le digo que eso sin encerrar da mucho miedo porque uno no sabe cuándo se entre esta gente...

Eso me tocaba carísimo, coger MIO y luego estos buses que me dejaran en la casa, porque no podía mantenerse así, o es eso o irme de la casa, y no, prefiero la casa. Eso era caro, casi alcanzaba los \$12.000 pesos diarios para moverme hasta Cali, y cuando uno trabaja en casa de familias que no tiene horario fijo uno se hace el día, ¿me entiende? entonces a lo del día quítele \$12.000 más los regaños por llegar media hora tarde, yo salía de la casa a las 4:00 de la mañana para llegar a tiempo y aun así llegaba tarde, eso fue un proceso tremendo, prácticamente uno no dormía, yo me pongo a pensar por las que tienen nenes pequeños, porque mis hijos se pueden cuidar ya, pero yo no dormía, y uno a la 1 de la tarde tomando café con vive 100, porque le cogía mucho sueño a uno...y no me daban ganas de levantarme, porque iba a ser lo mismo, dos horas en un bus, el trancón con el que uno tenía ganas de llorar y luego el regaño por llegar tarde a trabajar, esa desesperación porque uno sabía que si salía después de las 4:40 (a.m) ya le cogió la tarde, y uno lo pensaba porque eso oscuro, uno mirando el reloj, y luego de allá llamando porque también tenía que irse a trabajar...

Sí, sí, yo cogía el líneas del Valle, o cuando me tocaba irme tan temprano que no había nada, me echaba las de dios y me iba para ese pedazo destapado del Edén (ver mapa 1) para coger cualquiera, los que venían de Popayán a veces me cobraban \$3000 pesos pero aun así con esa oscuridad me daba miedo salir, pasaba parada una buena parte del camino, en serio niña, salía a las 4:00 de la mañana y llegaba a las 9:00 de la noche porque uno tenía que recuperar el tiempo que llegaba tarde...al otro MIO era lo mismo, llegando a las 8:30 o antecito a coger pirata, molido, teniendo que esperar hasta media hora por una buseta de esas porque estaba molida, no quería irme parada en el Líneas del Valle...en los piratas al menos uno se va sentado...pero llegaba molido, no quería hablar con nadie, solo quería dormir alquilo porque como ellos apagan las luces entonces uno duerme allí, esos piratas del sur por allí por universidades que dicen que están los magníficos y otros allí...

(...) esa señora no valoró eso, me dijo que no le servía, me dio el ácido (hace referencia a la frase: ha sido un placer conocerla, pero ya no trabaja más acá) a lo que yo le dije: vea usted, por haberme echado me tiene que pagar la liquidación, y bueno, a los tres días de yo estar rebuscándome un trabajito llama a decirme que viniera a dar le instrucción a la otra que venía a reemplazarme, que volviera... Vea, yo estaba buscando y le dije que no, que ya me habían llamado de otra parte, estoy en otro trabajo y mentiras, yo estaba buscando por allí, no quería volver a chipichape a trabajar. Era lejos, caro, y el transporte no lo valía, me estaba dando de todo, me enfermaba mucho, uno paga mucho pasaje para salir a Cali, lo mejor fue conseguir algo por acá cerca, yo le rogaba a papito dios porque no quería dejar la casa, la guerrie mucho” ...

Su rutina, antes de la “pandemia” no comprometía medios de transporte de viaje a Cali y comenzaba levantándose a las 4:00 de la mañana, para luego caminar un par de cuadras e ir al

restaurante a trabajar hasta las 3:00 p.m. (ver *Mapa 5*) En este trabajo realizaba tareas de aseo y cocina:

Me molestaba el transporte porque todo queda lejos por acá, pero como ya conseguí el trabajo del restaurante no tengo ese problema, me toca más cerca, estoy más cerca de la casa para que esa gente no me haga más daño, no quiero popo, basuras o cosas así. Ya ahora esperan a que uno se entre para molestar con su basura, y sus daños, si siguen así les digo a la policía, porque soy la dueña de la casa, y no estoy pintada en la pared, soy la dueña de esto y me tienen que respetar el rancho, yo no le hago daño a nadie, entonces si trabajo cerca puedo estar más pendiente de los hijos y cuidado de la casa...Este año quiero hacer los arreglos, quiero encerrar atrás y todo (...)

Mapa 2. Recorrido doña Lucía, trabajo en Cali, enero 2020



Después del tiempo de confinamiento obligatorio, y fruto de su poco tiempo laborando en el restaurante, doña Lucía, salió del trabajo. Con la incertidumbre de no poder conseguir el dinero suficiente para sostener su casa, ella optó, con recursos de unos familiares “reinventarse” vendiendo comidas rápidas, tales como empanadas y aborrajados. Esta jornada de ventas la realiza unas tres veces cada semana, y sale aproximadamente a las 3:00 p.m. a ofrecer sus productos a conocidos del sector, realizando los trayectos a pie. Su jornada finaliza cuando termina de vender su mercancía, o si no alcanza opta por finalizar su ruta a las 8:30 p.m.:

Veá, ahora con este cuento de la pandemia me ha tocado pensarla mucho porque de allá del restaurante ¿se acuerda?, ya no trabajo allí, y bueno, la platica no se hace sola...Entonces, allí, con lo que aprendí, ud sabe, cocina en casas, me puse a hacer empanaditas...cuando quiera le traigo que no es por nada, pero están deliciosas...Y allí vamos, porque si dejo la casa dejo todo lo que he hecho, y vea que me puse a pensar, yo tengo un rancho donde guardar el rabo, porque con todo eso de las noticias, ¿se dio cuenta no? Que los del arriendo sacaba a la gente por no pagar, e imagínese en pleno covid salir corriendo con muchachos a conseguir porque no tiene donde dormir y no...

La casa la guerrie mucho, y gracias a papito dios que tengo donde meterme, uno con lo del trabajo mira allí a ver que hace, mi hijo ha intentado ayudarme y todo...Yo salgo con mi cajita a vender las empanaditas, o aborrajado, allí miro eso porque es mi rancho, es lo mio y lo de mis hijos, al menos con eso uno no le debe nada a nadies...mire que con eso me di cuenta que después de que uno quiera estar en un lugar, lo demás se consigue, o como dicen uno se “reinventa”...mire que yo por lo menos no debo ni servicios ni nada, conozco a unas vecinas que tienen que negociar con el banco porque no han pagado, no tienen ni comida, aquí ha tocado duro, y vea que le tengo el chisme pa’ que lo apunte... el pasaje está carísimo, vale \$6000, uno con eso ya ni ganas le dan de ir pa’ Cali...

Mapa 3. Ruta Doña Lucía para salir y entrar al trabajo, Terranova Jamundí, junio 2020



Fuente: Elaboración propia; Mapa de Google Earth.

Las mujeres en la periferia: 2. María, residente ausente, mi hogar está con mi hija.

Conocí a Doña María en uno de tantos recorridos que realicé para llegar a la ciudad de Cali. Después de un trancón que duró cerca de 1 hora por la vía panamericana, intercambiamos números para ponernos en contacto, en ese momento me comentó que no permanecía en su vivienda. Después de unas conversaciones, realizamos una entrevista en noviembre de 2019. Por la situación de emergencia por COVID-19, fue difícil contactarme nuevamente con ella, pero aun así pudo disponer de un espacio para comentarme de las “novedades” de la pandemia, y como ello ha impactado su vida...

Doña María tiene 54 años, vive en el sector F, quinta etapa de Terranova (ver *Mapa 1*) y es propietaria de una casa por hipoteca desde hace seis años. Actualmente, se encuentra separada y tiene una hija de 34 años. Previo a la adquisición de la casa en Terranova no tenía propiedades y su estancia en estas viviendas se estableció por medio de una relación no contractual en la que vivió con sus jefes y su hija:

M: Don Alberto, la persona con la que trabajé 15 años. Yo me fui a trabajar con él y me recibió la niña, ella estuvo con él y conmigo hasta que ella terminó el bachillerato y todo, luego terminó la universidad y ella se fue. Yo no quise seguir trabajando allá porque eran muchos recuerdos, y me dolía estar allá, así que él me recomendó con otra persona...

E: Discúlpeme, pero hay algo que no me queda del todo claro...usted cuando trabajaba con don Alberto, ¿se quedaba allá? o salía de trabajar con él y se iba a quedar a otro lado....

M: La verdad el me dejó quedarme con la niña, yo tenía un espacio allá y me quedaba allá mismo...y cuando yo salía con mi niña era para donde mis primas en Cali, a República de Israel, pa' Alfonso López, y así, y ahora que tengo la casa no tengo esas salidas, no tengo esa vida ya...ahora mi rutina se limita a visitar la casa cuando me dan los permisos de salida y hasta mejor porque me mantiene ocupada...

Ella nació en el departamento del Cauca y migró a la ciudad de Cali para trabajar como empleada doméstica. Esta movilidad no fue causada por fenómenos de desplazamiento forzado:

Yo nací en Cajibío (Cauca) yo cuando viajé a Cali tenía 19 años... me vine a trabajar, porque me vine con un familiar para acá entonces ya me quedé trabajando, me embaracé, y allí siguió mi vida, no me quise ir otra vez allá... yo me embaracé a los 20 años, un año viviendo en Cali, y véame, ya mi hija cumple 34 años... mi papá sí quería que me fuera para allá otra vez pero yo no quise, yo misma me encarte con el embarazo, yo misma veo

como resuelvo la cosa, además porque no vine en malas condiciones, pude conocer varios lugares de Cali y todo, en esas fue que me embaracé de la niña, y fue la única que tuve, no más niños.

Ella vivió y trabajó con don Alberto y su pareja, ambos se desempeñan en ese momento como profesionales de la salud. Esta situación pudo darle estabilidad material para su hija, hasta que ella busca su propio camino después de terminar la universidad. A partir de este momento, Doña María tomó la decisión de cambiar de empleador, y empieza a trabajar con don Adolfo, y este último la acompaña a hacer su proceso de adquisición de vivienda:

La casa es mía, yo en primer lugar firmé esa hoja de requisitos por cabeza de hogar porque de otra manera no me la darían, no había sido desplazada entonces para que la caja de compensación me diera la platica, ese subsidio que dan, que fue por Comfandi, tenía que declarar que era madre sola...Yo fui a mirar con un amigo las casitas de por acá y allí me explicaron el proceso que tenía que hacer para el ahorro programado, entonces me fijé la meta de ahorrar la cuota inicial para tener la casa y así...Hasta que me dieron la casa, eso ya hace seis años, es que mi proceso no demoró, porque yo después de mirar el proyecto y hacer el ahorro, metí papeles en mayo y en noviembre me entregaron...esto hace seis años...

Bueno, cuando me liquidé de donde don Alberto pude sacar la cuota inicial, y Davivienda me prestó \$20.000.000 millones de pesos sino estoy mal para pagarla, eso y el subsidio del gobierno me ayudaba a pagar la casa...venga le explico, uno paga un arriendo pero se lo paga al banco, porque el banco con el préstamo y las otras cosas te compra la casa y quedas con la deuda hasta que termines de pagarla, esas son cosas que me explicaron de allá, por lo que en términos reales la casa no es tuya sino del banco hasta que termines de pagarla y allí si sea tuya, s in esa vaina de andar pagando cuota mes a mes, que es una de las cosas de las que ya quiero salirme...

Además, porque era la única opción que tenía y que yo podía pagar porque opciones para vivienda si había, pero claro que eran más caros, y no me prestaban con el salario de \$800.000 pesos que me pagaban. Pues siendo la única opción, acepté para no quedar sin donde dormir, o como ya le dije, por si algo pasa, en otros proyectos más cerca era mucho más caro, por lo que no me puse a pensar mucho, si aquí me sale, acá pago y acomodo porque es lo que hay, y pues con el subsidio de vivienda uno se ahorra mucho gasto, esa deuda con la que uno queda es tremenda, hay gente que hasta se atrasa en las cuotas y yo no puedo, pensar en eso no me deja dormir, no veo la hora de terminar de pagarla...además a mí me aconsejaron que buscara donde pudiera pagar y acá me salió...

Cuando fui a hacer el préstamo, no me salió por caja social porque como no trabajaba en una empresa sino en casas de familia entonces me decían que no era tan seguro soltar un préstamo de \$20 millones si tus ingresos no eran fijos, y como la experiencia con don Adolfo no era de tantos años como don Alberto, no les daba garantías de nada, así que dejé de insistir allí y me fui para Davivienda, allí me lo dieron por fin. Allí si me prestaron el dinero, y estoy pagando el crédito por Davivienda...

Una vez realizado su proceso, doña María recibió su casa con melancolía puesto que su hija no se encontraba para dicho momento, y, de este modo, el sentido que motivó la permanencia en la vivienda comienza a menguar. Aunque ella pudo hacer cambios estructurales a su vivienda, entre los que se encuentra la reforma a la parte que entregan sin construir, levantar un segundo piso, situar cocina y baños con baldosa, pintar paredes y otros cambios, para ella, es más importante permanecer al lado de su hija, independientemente de vivir o no en la casa en un futuro:

Si ya me acorde... (risas) sí, yo me puse a las carreras a remodelar por la visita de Angela y mi nietecita, porque querían venir y yo tenía todo así tal cual como me lo entregaron, ya sabe, obra negra, con las paredes grises y esa parte de atrás con tierra. Ellos fueron muy correctos y de todos modos me ayudaron con eso para que pudiera tener el piso como ve usted acá (piso con baldosa) la cocina, las piezas y los baños, aunque lo que más me preocupaba era esa parte de atrás, eso es destapado y se pueden entrar los ladrones, el agua, había hormigas grandes que podían picar a mi niña y no.

(...) Adelante...y bueno, yo he pensado, cuando ya acomodé, alquilar e irme con mi Angelita y mi nietecita, no me quiero quedar sola acá. Pensaba primero independizar los dos pisos, para hacer apartamenticos pequeños y arrendar cada uno, si la plática y el ahorro me da, eso me lo pienso cuando ya no pueda trabajar, porque no me pienso quedar, no conozco a nadie y a pesar del transporte no tengo motivos para quedarme, acá estoy sola, y cuando vengo eso se siente más porque no tengo comida, hago comida para otros, pero cuando vengo no hay comida para mí. Para lo de la casa hay varias opciones, esperar a que se valore y vender o alquilarla y venir a ver cómo va la cosa, o si Angelita se viene con la niña para acá me quedo en el piso de abajo, y ella en el de arriba, esa es la posibilidad que he pensado en la que me puedo quedar, eso es lo que pienso, mi pensamiento a futuro...La casa está, pero mi hogar está con mi hija...

Antes del periodo de pandemia, doña María dividía su tiempo en dos trabajos que impedían su contacto con la vivienda que adquirió porque sólo venía a quedarse una vez cada ocho días. En uno de esos trabajos labora como cocinera interna, preparando comidas para una casa de familia de profesionales vinculados a la Universidad del Valle, que viven cerca de Ciudad Jardín (Santiago de Cali):

Bueno, yo trabajo con ella, me encargo de las comidas y me quedo a descansar allá, allá tengo mi cama para dormir y la comida, obvio...yo vengo acá (Terranova) los viernes, sábado y domingo que me da permiso, ella es muy flexible en eso, porque cuando tengo que salir o algo ella no me pone problemas para nada, ella es muy comprensiva y la quiero mucho. Por ejemplo, hoy que le dije que me iban a poner la reja de la ventana de la casa, como yo no mantengo me da miedo que se entren a hacer daños por acá, me dijo que no había problema, es más,

ella ha querido venir a conocer acá, pero a mí me da pena porque yo no tengo el nivel de vida de ella, no sé, no tengo tan acomodado como quisiera y me muero de pena...

Bueno, la doctora me da plata para el taxi, pero yo prefiero ahorrarme eso porque desde ciudad jardín puedo coger piratas (ver anexo 2) que me conectan con las cañas gordas, o a veces los mismos que viven allá me acercan a la vía, mientras que en Terranova no sé qué pase, así que me prevengo para venir. Ella siempre me da \$20.000 pesos para que me venga para la casa, entonces yo los divido, bien sea para una emergencia o comida para cuando estoy acá (se refiere a Terranova) ...acaso usted cree que otra persona, ¿teniendo la urgencia de la cocina deja que alguien se venga así y le dé para transporte? No lo creo...y ella tiene mi reemplazo allá, lo que sí es duro es por los horarios en los que ella llega porque lo hace tarde, entonces uno le sirve comida y todo...

Entonces me voy por allí...Yo tengo mi comida allá y la preparo, acá en Terranova me queda complicado porque no tengo gas, y no guardo comida porque como, no me sale rentable tener para que se me dañe si solo vengo uno o dos días a la semana por acá (risas) es más, tengo la nevera mala, acá no tengo nada de nada (encoge los hombros), hace poquito se me dañó el televisor entonces no, uno queda aburrido y encerrado en cuatro paredes (risas) imagínese, sin comida, sin gas y sin televisor uno queda sin que hacer por acá, además casi no conozco gente por lo que no mantengo, así que la idea de pensar en salidas por acá es duro... lo único que me acompaña cuando vengo acá y que de milagro no se me ha dañado es la grabadora, allí escucho las noticias y todo...al menos me ahorre luego el polvo de la obra negra cuando mandé a remodelar y todo... Bueno, cuando terminé la jornada con ella, ellos me acercan a la panamericana o me voy en piratas que a veces salen de allá (ciudad jardín) y veces me ahorro lo del taxi...Luego me voy en Líneas del Valle o piratas por la panamericana para llegar a Terranova...

Su otro trabajo era de una sola jornada, en la que desempeñaba oficios del hogar y le pagaban por ese día. Ella elegía ir a trabajar los sábados, para ir a Terranova el domingo y reiniciar su rutina con la doctora Liliana el lunes. Su movilidad no es intensa debido a que pasa la mayor del tiempo en el lugar donde trabaja y sus estadías en Terranova dependen de su tiempo libre:

Donde doña Beatriz me toca más duro porque es aseo general, y toca limpiar, lavar los baños y acomodar esas cosas...en donde doña Liliana solo hago cocina por lo que uno se des acostumbra a hacer así otros trabajos, pero me ha tocado, tampoco soy una floja. El trabajo me ha gustado bastante, porque me paga \$70.000 por el día y tengo posibilidad de hacer un ahorro, porque no siempre me alcanza, además porque a pesar de que no mantengo en la casa me toca pagar los recibos, muy caros para no estar viviendo allí, me llegan de \$30.000 pesos, solo vengo un día y se supone que somos estrato dos ¿no? eso nunca entendí...yo no pensé en eso y tampoco en el transporte cuando me vine para acá, y ahora me arrepiento...

Después del tiempo de confinamiento obligatorio, doña María dejó el trabajo de los sábados, y aún conserva el de cocinera. Sus rutinas laborales no se vieron afectadas, porque su

confinamiento lo pasó en la casa donde laboró desde antes de la “pandemia”, sin embargo, no tuvo la oportunidad de “echarle ojo” a la vivienda de Terranova:

Bueno, yo creí que con la pandemia iba a perder el trabajo, pero no, menos mal y gracias a dios que puedo decir, tengo el trabajo. Eso sí, todo se puso de cabeza porque no pude volver a Terranova, me ponía a pensar que de tanto tiempo sola que lleva esa casa la pueden ocupar y ni por enterada. Lo bueno es que como estoy de interna no tengo el dilema de la convivencia con los jefes porque de alguna forma ya convivimos...Eso sí, todo con mucho miedo porque una salida puede ser un contagio de esa cosa...tanto miedo, tanta sosobra...

Lo que más me afectó fue no poder ver a mi Angelita y me preocupa mi nietecita, porque al fin y al cabo lo material se repone, y con el trabajo pues no me puedo quejar, hay gente que quedó muy mal por la situación, cuando mis jefes se ponían a hablar del tema yo todas las noches le daba gracias dios porque tengo lo mio, puedo pagar las cosas, sigo con la idea de la casa, pero sigo arrepentida de no poder estar cerca de nada, el transporte se puso caro, como \$6.000 pesos y ¿Quién paga eso?, yo no pague, casi me da el tiesto cuando pregunte...bueno, eso lo hablamos entre los jefes y yo, y ahora con las rutinas, ellos me llevan por miedo a contagiarme...

Yo no sé, pero como sabes, yo no mantengo mucho acá y lo que conozco, lo sé por las noticias y pues que el trabajo es constante porque ya los doctores teletrabajan...Tengo miedo por lo que pase, los bancos dijeron que iban a dar alivios, pero a mi me cobraron normal todo, y también esos recibos que no sé porque siguen llegando caros, al final parece todo muy raro...

Mapa 4. Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña María, zona Ciudad Jardín, Cali, agosto 2020



Fuente: Elaboración propia; Mapa de Google Earth.

Las mujeres en la periferia: 3. Nury, todavía en la lejanía, pero en la casa hay donde llegar

Conocí a Doña Nury gracias a Doña Ana, porque son amigas y excompañeras de trabajo. Cuando acompañé a Doña Ana en una jornada de regreso a casa, acudimos a visitarla. A partir de ese momento comenzamos a entablar conversaciones sobre temas cotidianos, y compartimos un par de meses antes de la entrevista que se realizó en enero de 2020. Posteriormente me contacté con ella para preguntarle cómo había afrontado la situación de contingencia derivada de las medidas de aislamiento propuestas para el COVID-19, y en varias conversaciones me comentó el panorama actual de su casa, viviendo la “pandemia”.

Doña Nury tiene 42 años, vive en el sector F, quinta etapa de Terranova (ver *Mapa 1*), es propietaria de una casa por hipoteca desde hace seis años y tiene cinco hijos: la mayor tiene 22 años, el chico tiene 20 años, la nena de 16 años y las gemelas tienen 12 años; todos ellos dependen económicamente de ella. Previo a la adquisición de vivienda no tenía propiedades y su residencia anterior a Terranova estaba por el sector C, pagando arriendo:

Y nosotros vivíamos antes de arriendo por acá mismo en la tercera etapa, luego tuvimos problemas con esa señora, la dueña de la casa y nos pasamos para otra casa más arriba, eso es cerca de la primera. Y luego si nos pasamos a vivir acá en esta casa, mejor tener lo de uno para no estar peleando con gente, que mamera... Y yo me vine para Terranova por lo de mi muchacho, el en ese tiempo se metió en muchos problemas con gente, en las esquinas con pandillas y todo entonces nos fuimos...

Ella nació en Cali, estudió hasta cuarto grado de primaria y vivió en otros lugares antes de la residencia en Terranova. Su crianza fue compartida y convivió con problemas familiares antes de quedar embarazada de su primera hija (Dayana):

Yo nací en Cali, pero en Cali si vivimos en mucho lao's. Vea, hemos vivido en el Vergel, el Vallado, Republica de Israel, El Retiro, El Diamante, vivíamos por El Poblado, allí vivíamos con mi suegra y eso no...me conozco mucho esos lao's, yo por esos sitios viví un tiempo pero nos sacaban rápido, a veces no me recibían por tener los cinco muchachos y aun así, los muchachos están aburridos... Bueno yo al principio viví con mi abuela porque mi mamá no podía tenerme, ella tenía muchos problemas... mi abuela ya se murió, pero yo no con mi mamá no me llevo bien... después de que quedé embarazada de Dayana me fui de la casa con el papá de mis dos primeros hijos, resulta que mi primer marido también le pegaba al trago y a los dos años, me embaracé de mi segundo hijo

hasta que no aguante esas voladas de él y todo con sus viejas...de allí, como no había llegado sino hasta cuarto me tocó ponerme a buscar trabajo en lo que saliera, lavando, planchando, casas de familia por turnos y así...

De allí conocí el papá de la Valeria, la del medio. Ambos sabíamos que era una aventura y el me ayudaba mucho pero como estaba de "arrecha" me quedé embarazada y cuando le conté a él no respondió por ella, ya tenía tres muchachos. Me tocaba trabajar más para darles comida, todos estaban pequeños, mire que los mayores se llevan dos años, y la otra era una bebé entonces eso se volvió la odisea pa' mí...trabajé en cualquier cosa, tenía ya mucho muchacho...Luego me metí con el papá de las gemelas, el me ayudaba igual que con el otro, lo conocí en un bar y todo, a ese lo quise bastante, pero luego otra vez quedé embarazada y me salieron gemelas... el man se alejó y yo me quedé con los muchachos, no respondió con nada, ni con un pañal para sus cagadas...cuando mis gemelitas cumplieron dos años me mandaron a bienestar familiar porque yo no tenía tiempo pa' cuidarlas y Dayana se hizo cargo de ellas, no sé cómo le hizo y se ponían a sapearlo a uno (los vecinos) para que se lle varan a las niñas, a los otros no porque no están tan pequeños, pero a las más pequeñas se las han querido llevar desde bebés...

Doña Nury, después de laborar en varios sitios ingreso a la empresa Buena Vista constructora, y es a partir de ese momento que pensó en adquirir vivienda. Ella hizo el proceso gracias al apoyo de unos asesores y una amiga suya, Anita:

Por medio de la constructora donde trabajaba antes de que me sacaran por ese problema que tuve con ese señor me dieron el préstamo para poder conseguir la casa. Yo me di cuenta del proyecto fue por medio de la constructora...e hice el papeleo con los asesores, yo la verdad no sabía nada, me explicaron que tenía que decir que tengo a los cinco muchachos allá en la caja de compensación para que me dieran el subsidio, más la inicial que la saqué fue trabajando en la constructora y ese bendito préstamo que me lo dieron y aún sigo pagando. Los asesores y esa gente allá son los que saben cómo fue el asunto, yo solo reuní la plata para la escrituración y Anita me ayudó para tener las escrituras de la casa, ellos me ayudaron mucho porque de esas cosas no sé nada de nada, a mí me pueden estar robando y ni cuenta me daría...Carmenza también me ayudó para que las cuotas me quedaran fijas mes a mes, como le dicen, yo de eso solo sé que tengo que reunir pa' pagar y que no van a subirme las cuotas...aunque raro porque yo antes pagaba \$120.000 y ahora pago \$300.000 pesos...

Ah no mentira, ya me acorde que paso, yo tenía la casa en el plazo para pagarla a 15 años, y pagaba \$120.000. Ahora, como yo me fui un año por lo que paso con mi hijo y no pague las cuotas ese tiempo me castigaron la cartera como dicen, y ahora pago \$340.000 y me dejaron eso a 30 años. Voy a estar anciana cuando pague la casa, o no sé qué pase, es que pa' explicar queda duro pero bueno, es como si el año que no pagué la cuota de la casa es como si volviera a hacer todo de nuevo, eso metiéndoles ahora el número de años y todo...es más me veo a gatas pa' reunir 340.000 pesos, porque antes pagaba los 120.000 reuniendo por allí, ahora me queda imposible hermana...

Ya después de realizar su proceso, doña Nury recibió su casa con plena intención de vivir allí porque quería tener la satisfacción de darle a sus hijos un lugar a donde llegar:

Bueno, como me la pasé volteando y peleando con gente, no quería que mis hijos se quedaran sin nada, eso de andar la calle sin un lugar es horrible, uno espera tener que salir de su casa tranquilo sin pensar que por el humor del dueño te echen para la calle, así no mami...En los otros sitios me cobraban barato, pero bien caliente eso, yo no me acuerdo ya, acá en terranova si pagaba \$250.000 o \$280.000... Me gusta estar en lo mío, no humillaciones, no andar la calle, uno está en su casa y punto. Me gusta sentir que estoy en un lado, a pesar de todo.

Ella vivió en Terranova hasta que dejó la casa por un año, debido a problemas con su hijo Yulian, que cometió un crimen y estaba amenazado de muerte por el sector:

Luego pasó lo de mi hijo, que mató al cuñado y eso. Él no sabía lo que estaba haciendo, todos estaban tomando y eso, pero lo amenazaron de muerte y no quería perderlo mami, mis hijas podían correr peligro también e ntonces nos tocó irnos de Terranova para ir a Cali otra vez a pasar humillaciones por allá, nos fuimos por comuneros, ella nos recibió pero que problema, porque éramos seis personas y un perro, nos tocaba dormir en una colchoneta todos pegaos, nos humillaron mucho, trataron a mi hija de ladrona y todo y el barrio bien horrible, quien se les iba a llevar esas chatarras que se ponen por collares...eso era una invasión, habían más zancudos que en Terranova (risas) y las nubes de zancudos lo comían a uno, al perro en el día lo tenían en una terraza y por el sol se le puso horrible la piel y el pelo, le dieron unos hongos allí...

N: Ya después de que se calmó la cosa nos quisimos venir otra vez, a ese sitio no vuelvo, que horrible, es me jor la tranquilidad de la casa mami, porque como dicen por allí la visita es chévere, pero solo tres días, ya después sabe a pura mierda. Eso nos pasó, como nos quedamos tiempo la señora estaba amargada y no quería ni vernos ya... nosotros tampoco queríamos verla, la presión era incomoda, me trataron a mi niña de ladrona, que roba ropa, esa ropa toda vieja que tenían, pero bueno, nos vinimos y estamos mejor, con las cosas sin pagar pero al menos uno no está de arrimado en cualquier lado...gracioso, porque no tenían y se ponían a hablar de los que tampoco tienen...la guerra de los pobres pues...

N: Cuando volvimos, estábamos sin agua, sin luz, sin nada, no habíamos pagado. Entonces nos íbamos a la casa de un amigo a bañarnos, por quince días, hasta que ya, reuní plata y comenzamos a pagar otra vez, allí vamos gracias a dios, es mejor tener su casa, que, si uno tiene a sus muertos que se acostumbren, pero cuando no es de uno, la cosa es que no gusta y allí se ven los problemas. Menos mal mi muchacho cambió mucho, porque con el sufrí mucho, hemos estado en mucho lado...Pregunté pues que hay de todo acá...

En enero, doña Nury regresó a la ciudadela. En ese momento no tenía un trabajo fijo, por lo que las cuotas de la casa y los recibos de servicios públicos se convirtieron en una preocupación constante. Trabajaba cuatro días a la semana haciendo aseos en casas de familia:

Bueno es que yo tengo varios sitios a donde ir por días, ¿así se entiende mami? ¿así no? Los lunes voy donde una señora, los martes voy a donde otra jefe (ver anexo), y los sábados voy a la morada...a ver pienso, los dos primeros días es por el batallón (pichincha) y lo otro es donde te conté. Los sábados me bajo del bus y me camino el pedazo pa' dentro de la morada entonces me ahorro algo, pero tenía la esperanza de que ella me conectara con una empresa porque ella me dijo en la constructora donde trabaja van a sacar una sala de ventas y me dijo que me quería conectar con la empresa otra vez y yo sigo esperando allí para ir a buena vista (constructora) o bolívar (constructora) porque yo estoy aburrída en casas de familia, uno no tiene garantías de nada fuera de la plata, que la valoro y todo pero no es nada mami, mientras que por la empresa le pagan a uno cesantías, salud y todo eso, uno no tiene nada trabajando así, y más por días, mucho trabajo para lo que uno se gana en un día y no...uno en la empresa tiene derecho a todo, mientras siendo casa de familia no tiene derecho a nada...

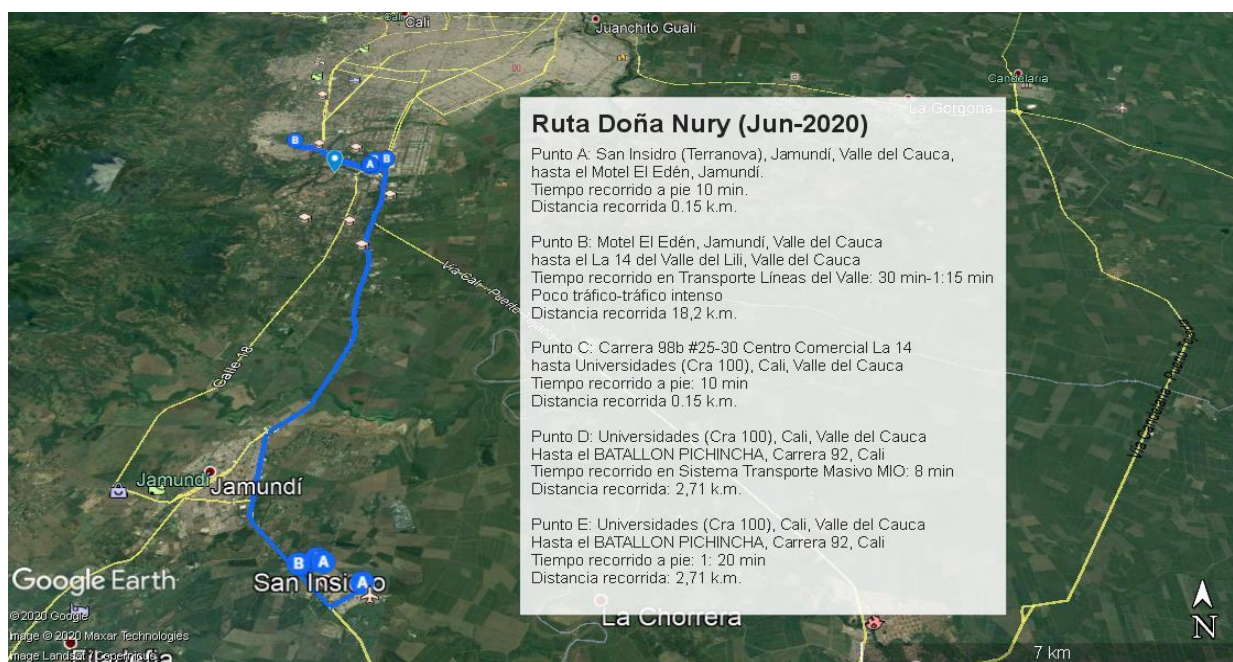
(...) Eso depende, porque para los trabajos del batallón yo pago dos carros, el de líneas del Valle luego me agarro de un MIO, me bajo por allá en Jardín plaza y luego cojo el que me lleve hasta el sitio...Vea mami, eso es un poco de plata allí, porque son los \$3500 de ese bus más los 2200 del MIO, y yo me gano \$50.000, a la final lo que me quedan son \$40.000 el día me sale en cuarenta, porque son casi 12.000 pesos en pasajes. da, ¿una vez me dijeron así no? Nury, usted que hace con la plata, si a usted le pagan diario, y yo sí? es que, si fuera yo sola pues sí, pero los recibos, la comida, son cinco muchachos...usted sabe que la tengo la obligación es dura y ella si tiene como pagarle a una persona que le haga, ella sabe que yo soy sola...

Yo bien cansada, porque ese viaje del MIO, uno se va parado y todo y llegar a hacer las cositas, uno llega sin energía, lo bueno es que no me tengo que madrugar, por lo que me levanto a las 6:00 y salgo a las 6:40 para estar a las 9:00 de la mañana. Lo más temprano que me ha tocado es a las 8:00 de la mañana y bueno, uno se acomoda allí...En Líneas del Valle me voy sentadita, sentadita, ¡veg! en el MIO la sufro entonces me duermo allí hasta que me bajo, y allí si me toca parada. Es que me he pensado irme caminando para ahorrarme un pasaje, pero eso queda lejos, bien lejos...y la pata se desgasta también...Ella antes me reconocía el transporte, pero ahora se ha hecho la boba, me hace falta que me reconozca el pasaje porque los \$10.000 me pesan. Yo estoy harta de todos esos trabajos, voy porque o sino no comemos, a veces no hay, pero de eso a que sea todos los días, tampoco me puedo tirar al abandono, tengo a mis hijos, tengo la casa, tengo mucha cosa...no puedo...

La casa para Doña Nury, es una propiedad y un lugar seguro tanto para sí misma como para sus hijos. Para mantener este lugar que costó tanto esfuerzo, piensa conseguir un empleo formal y tener un transporte propio para mitigar las distancias de la periferia urbana:

La casa es lo que yo quería, no sabía cómo iba a lograrlo pero aquí estoy, porque he peleado mucho, pasado por muchas muchas...sigo peleando con los recibos, el agua más que todo llega cara, no he pagado el predial, y así, aja, tengo como mantener a mis hijos, tengo lo mío, que es mío, que puedo tirarla por la ventana como se dice pero mami, allí está es lo de uno...es para ellos también, para un futuro, para que tengan cosa pa' volver...mi hijo me dice que venda la casa pero no le saco nada porque la casa es del banco y si la vendo es para pagarla entonces no me quedo con nada, no le saca nada, no hay nada, yo sí quiero como tener lo mío, ellos mis hijos se quieren ir pero yo si no quisiera dejar el ranchito, al fin y al cabo cuando se les pase el capricho acá pueden volver...podría arrendar pero tampoco me gusta porque cuando paso lo de mi hijo arrendamos a una gente por tres meses y esto lo dejaron cochino, la ventana de arriba rota, tocó llamar a la policía para que se fueran de acá, no pagaron los servicios, nos cortaron el agua y el gas... Esa cocina era un cochinerero, el piso, que con tanto esfuerzo habíamos puesto cuando mi cuñado estaba vivo eso era un asco, un ratonero horrible, la reforma, que no tiene nada, sino el mero espacio y el techo porque no he tenido pa' plancha también, todo daba mucho pesar entonces mejor no, no arriendo nunca más, hay gente muy porquería...mi plan es seguir pagando la casa, miro a ver si consigo un trabajo cerca en lo que salga y me quedo, de aquí nadie me mueve... o si consigo por la empresa y me da más plata consigo una moto pa' que una de estas chinas me lleve...

Mapa 5. Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña Nury, batallón pichincha, Cali, junio 2020



Fuente: Mapa de Google Earth, elaboración propia

Doña Nury, después de la pandemia, perdió varias rutas donde hacía aseos en casas de familia, conservando el trabajo del batallón, el cual está pausado debido a que a sus jefes les dio COVID-19. Ella, al igual que Doña Lucía, se encuentra en medio de la incertidumbre por no disponer de los recursos necesarios para continuar pagando las cuotas de la casa. Sus recursos son limitados y no alcanzan a cubrir las necesidades de la familia, por lo que ha optado por “reinventarse” vendiendo postres por el sector:

Ay mami, antes agradezco que me haya llevado el mercado porque con esto de la pandemia la pasamos muy mal, nosotros recibimos ayudas, de esas que dio el gobierno, también vecinos me ayudaron, porque a mí no me volvieron a llamar de varios laos y como esta cosa del trabajo mío era informal yo quede en la calle, con cinco muchachos, estaba desesperada... La cuarentena fue horrible, no me llamaban, no podía salir, yo antes de todo ya tenía deudas, debía todo ¿Me entiende?, rebuscarse la papa con esto se volvió peor, yo debía unas cuotas de la casa desde antes, entonces no me ayudaron, no me apoyaron pa' nada, uno sin poder dormir porque de donde revienta la plata pa' pagar, yo sólo sé trabajar. Te digo algo mami, me sentí mal porque cuando decían esas cosas de “quédense en casa” yo sentía una rabia porque bueno, uno se queda, pero con hambre no se puede... Eso fueron desde antes porque acá (en Jamundí) cerraron las calles desde marzo, y uno depende del bus, uno quedas allí con sus muchachos, ¿pero sabe qué? Estoy feliz porque mire que con la casa propia uno puede reventar, guerrear por alguna parte, porque antes, si me hubiera quedado en Cali, ahorita estaríamos en la calle, porque como tengo tanto gasto, y tanto muchacho, no me reciben en ninguna parte...

...Venga y le cuento, yo ahorita sigo en el trabajo del batallón, antes de que a la jefe y a ellos allá les diera COVID -19 iba dos veces y me pagaban el día, pero sigo en ese trabajo igual... el pasaje en esos buses se puso más caro porque a según tienen que cubrir los gastos del cupo, disque \$6000, no hay plata que aguante eso, entonces no mami, camino por el edén hasta la panamericana a coger un pirata que me cobra \$4000 y de allí me camino ese pedazo hasta la estación del MIO (Universidades) y de allí me cojo la ruta hasta allá. Aunque a veces caminaba para llegar hasta allá porque no siempre funcionaba, me ahorra un pasaje pero las piernas, y cuando cerraron las rutas del MIO a ellos les tocaba recogerme...uno llega es cansado porque camina horrible, si no tiene motico o algo aquí toca es a pata...Allá me hacen bañar y todo eso, hago el aseo y me pagan el día, pa' devolverme es el mismo cuento, me voy en pirata porque los otros buses están cobrando eso por las nubes...La cosa esta dura, porque mucha gente quedo mal, perdió el trabajo, les toca guerriarla más...como nosotros que decidimos hacer postres pa' vender de tres leches, y mostramos eso en el face para hacer domicilios por acá cerca, como son postres no es bueno andar voltiando con eso por allí...Recibimos los mensajes y les llevamos los postres, como esas cosas de tecnología han ayudado porque con un mensaje de Whatsapp y ya...toca, porque después que uno y la cola tengan donde llegar...

Las mujeres en la periferia: 4. Ana, sin tiempo, pero con casa

Doña Ana es una persona cercana para mí, y es quien inspiró este trabajo. La conocí hace siete años, y ocasionalmente me la encontré en la ruta Líneas del Valle. Ella aceptó hacer el proceso y se comprometió a encontrar otras mujeres para contar sus historias. Me recomendó con Nury, su compañera de trabajo y vecina. Después de acompañarla a hacer recorridos, nos encontramos para hacer una entrevista formal en el mes de julio de 2020... y luego, me contacté con ella para preguntarle cómo había afrontado la situación de contingencia derivada de las medidas de aislamiento propuestas para el COVID-19, y en varias conversaciones informales me comentó el panorama actual de su casa, viviendo la “pandemia” ...

Doña Ana tiene 47 años, vive en el sector G, sexta etapa de Terranova (ver *Mapa 1*) y es propietaria de una casa por hipoteca desde hace siete años. Actualmente está separada y tiene dos hijas, ambas con 24 años. Antes de adquirir la vivienda no tenía propiedades, y se encontraba pagando arriendo en el barrio el Vallado (Santiago de Cali):

Bueno, nosotros vivíamos en el Vallado, pagaba arriendo, me tocaba en la parte de atrás de una piecita con mis dos hijas, entonces pagaba por la pieza y compartía el lugar con el hermano de la señora que me arrendó, o sea, me tocaba una sola habitación con mis hijas, mmm...con el señor nunca tuve problemas con ello.

Antes de su residencia del barrio el Vallado, doña Ana había enfrentado otras movi­lidades que vivió desde su infancia, la primera de ellas cuando pasó a vivir con su padre en la ciudad de Cali y posteriormente, cuando se separó del padre de sus hijas. Estos eventos marcaron en ella una sensación de desarraigo, que le sirvieron como motivación y referente para conseguir una casa propia:

Yo nací en Villa Garzón, Putumayo, me tuvo mi mamá como hasta los tres años y de allí para allá apareció mi padre, me dio el apellido y todo, mi mamá no volvió por mí así que me quedé con él. Yo de allí me crié con madrastras, no volví a saber nunca nada de mi mamá. Vivimos en varios sitios en Cali, hasta que me metí con el papá de las niñas y bueno, eso fue cosa loca...

(...) Cuando estaba viviendo con mi papa, y mientras acomodaba su situación yo mantenía en la casa de unos familiares, luego en otros y así, a mí me decían que no tenía familia. Yo por eso no pude estudiar, llegué hasta 7 de bachillerato y luego, cuando mis hijas tenían 7 años me propuse terminar el bachiller, pero duro, porque el señor no estaba de acuerdo y me decía que no podía, que, porque quien iba a cuidar de la casa, de los niños, porque tenía un niño que no era mío y pues ¿sabe qué? No me importa, quería terminar mi bachiller...y luego fue

a trabajar de medio tiempo haciendo cosas porque las cosas se pusieron feas en casa, la plata no alcanzaba y así, trabajando de aseos a la empresa de empanadas k-listo y luego a la constructora, pero no tenía contrato fijo, fue así por días y de a poco, me metí por la empresa, cuando me dijeron que me darían el trabajo allá me dio mucho alivio...

Después de pasar por la separación del padre de sus hijas, salir del sitio donde vivía y enfrentar conflictos con algunas personas que las recibieron, el proyecto de vivienda comenzó a ser materializarse. Esto último gracias a que contaba con unos ahorros, fruto de sus años laborando, y el apoyo de sus hijas, que es lo más importante:

Me di cuenta por medio de la revista viviendo, y había visto unas casas que aplicaban a personas de interés social que ganaban un salario mínimo y todo...yo apunte tres, con esa emoción que uno tiene pa' tener lo suyo... y bueno, ¿mi odisea como le dicen, no? Porque no me recibieron en dos porque no ganaba mucho, obvio, esos estaban más cerca de Cali y todo eso, yo estaba buscando algo cerca, pero bueno, con la desilusionada que me dieron esos allá, ya no tenía esperanza de nada, eso me dijeron cosas horribles, de solo acordarme me dan ganas de...

Bueno, el único sitio que me dio la posibilidad fue la I.C prefabricados, y así, tenía de ahorro programado \$1.200.000 pesos en una alcancía grandota y por allí, mis hijas, todas lindas, ahorraron haciendo trabajos a otros muchachitos del colegio y cobrando eso se hicieron \$300.000 pesos (...) entonces ya tenía \$1.500.000 para hacer ese trabajo y bueno, me aceptaron para seguir otras cosas de la casa, los papeles. Lo del subsidio también, porque tenía que ir a la notaría a decir por escrito que un hijueputa me dejó con dos niñas, ese hombre no merece ni el nombre, y luego ir a la caja de compensación a apuntarse a eso de los beneficiarios para casa de interés social, y bueno, de allí a separar la casa, no sé cómo le dicen a eso, pero uno deja una cuota para pagarla, que yo con pura alcancía de \$500 pesos me pude sacar \$600.000 y dejar eso allá...

Ah ya me acorde, eso es la cuota inicial de la casa, y luego el préstamo con el banco, eso fue mucho corre-corre, el asesor me ayudó mucho, porque me conto con quien tenía que ir, a donde, ir a firmar allá, que la carta laboral, que la vaina de las niñas, y todo eso... y de allí me dijeron que fuera al caja social, (banco) a poner eso para los papeles, las cuotas para la casa y todo eso...

Cuando Doña Ana terminó el proceso de compra de vivienda, la recibió con la ilusión de sentir que tenía un lugar para sus hijas. Sin embargo, las expectativas que tenía, en parte fomentadas por la publicidad de la constructora, llegaron a opacarse; ella no esperaba una casa que quedara tan lejos de la ciudad de Cali y tampoco quería un inmueble con paredes compartidas y en obra negra:

Y luego fue cuando me entregaron la casa, yo feliz, porque es un logro, un sueño realizado para mí y para mis hijas, todo eso, bien bonito...Pero ay no crea, yo me desinflé porque la publicidad de la casa bien bonita, la casa

modelo cuando mostraron que la casa podía quedar así: imagínate, wuaw, con paredes blancas y piso de cerámica, varias habitaciones, dos baños, no pues la gloria, y luego te decían, así te la entregamos, ay no, eso estaba horrible, una casa a medio hacer y todo gris.

La cara de una de mis hijas cuando vio la casa me hizo sentir triste, porque yo sabía que estaba horrible, pero ah, ella se quedó con esa cara toda aburrida y yo me sentí mal, porque no podía matarme más para darles algo mejor, al menos un piso, al menos una loza, al menos su propia alcoba...

Y para rematar, eso mismo, las paredes compartidas, yo no le vi problema al pre fabricado pero esas benditas paredes compartidas, yo no me imaginaba que eso sería un problema, porque cuando me vine me di cuenta que eso todo se escucha, usted escucha a los vecinos, a esa gente, a sus problemas, uno siente hasta miedo porque a toda hora es problema...

Pero a pesar de todo, la vivienda representa un logro y un proyecto realizado después de pasar humillaciones por parte de algunas personas que en un principio pretendían ayudarla. Para esta madre, un lugar seguro sólo podría ser posible por medio de la vivienda, pero no cualquiera, una casa propia, para no tener que pelear con otras personas:

Porque la señora del Vallado me ayudó mucho y todo, pero la verdad (...) yo quería irme rápido de allá, pero quería irme a mi casa, porque ya llevaba cinco años viviendo allá y estaba aburrida por los robos y todo...

Y tampoco quería irme para otro lado a que lo humillen a uno con los hijos, no...la verdad que esa humilladera es muy cansona. yo quería que ellas tuvieran donde tener su techo seguro, sus cositas, su espacio. Desde allí, me dedique fue a trabajar más duro para hacer todo para mis hijas...cuando me separé del papá de mis hijas yo me tuve que ir de allá, sin nada...me recibieron ese día unos conocidos porque no teníamos donde dormir, pero ya después de un tiempo allí a ellos les molestaba que nos quedáramos entonces me fui a donde mi amiga, ese dolor no lo quiero vivir otra vez, porque mis hijas no hacían nada, eran muy quietas, se portaban bien, pero a ellos les molestaba que consumiéramos agua o luz, éramos una carga...

Y bueno, para mi este rancho es un logro, una lucha, me alegro de haber sacado a mis hijas adelante y también haber ayudado a Nury con la suya, darle carreras a mis hijas y cumplir a mi sueño, pero me he sacrificado mucho, porque darles el rancho y todo, pero no pasar tiempo con mis hijas, trabajar un día domingo, un día festivo y no saber que hacen ellas, como están, me da tristeza porque no creo ni conocerlas del todo, son un amor conmigo, pero el tiempo se va, no pude compartir con ellas, los días de descanso no son descanso, porque yo vengo de trabajar y me pongo en otras cosas, de eso me arrepiento, porque la casa sí, chevere y todo, pero de que me sirve si ellas llegaran a irse y yo me siga arrepintiendo por dejarlas tanto tiempo solas... Pues yo he tratado de hacerles entender que, si algo quieren, algo les cuesta, y pues ellas lo ven con mi ejemplo, soy fuerte, me pongo firme, pero me duele, porque el tiempo nadie me lo repone...

Una vez realizado el primer paso para para vivir este proyecto, doña Ana continuó trabajando para asumir los gastos de la vivienda, los costos de reforma y el pago del gas, que no lo tenía planeado al momento de la entrega de la casa. Este trabajo lo ha venido haciendo como aseo en una empresa que se dedica a la construcción de vivienda desde hace 10 años y le ha dado los recursos necesarios para hacer sus pagos a tiempo, y no tener deudas con su casa:

Yo ahorita trabajo haciendo aseos en una constructora, trabajo todos los días y solo descanso los días miércoles entre semana. Eso ya desde hace 10 años, porque si he podido tener estabilidad en la empresa gracias a dios... y hago aseo, yo trabajo los sábados, los domingos, los festivos, todos esos días los trabajo...yo no sé qué es descansar, pero bueno, con eso es que me gano las cositas para salir adelante...

Las rutinas de movilidad, antes del periodo de confinamiento comenzaban con su salida de la de vivienda hacia el motel el Edén y finalizaban con la llegada a su trabajo en la sala de ventas Pangola. Si bien el lugar de trabajo queda más cerca de su vivienda, ello no siempre fue así, los primeros cuatro años de residencia los trabajó en la ciudad de Cali, hasta que la reubicaron al sitio donde labora actualmente.

Bueno, yo me levanto a las 6:00 de la mañana a dejar desayuno y almuerzo hecho para irme a las 8:00 y llegar a las 9:00 y eso depende para llegar porque a veces puede demorarse media hora y otras más pero como no me gusta llegar tarde prefiero irme con una hora antes...así voy

Yo normalmente cojo las líneas del Valle, y pago \$2000 pesos hasta allí (ciudad country, vía panamericana), y me caminaba el pedacito para llegar a la sala de ventas, la cosa es que con eso de la pandemia todo se puso caro y nadie baja los pasajes, ¿quién vela porque uno puede llegar a trabajar?...me da una rabia porque a uno plata no le sobra para andar regalando, aunque puedo entender que ellos tienen que comer también, así como uno, pero la verdad me parece caro eso allí.

Eso antes no era así, porque los primeros años viviendo acá me tocaba ir hasta Cali, a ese mismo sitio de la morelia, allí si me tocaba todos los días y si la sufrí mucho, porque el pasaje era caro, pagar varios pasajes, porque haciendo cuentas, eran dos buses, uno hasta Cali, que son \$3000 pesos, luego un MIO hasta Tequendama y de allí un alimentador que me dejara hasta allá. Luego, la patoneada que me acabó con los pies, y todo para llegar cansado a hacer aseo allá, menos mal que me pasaron a otro lado porque vea, cosas duras y ese trabajo...

Mapa 6. Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña Ana, Sala de ventas Pangola, Cali, enero y Julio 2020.



Fuente: Elaboración propia; Mapa de Google Earth.

Además de esta rutina doña Ana la llamaron para ir a hacer apoyo en el otro proyecto donde trabajaba, y que quedaba en la ciudad de Cali, una vez a la semana. Estas rutinas para ella eran agotadoras, además de costosas:

Esa cosa de tener que hasta la morelia me tenía muerta, porque me gastaba mucho tiempo, madrugaba mucho...y bueno, finalmente no me deshice del todo de eso porque me llaman una vez a la semana a quemarme el lomo con ese poco de buses,irme parada desde que me monto en MIO y luego lo mismo, me dolía perder tanta plata y tiempo, es que eran como tres horas, ni que uno estuviera de paseo como para andar perdiendo tanto tiempo...como ya le conté esos pasajes me mataban, y agradezco a dios que me toca el doloroso un solo día y no todos los días como antes.

Doña Ana, después de la pandemia, pudo continuar con su trabajo de aseo en la empresa constructora. La empresa donde ella labora le dio vacaciones y con ese ingreso, más el apoyo económico de su hija, pudo sobrevivir el periodo de confinamiento:

Esto si fueron los planes de Dios, porque a mí hace tres años no me daban vacaciones por la empresa, entonces lo primero que hicieron ellos fue dar vacaciones. Me dieron esas vacaciones pagas, y todo, y mi hija, estaba trabajando también entonces me dieron aliguito para poder pasar la pandemia. Me da pesar es por Nury, la flaca la paso super mal, ella vino acá a pedirme plata y yo le di y todo, ella tuvo una cosa horrible, con cinco muchachos, los mayores no trabajan ni nada entonces no tiene ayudas, mis hijas, menos mal, ahorita ambas

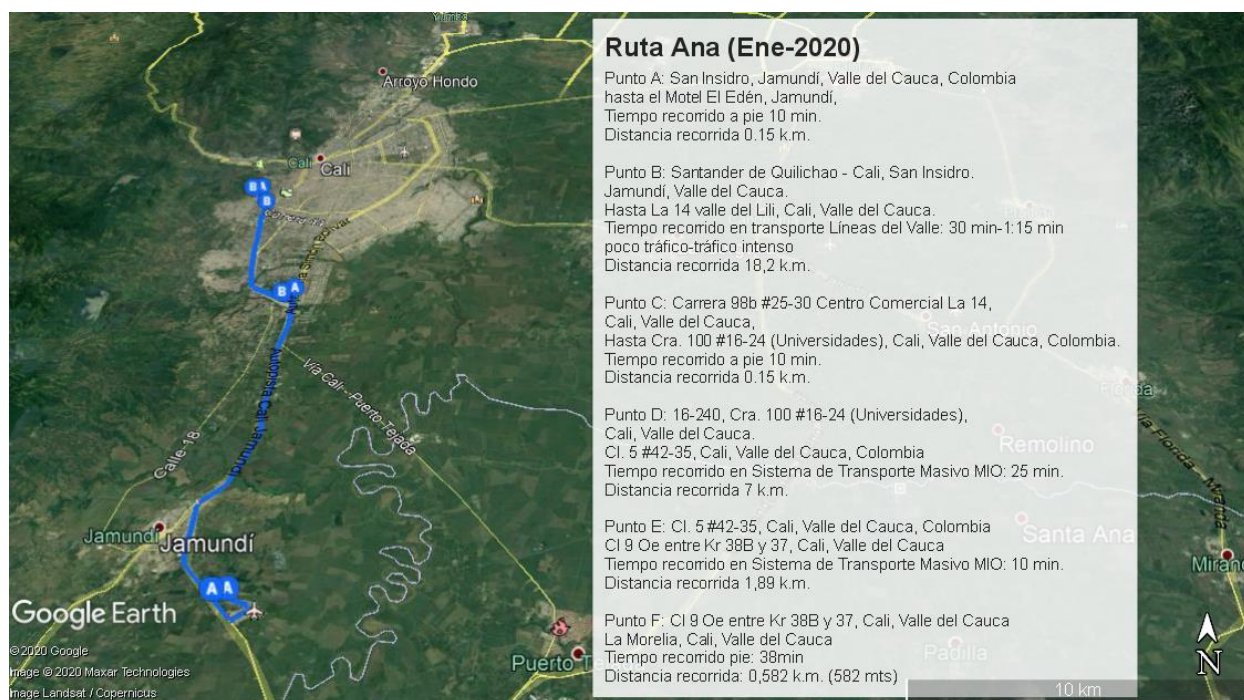
trabajan y me han ayudado, porque si, sola y todo tuve mucha gente que me dio la mano, vecinos, mis hijas que se maduraron a la fuerza para ayudarme, ellas han sido todo para mí...

Mire que al fin y al cabo para mí la pandemia, a pesar de lo duro que fue, me ponía a pensar en cosas tristes y tenía miedo de estar sin trabajo, pero luego de ver a mi hija conmigo me daba ánimo, ¿porque no? Tantos años tan alejadas porque no intentar hacer que esto funcione, hablar con ella, si nos hubiera tocado vender comida lo hubiéramos hecho, ella no le apena nada...

Por donde iba, bueno, todo eso me sirvió para hacerle arreglitos a la casa...Allá en la empresa no me echaron ni nada entonces todo bien, me pagaron las vacaciones y con eso pude hacerme para la comida, que se puso carísima, y todo lo otro...No quede en la calle gracias a dios, hubo mucha gente que la echaron y eso, yo me quede en la casa...yo pude volver a mi trabajo normal, con el pasaje más caro, pero volví...

Mire que al fin y al cabo para mí la pandemia, a pesar de lo duro que fue, me ponía a pensar en cosas tristes y tenía miedo de estar sin trabajo, pero luego de ver a mi hija conmigo me daba ánimo, ¿porque no? Tantos años tan alejadas porque no intentar hacer que esto funcione, hablar con ella, si nos hubiera tocado vender comida lo hubiéramos hecho, ella no le apena nada...

Mapa 7. Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña Ana, La morelia Cali, enero-julio 2020



Fuente: Elaboración propia; Mapa de Google Earth.

CAPÍTULO IV

LAS GUERRERAS, VIVIR LA REALIDAD EN LA PERIFERIA URBANA

La movilidad en la vivienda periférica

Pensarse la movilidad en la vivienda periférica implica ver más allá de las prácticas de desplazamiento, porque para efectuarla se necesitan relacionar los medios, vínculos y simbologías que dan ese abanico de posibilidades para llevarla a cabo. La configuración de las condiciones espaciales en la Ciudadela Terranova está determinada desde el momento de la adquisición de vivienda – el acceso-, y es a partir de ella que nuestras protagonistas agilizan recursos y estrategias para movilizarse.

Tener una propiedad en la Ciudadela Terranova para ellas no fue una “libre elección” porque, con sus ingresos de 1 SMLV, les negaron una solución habitacional distinta a las que ofrece las ayudas gubernamentales para Vivienda de Interés Social. Al respecto, ellas recibieron un subsidio de vivienda del Gobierno Nacional, llenaron una hoja de requisitos, se les pedía no tener ingresos mayores a 4 SMLV y ser jefas de hogar, para luego solicitar un crédito hipotecario que cubre el resto del inmueble, así que el precio restante lo acuerdan con el banco y pagan por cuotas la deuda adquirida. Si alguna de las condiciones anteriores no se cumple, ellas tendrían que buscar otras opciones para comprar una vivienda, escenario bastante lejano dadas sus condiciones económicas y sociales.

Puede ser posible una solución habitacional cerca de la ciudad núcleo -en este caso sería Cali- pero las soluciones habitacionales de bajo costo están pensadas desde un proceso de mercado del espacio, donde estas se eligen teniendo en cuenta el precio de los suelos, que por lo general decrece al estar más lejos de la ciudad núcleo porque los más pobres terminarán ocupando los espacios que queden después de que los demás grupos de ingreso tengan su sitio (Harvey, 1979, pp. 175-176). De este modo, conjuntos como la Ciudadela Terranova ofrecieron a las personas de bajos ingresos espacios con poca accesibilidad y sin soluciones de movilidad en el corto plazo que mitigasen las largas distancias de la periferia al centro urbano.

La lógica de distribución segregada de espacios para población de bajos ingresos, amparada por los precios del suelo, pero también por la política habitacional no es único de la Ciudadela

Terranova. Según Sabatini (2006) en la ciudad latinoamericana es común la expulsión de familias pobres hacia la periferia urbana gracias a que existe una apropiación capitalizada de los suelos en el espacio urbano, promovida por el Estado, que construye los proyectos de vivienda espacialmente segregados. De este modo, los aglomerados de personas con mayores ingresos se encapsulan, mientras que las familias pobres están forzadas a comprar o invadir suelos en localizaciones segregadas (p .19). En algunos estudios realizados para ciudades de México (Cabrales & Canosa, 2001; Montejano, Caudillo, & Cervantes, 2018) y Chile (Avellaneda & Lazo, 2011) este tipo de segregación es visible, hasta el punto en el que termina por reproducir la pobreza de la vivienda en la periferia.

Un panorama diferente sería que la Ciudadela Terranova tuviera los equipamientos necesarios para reducir el efecto de la distancia, y con él, el de tener que realizar movilidades intensas. Sin embargo, la Ciudadela Terranova, pese a los esfuerzos de líderes comunales y a que lleva desde el año 2003 fundada, no cuenta con la accesibilidad a servicios básicos, ello incluido el centro de salud, centros de abastecimiento mayoritarios, bibliotecas y centros de empleo. Para ellas, estas carencias representaron mayores incrementos en el costo del transporte para ejecutar movilidades, gastos de tiempo para cubrir distancias intermunicipales y, finalmente, no poder cuidar de los suyos porque el tiempo lo dedican al trabajo para obtener el ingreso económico de manutención de sus hogares.

Este tipo de limitaciones, determinadas por la ubicación de soluciones habitacionales para población de bajos ingresos, se ha replicado en algunas ciudades latinoamericanas. Ya hemos visto que, en la periferia de ciudades como Bogotá, la distribución del espacio configuró unas residencias lejanas, donde hubo movilidades intensas que impactaron el presupuesto de los hogares porque no pueden acceder fácilmente a servicios y, debido a ello, dependen de los medios de movilidad disponibles para ejecutarla. Si la situación de movilidad-costos no se resuelve satisfactoriamente, pueden quedar con grandes cargas económicas e incluso abandonar la vivienda (Moreno & Rubiano, 2014, pp. 153-154)

Por otro lado, estas mujeres, ante los problemas de equipamiento en servicios que tiene la Ciudadela, no cuentan con las capacidades de movilidad individual que exige la residencia en la periferia urbana. Una de ellas es que no disponen de un medio de transporte para ejecutar movilidades, y de alguna manera, terminan haciendo gastos de tiempo y recursos para acceder a servicios que otras personas pueden cubrir. En este punto, el bien de movilidad jugado en la

periferia se encuentra en manos de quien económicamente puede pagarla y, las personas que no tienen ingresos juegan en otras condiciones, utilizando sus medios físicos u otras estrategias para solventar sus dificultades de movilidad. Por ejemplo, nuestras protagonistas tuvieron que hacer trayectorias a pie que van desde los 10 min hasta 1 hora, realizar viajes en buses o en transporte informal en las condiciones que estos puedan ofrecerles y, finalmente, hacer gastos de tiempo y dinero que aumentan los efectos de la exclusión en el espacio.

El no tener un vehículo para ejecutar movilidades incrementa su dependencia a los medios de transporte disponibles o, en su defecto, a tener que realizar desplazamientos a pie para cubrir las distancias (Couturier & Islas, 1995, pp. 100-101). Esto las pone en una situación de especial susceptibilidad, porque al no disponer de ingresos adicionales se tienen que adaptar a redes de transporte colectivo con todas las limitantes que estas movilidades presentan. Y si además los medios de transporte son insuficientes en cobertura y demanda, ellas tienen que doblar esfuerzos para acceder a servicios básicos que otros grupos sociales tienen garantizados, bien sea por la cercanía a los centros urbanos o porque se autoabastecen de servicios, como los de salud, educativos, recreativos y otros.

A esto habría que añadirle los otros gastos, como el pago del crédito hipotecario, el haber tenido que pagar para adquirir servicios públicos básicos, como el gas natural, y los costos de reforma de la vivienda que salen del bolsillo de los propietarios. Los ingresos de estas mujeres, que se dividen entre la hipoteca, comida, pago de servicios públicos y el mantenimiento de personas dependientes de su hogar, resultan insuficientes, de tal manera que limitan las opciones para realizar otras movilidades fuera del trabajo o los servicios de salud que no están cerca de su localidad. Esto último también se ve condicionado ya que, si para cada trayecto deben de realizar inversiones importantes de recursos económicos y humanos, es mejor “pensarla” antes de ponerse a realizar gastos que no sean distintos a la consecución de medios para la supervivencia. En suma, las personas con menores ingresos en la periferia entran en un campo de competencia a jugar para mitigar un factor estructural, pero ello termina impactando negativamente su economía, su salud, su bienestar emocional y sus relaciones con otras personas, por lo que su movilidad no sólo es intensa y costosa en términos de tiempo, sino que crea condiciones de vulnerabilidad y exclusión social (Rodríguez, 2008, p. 50). Dicho de otro modo: ellas “no pueden tapar el sol con un dedo”.

Movilidad cotidiana: Un ciclo cambiante en el tiempo

Los recorridos de la periferia urbana, como cualquier otro trayecto, se realizan en un contexto de aprendizaje en el que intentan dar respuesta a las necesidades de su momento, conjugando sus motivaciones, intereses recursos materiales y no materiales disponibles para llevar a cabo, que se convierten en rutinas cotidianas. Estas mujeres, antes de la residencia en Terranova no tenían propiedades y vivían en la ciudad de Cali, donde tenían sus redes de trabajo. El pasar a vivir en otro municipio las impulsó a buscar estrategias para cumplir con los horarios laborales y volver a sus casas, alternando en sus rutinas el uso de dos o más rutas de transporte para llegar a su destino; como utilizar transporte informal, el realizar caminatas a pie, hasta que finalmente pidieron cambio de sitio de sitio, o se quedaron sin trabajo. Esto último, definió para ellas nuevas movilidades, pensar otra manera de hacer las cosas para seguir en la vivienda.

Las estrategias que utilizaron estas mujeres para realizar desplazamientos no son estáticas, y van cambiando a medida que conocen sus posibilidades de realizar recorridos y se transforman en el tiempo; en otras palabras, el sujeto no “nace móvil” (Delaunay, Fournier, & Contreras, 2013, p 13). Sus relatos de vida confirman lo dicho porque sus movilidades se han transformado, pasando de vivir en Cali a Jamundí, eligiendo otras alternativas de trabajo que sustenten los gastos que tienen por pagar, haciendo rutinas de movilidad que prioriza el ahorro de ingresos económicos pero que tiene costos importantes de otros recursos como el tiempo, las capacidades físicas y emocionales en el proceso.

Una de las particularidades de la pandemia COVID-19, es que limitó el contacto con otras personas y en el caso de estas mujeres, ejercer teletrabajo es imposible debido a que sus empleos exigen presencialidad. Este imprevisto alteró sus ritmos de movilidad, pero estos cambios no significaron lo mismo para todas, gracias a que impactó otros campos, como el económico y el laboral. Algunos de estos comprendieron sus trabajos, tales como el de cuidado del hogar y al servicio de otras personas, que no pudieron reemplazarse por modalidades virtuales “teletrabajarse”. Por ejemplo, Ana no perdió su trabajo después del periodo de confinamiento obligatorio, por lo que la suspensión de su movilidad no fue motivo de crisis económica y pudo retornar después a sus labores. María, por su parte, tuvo restricciones de movilidad que le

impidió retornar a su vivienda, más no perdió el trabajo, ella continuó ejerciendo como cocinera interna.

Tanto Ana como María tienen en común trabajos con vínculos formales que les daba un ingreso fijo mensual para sostenerse, y ayudaron a mitigar los efectos del confinamiento. Así, las preocupaciones por comida, gastos de vivienda y otros que adquirieron al vivir en la ciudadela fueron menores. Nury y Lucía, en cambio, tuvieron que utilizar los conocimientos adquiridos a lo largo de sus vidas, como el de la cocina, para la ejecución de nuevas moviidades como la venta de comidas rápidas y postres en la ciudadela. Ellas, a diferencia de las otras dos mujeres, quedaron en un margen incertidumbre económica porque anteriormente ejercían trabajos informales, sin protección social y sin garantías para regresar a sus labores, una vez terminado el periodo de confinamiento.

La situación de pandemia fue difícil para muchas personas e incrementó su situación de pobreza (Procolombia, 2020), pero ellas, ya vivían condiciones de desigualdad social desde antes del fenómeno y su llegada sólo aumentó lo que ellas ya venían cargando anteriormente, es decir, desde sus trayectorias de desarraigo ya afrontaban sobre costos de movilidad, servicios públicos y vivienda que no alcanzaban a cubrir con sus ingresos. Ellas tuvieron que disminuir sus ritmos de movilidad por obligación o encapsularse en la ciudadela, pero al mismo tiempo, era algo que ya tenían pensado desde el proceso con la vivienda, lo que cambia es que la decisión de quedarse en la casa o el trabajo ya no es del todo una elección. Por ejemplo, doña Nury y Doña Lucía no pudieron continuar con sus trabajos y desde esa posición buscaron otras opciones, como el autoempleo, para dar ingresos a sus familias.

Por esta razón, el cerca y el lejos constituye en ellas una paradoja del contexto de las soluciones habitacionales VIS ubicadas en la periferia urbana: cerca, porque las residentes viven próximas a la posibilidad de enraizarse luego de vivir trayectorias vitales enmarcadas en el desarraigo y al mismo tiempo lejos, porque en una isla con problemas de acceso a servicios y dependientes de los medios de transporte, buscarse los medios de supervivencia y seguridad para los suyos se vuelven más difíciles.

Acceso diferencial ¿Quién se mueve?

Para identificar los hábitos de movilidad en un espacio urbano es necesario conocer quien las lleva a cabo, porque, al fin y al cabo, no existe neutralidad en el movimiento. Las diferencias de género, de clase, étnicas, de edad o ciclo de vida cambian la vivencia de movilidad entre grupos (Jirón, 2007, p. 174), y es a partir de estas que las personas ponen en juego sus posibilidades de hacer rutinas cotidianas. Esto último nos muestra que A) los sujetos de movilidad son objetos sexuados¹⁰, por lo que sus experiencias se deriven de las relaciones sociales atribuidas a su reconocimiento de género, B) y que no existe un sujeto universal de movilidad. Para los fines de este trabajo, ese acceso diferencial muestra a mujeres, madres, jefes de hogar y propietarias de vivienda en un conjunto residencial, pensado como solución habitacional VIS.

Según lo anterior, identificamos que no todas las jefes de hogar son madres, y no todas las jefaturas de hogar se viven en condiciones de marginalidad o pobreza. Sin embargo, en América Latina este fenómeno se presenta en un gran porcentaje de la población, en países como Colombia, México, Brasil, Costa Rica, Honduras y las mujeres viven en condiciones de desigualdad en aspectos como la educación, el trabajo (Organización de las Naciones Unidas, 1991, p. 15) sumado a ello, viven en estructuras patriarcales que fomentan los estereotipos de la responsabilidad de cuidado hacia las mujeres, creando mujeres que no estudian por cuidar a otros, que trabajan cuidando a otros y terminan con la carga de sostener a sus familias en condiciones de pobreza.

Esta situación impulsa la creación de políticas públicas desde el nivel de gobierno, priorizando ayudas para estas mujeres con pocos recursos económicos y en situación de vulnerabilidad. En el artículo 14 y 15 de la ley 1232 de 2008 se mencionan las directrices para que el gobierno nacional tome medidas que posibiliten la entrega de soluciones habitacionales a “mujeres cabeza de familia”:

¹⁰ Si entendemos a los objetos sexuados como aquellas atribuciones sociales que se hacen a los sujetos a partir de sus características físicas, consideraciones de género, étnicas u otras, nos permitimos ampliar la discusión sobre las limitaciones que tienen aquellos que no corresponden con ellas, como comunidad LGTBI o grupos históricamente discriminados como la población indígena, pero no es nuestro tema principal de investigación.

Artículo 14. (...) El Gobierno Nacional facilitará los mecanismos de información y capacitación de las Mujeres Cabeza de Familia que no tengan la posibilidad de asociarse u organizarse, para garantizar su acceso como postulantes al Subsidio Familiar de Vivienda de Interés Social, en sus diversas modalidades.

Artículo 11. El artículo 15 de la Ley 82 de 1993 quedará así:

Artículo 15 (...) El Gobierno Nacional diseñará instrumentos y estrategias que faciliten y permitan el acceso a las madres cabeza de familia, a los servicios financieros brindándoles acompañamiento y capacitación permanente, a fin, de reducir la feminización de la pobreza.

Nuestras protagonistas se encuentran inscritas en este margen de política pública, en la que se declararon madres solteras para obtener los subsidios de vivienda proporcionados por el Gobierno Nacional, porque de otra forma su sueño de “tener donde meter la cabeza” se vería opacado por no disponer de ingresos suficientes para adquirir una vivienda bajo otra modalidad que no sea VIS. Ello llama a hacer una reflexión general: Las soluciones habitacionales de bajo costo ubicadas en la periferia urbana y con problemas de accesibilidad no son precisamente el tipo de garantía de mejora de calidad de vida de estas mujeres, porque si ellas no pueden cubrir estos costos, terminarían aumentando los esfuerzos para evitar el abandono de la vivienda. ¿Para qué sirve realmente el acceso a subsidios de vivienda si finalmente estas soluciones no les dan las garantías para habitar la casa?

De igual forma, ellas son madres, y su jefatura femenina tiene estrecha relación con el legado de cuidado que han aprendido a ejercer, asociado a estereotipos de maternidad, más allá de la dependencia económica que genera el tener personas consigo a cargo, tal como expone el concepto de la corte constitucional. Ver la jefatura femenina sólo por la carga económica que representa puede ser útil, pero ignora el por qué estas mujeres afrontan la doble responsabilidad de ser proveedoras económicas y tener que cuidar a otros solas (Enríquez & Bernal, 2014, pp. 50-51). De este modo, ellas se sienten "abrumadas" por el exceso de responsabilidades económicas y emocionales que hacen para “responder” por los suyos, pero a la vez, sienten ganas de “echarlos pa’ adelante”. En este contexto, ellas, más que jefas de hogar, son madres guerreras que procuraron todo por ese otro para darles aquello que necesitan.

Nos encontramos entonces con dos tipos de representaciones, porque, por un lado, están las vivencias de la maternidad y la jefatura femenina de estas mujeres asumiendo el cuidado de otras personas, y, por otro lado, está la representación de las jefas de hogar que son objeto de la política para acceso a derechos de vivienda propia. Estas dos interactúan entre sí, aunque se

diferencian en la idea propia de cuidado, porque según el presupuesto de la corte constitucional estas mujeres son jefas de hogar siempre y cuando tengan a otras personas dependientes de ellas mientras que para estas mujeres, el cuidado de sus hijos se prolonga en el tiempo, y aunque ellos no dependan de ellas, buscarán la manera de darles todo lo que esté en sus manos precisamente porque su concepción de maternidad está en función de ello, y no van a dejar de ser madres.

Por otra parte, estas mujeres han dedicado gran parte de sus vidas a realizar labores de cuidado como aseo y cocina en empresas o en hogares de otras personas, obteniendo a cambio una remuneración económica. Esto las pone en un contexto en el que trabajan para el sustento diario haciendo tareas que no tienen el suficiente reconocimiento a nivel social gracias a las diferencias patriarcales de acceso al trabajo, impulsando aún más los impactos de la vulnerabilidad y desigualdad Organización de las Naciones Unidas, (1991); y Acosta (2001), Jirón (2007), y Uribe (2012). Ello se refleja en sus ingresos, insuficientes en comparación con sus gastos, porque además de ser bajos, algunas mujeres no tienen garantías de protección social y con ello, no pueden procurar para sí la mejora de sus condiciones de vida. En suma, las condiciones estructurales de ubicación de la ciudadela Terranova por sí mismas no explican ni dan sentido a las movilidades de estas mujeres. Sus accesos diferenciados como madres solteras, jefas de hogar y propietarias complementan posibilidades y con ello, ellas viven los sentidos de estar en la periferia, los medios de transporte, el trabajo, sus hijos, y su techo.

Apropiación de movilidades en el espacio urbano

Estas madres solteras y jefas de hogar ejecutaron sus movilidades desde una expectativa relacionada con la vivienda, la cual se enmarca en un esfuerzo ético por mantener una representación de familia, un futuro, un legado para sus hijos que se cristaliza con la posibilidad de enraizarse con el bien que adquirieron. Las casas para ellas, sin importar que se encuentren en la periferia, constituyen ese bien de reproducción social y con él, pretenden prolongar en el tiempo unas representaciones con el espacio, dando por resultado el legado de un nombre, una identidad.

Ligada a la familia como hogar, a su permanencia en el tiempo, que aspira a garantizar y supone la compra de la casa es a la vez, por lo tanto, una inversión económica -o, al menos, una forma de atesoramiento, en cuanto elemento de un patrimonio duradero y transmisible- y una inversión social, en la medida en que encierra una apuesta sobre el porvenir o, más exactamente, un proyecto de reproducción biológica y social (Bourdieu, 2001, p. 37).

El hecho de ser propietarias y ejecutar movilidades pensando en este fin, les da un estatus diferente, es decir, un sentido identitario que refuerza su imagen como madres, pero no cualquier tipo; sino aquellas que *solas* han logrado conseguir la vivienda. Es precisamente este esfuerzo, ese “guerrear”, el que les permitió sostener unos ritmos de movilidad y trabajo excluyentes, que no sólo lo vivieron en el momento de adquirir la vivienda en la Ciudadela Terranova, sino que estuvieron presentes en sus movilidades anteriores; sus historias cuentan que no han tenido casa, han sido desplazadas , en otras partes pagaban arriendos que no correspondían a sus capacidades adquisitivas y han recibido malos tratos por parte de los arrendatarios en la propiedad donde residían, por ende, el tener un sitio “donde meter la cabeza” toma un lugar importante en sus vidas.

Al respecto, el sentido de la propiedad da pie a una serie de disposiciones a la movilidad que realizan, porque después de vivir trayectorias vitales marcadas por la migración, la humillación y el desarraigo, en parte sostenido por estructuras patriarcales que responsabilizaron socialmente el tener que cuidar de otros, tienen una vivienda. En esencia, sus prácticas de movilidad cobran sentido en la medida en que tienen una disposición, un habitus, una matriz de pensamiento prereflexivo así como principios de percepción, valoración y de actuación debidos a la inculcación generada por el origen y las trayectorias sociales. El *habitus* de estas mujeres, materializado en la casa, se enlaza en una percepción de cuidado, que motivó movilidades anteriores a la adquisición de vivienda y les dio esa fuerza para continuar realizando labores en pro de sostener, más que una casa, un hogar.

La estructura del sentido que determina él porque es para ellas tan importante una vivienda y explica en parte los motivos de sus movilidades se encuentra en sus trayectorias previas a la adquisición de la casa. El haber sufrido discriminación en sitios de trabajo y en otros lugares donde vivieron por tener hijos con ellas las llevó a pensar que en el único lugar donde sus hijos estarían seguros sería por medio de una vivienda propia. El cansancio de estas movilidades, conseguir trabajo para sostener a sus hijos sin los niveles de formación propicios para generar ingresos suficientes de sostenimiento, pasar de aquí y allá les hizo proyectarse a no pasar más

por situaciones denigrantes, y hallar en la solución habitacional un referente para continuar con sus vidas.

Para nuestras protagonistas el ser jefas de hogar y propietarias de una vivienda las hace vivir un proceso emancipador en comparación de sus movilidades anteriores, porque la vivienda pasó de ser un proyecto por el cual hicieron un ahorro programado y soportaron todos los trámites necesarios, a una realidad, que, con las dificultades mostradas, significa un logro, una fuente de seguridad y un techo para los suyos. En suma, los procesos de apropiación para ellas en el espacio urbano están marcados por el sentido de pertenencia que intentaron construir al ser propietarias de una vivienda, pero que perdería ese sentido proyectado si los hijos, quienes son el principal motivo por el cual hacen este camino, salen de sus vidas. Sin embargo, como he intentado mostrarlo, este proceso de apropiación del espacio se hace en condiciones de precariedad laboral, económica y social que incrementan con los gastos del crédito hipotecario, los costos del transporte y el desgaste físico-emocional que implica vivir en la periferia urbano, hasta el punto en el que podrían abandonar la vivienda.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES, ALCANCES, LIMITACIONES

En los capítulos precedentes, he relatado los relatos de cuatro mujeres guerreras, cada una de las cuales les imprime una impronta indeleble a través de sus motivaciones, el deseo de intentar arraigarse a un espacio por medio de una vivienda, pero no cualquiera, sino una que simboliza la necesidad de darles a sus hijos un lugar donde sentirse en casa. Sus historias tienen importancia por sí mismas, sin embargo, dado mi enfoque me he centrado en la conceptualización de sus movilidades en la periferia urbana e intentaré mostrar algunos aprendizajes en este camino.

De entrada, la propuesta metodológica de entender por medio de relatos el ¿Quién se mueve? permite mostrar que el acceso, las competencias y las apropiaciones de estas movilidades en el espacio urbano son cambiantes en el tiempo y sus formas de hacerse, en prácticas de movilidad cotidiana, van creando representaciones de lo aprendido en el diario de esos recorridos para pensar en futuras formas de moverse, así como impulsa imaginarios de su residencia. Este ejercicio comprometió unas formas de movilidad hechas por mujeres jefas de hogar con hijos a su cargo, quienes se aventuraron a buscar un sentido de arraigo por medio de la vivienda asociado a una identidad de cuidado, el cual estructura una manera de representar el mundo en el que viven, con las movilidades excluyentes que estén en su camino.

Ver la movilidad en la periferia resaltando únicamente su carácter excluyente no sería suficiente para entender que hay detrás de estar en un lugar con todas las limitaciones estructurales que una residencia aislada pueda tener, y, en medio de eso, buscar estrategias y recursos para realizar movilidades ¿Qué las motiva a seguir? La respuesta se encuentra en ese sentido de maternidad para ese otro (hijo) que se materializa en la propiedad, porque al fin y cabo, sus movilidades anteriores marcadas por migraciones desarraigadas las llevó encontrar en la solución habitacional de la periferia una forma de representarse a sí mismas, y dar a ese otro una fuente de seguridad, un insumo de reproducción biológica y social con el bien adquirido.

Si la movilidad fuese un sinónimo de desplazamiento, sin ver que se trata de una configuración como campo social, no podríamos dar respuesta a las motivaciones de sus movimientos, que en este caso van más allá del simple hecho de moverse. El mirar cómo ellas llegaron hasta ese sitio e intentar comprender el peso que tiene una vivienda propia en sus vidas

es una opción de respuesta, porque, al fin y al cabo, cualquier *habitus*, como la matriz de pensamiento y acción de los individuos moviliza disposiciones móviles en el espacio social y geográfico de acuerdo con sus circunstancias. Esta matriz de pensamiento pre-reflexivo se realiza en el tiempo, por lo que ese *habitus* nace en medio de estímulos cambiantes donde se imbrican sus trayectorias personales con nuevas/viejas instituciones, situaciones, personas, decisiones que impulsan un accionar de eventos a futuro. En otras palabras, ellas afrontan estas movilidades llevando consigo aquellas relaciones que las hacen particulares, pero que al mismo tiempo condicionan su rango de acción en ese universo de movilidades posibles de realizar. De este modo, se construye poco a poco esos capitales que van poniendo en juego a la hora de entrar a un campo, como puede ser el de la movilidad en la vivienda periférica.

Un ejemplo de esto es que estas mujeres, han llevado el peso histórico de la maternidad y el cuidado de otros, pero al mismo tiempo, han referenciado esta posición como impulso para hacer movilidades -residenciales, cotidianas- desde una identidad como madres, jefas de hogar y ahora, como propietarias de una casa. Por ello, ese espacio residencial no es sólo una casa y sus movilidades en el espacio están en un campo de competencias; la vivienda se convierte en ese logro de sus vidas por el cual han enfrentado y siguen enfrentando condiciones de precariedad económica, discriminación laboral por tener hijos y movilidades excluyentes e intensas.

Algunas de estas realidades, que no son aisladas, han sido reconocidas desde actores institucionales que intentan dar solución a las condiciones de marginalidad y pobreza por medio de cobertura a la demanda de vivienda en grupos sociales de bajos ingresos, pero siguen sin garantizar unas condiciones óptimas de habitabilidad y residencia para ellas. Estos aspectos, en parte determinados desde una política para entrega de Viviendas de Interés Social (VIS) en urbanizaciones periféricas amerita una revisión con mayor profundidad que este trabajo no alcanza a realizar.

No obstante, estas condiciones siguen presentes, y a continuación mencionaré algunos de ellos: Su entorno espacial (la ciudadela) presenta una serie de limitaciones funcionales que impulsan la exclusión de los residentes. Primero, porque se encuentra lejos tanto del centro urbano de Jamundí como de la ciudad de Cali y su diseño, no posibilita el hacer recorridos a pie por fuera de sí misma. En este sentido, ella termina siendo una pequeña isla residencial que no deja opciones de conectarse con los centros de abastecimiento y servicios, incrementando su

dependencia a los medios de transporte y revelando un espacio que cuenta con problemas de equipamientos, acceso y opciones posibles de movilidad.

Segundo, porque las mujeres asumieron costos para adquirir servicios básicos, como al acceso a gas natural y de reforma del inmueble que fue entregado en obra negra. Estos gastos impactan día a día su economía y limitan la toma de decisiones de sus hogares, porque si son ellas las que asumen este tipo de gastos, parecería una contradicción brindar soluciones habitacionales para personas de bajos ingresos si estos terminan fomentando factores que induzcan a reproducir la pobreza. A esto habría que sumarle la carga económica y social que tienen al responder por sus hijos, junto con los gastos que estos representan.

Tercero, los medios de transporte en la ciudadela presentan limitaciones funcionales que causan estragos en la movilidad de los pobres de la periferia, y afectan en mayor medida a estas mujeres. Esto ocurre especialmente con aquellos que prestan el servicio a la ciudad de Cali debido a su alto costo y la oferta de rutas que disponen al prestar el servicio. La situación con estos medios las pone en situaciones difíciles, porque el pasar seis años de sus vidas afrontando los pormenores de una residencia con problemas de accesibilidad deja impactos, cuestiona sus decisiones, las pone a dudar de si realmente meterse a un proyecto residencial siendo madres, jefes de hogar y con ingresos inferiores a 2 SMLV es una buena idea.

Finalmente, ellas no cuentan con un excedente económico, medios de transporte propios o redes de apoyo que cubran estos costos, por lo que sus opciones a corto y largo plazo se ajustan a las competencias construidas con ese espacio que adquirieron. Las opciones del corto plazo se viven desde su quehacer cotidiano, donde tuvieron que realizar trayectorias a pie, tomar dos rutas de transporte para llegar a sus trabajos, planear sus rutas con dos horas de anticipación y recorrer sitios que ponen en riesgo su seguridad. Las opciones de largo plazo, que terminaron acelerándose con el fenómeno de pandemia por covid-19 y convirtiéndose en opciones de corto plazo, contemplaron la idea de cambiar de empleo o en su defecto no conservarlo y realizar trabajos por cuenta propia “emprendimientos” en la ciudadela para mitigar el efecto de la distancia en la vivienda periférica.

El fenómeno de vivir la pandemia tomó por sorpresa a nuestras propietarias y en dos de nuestras protagonistas esto implicó la pérdida de su empleo. Sin embargo, ellas ya vivían previamente momentos de precariedad, con decir que ya estas situaciones las venían afrontando antes a la adquisición de la vivienda en la Ciudadela Terranova, por lo que el fenómeno limitó

las opciones de estas mujeres para enfrentar la sobrecarga económica y social fomentada por estructuras patriarcales en varios momentos de sus vidas, y ahora estas mismas barreras estructurales se encuentran enlazadas en contextos de movilidades periféricas.

En este punto, las movilidades antes y después de la pandemia son diferenciadas a pesar de que comparten unas características como el ser jefas de hogar. Esto se denota en la manera en la que vivieron sus movilidades residenciales, los pormenores de la crianza con sus hijos, sus cambios de trabajo y hasta los medios por los cuales accedieron a la propiedad en la Ciudadela Terranova. Cada una de estas guerreras tiene un sentido propio, pero a la vez compartido, de la vivienda que carga de significado un lugar y moviliza fuerzas demandantes por cumplir el sueño de vivir en la residencia con sus hijos.

Las limitaciones que presentan este tipo de ejercicios es que, buscando entender la profundidad de sus relaciones como madres, jefas de hogar y propietarias de vivienda con sus movilidades y el tiempo en el que estas se llevaron a cabo, el número de historias es limitado para dar generalizaciones sobre las movilidades de otras mujeres en la Ciudadela Terranova. Por otro lado, estas mujeres tienen algo en particular y su experiencia nos muestra una doble responsabilidad de cuidado que realizan con fines distintos; en uno hacen oficios varios para ganar dinero de manutención y en el otro trabajan sin remuneración por los suyos. En todo caso, este trabajo puede ser distinto en otras mujeres y sus formas de apropiar el espacio también.

Viendo sus edades, podríamos estar ante unas formas de vivir asociadas a una generación en particular y en otras chicas, estas dinámicas pueden ser distintas, así como otras variaciones del acceso diferencial probablemente aportarían elementos para nuevas discusiones, como si se hace el trabajo con mujeres jefas de hogar sin hijos, o propietarias de vivienda con unidades familiares reconstituidas u otros grupos puede mostrar otras conclusiones, porque el ver cómo estas y otras mujeres viven el espacio urbano en la periferia es un proyecto sin concluir, que amerita explorar nuevos caminos.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, F. (2001). Jefatura de hogar femenina y bienestar familiar en Monterrey. Una aproximación cualitativa. *El Colegio de la Frontera Norte, Volumen 13, No. 2E, julio-diciembre.*, 197-242.
- Amézquita, L., & Rodríguez, L. J. (2007). Capítulo V. Segregación y entropía en Bogotá. En M. R. (comp), *Segregación socioespacial Miradas cruzadas desde Rio de Janeiro, Bogotá y sus áreas de influencia metropolitana* (págs. 214-247). Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- 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*, 47-58.
- Blanco, J. (2016). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automovil-intensivo. *Revista Transporte y Territorio /15. ISSN 1852-7175*, 96-113.
- Bourdieu, P. (2001). Capitulo 1. Disposiciones de los agentes y estructura del campo de produccion. En *Las estructuras sociales de la economía* (pág. 35). Argentina : Ediciones manantial SLR.
- Cabrales, L. F., & Canosa, E. (2001). Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara. *Espiral, vol. VII, núm. 20*, pp. 223-253 Universidad de Guadalajara, Mexico.
- Castells, M. (1974). La formación de áreas metropolitanas en las sociedades industriales capitalistas I. Técnica, sociedad y área metropolitana. En *La cuestion urbana* (págs. 29-32). España: Grupo editorrial Siglo XXI.
- CIFUENTES, L., & PAZ., L. (2015). ¿Cuáles Son Las Características Que Influyen, En La Movilidad Del Corredor Vial? En *Estudio De Movilidad Para La Vía Cali-Jamundí Entre Carrera 102 Y 122 En El Sur De Cali* (pág. 17). Cali: Universidad Javeriana (Trabajo de Grado).
- CLADEM-México. (2009). RESULTADOS: Perfil de las mujeres usuarias de los CETRAMs. En *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México*. (págs. 30-37). Mexico.
- Couturier, M., & Islas., V. (1995). Transporte y movilidad en la región de Chalco. *Estudios Demográficos y Urbanos, Vol. 10, No. 1 (28)* , pp. 67-104, pp. 67-104.
- Delaunay, D., Fournier, J.-M., & 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, Vol. 28, No. 1(82) (enero-abril, 2013) Published by: El Colegio de Mexico
Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/23621711>, 9-51.

Diario Oficial. (9 de Abril de 2017). Fondo Nacional de Vivienda resoluciones: RESOLUCIÓN NÚMERO 0192 DE 2017. *Diario Oficial* , págs. 1-24.

El país. (11 de Noviembre de 2016). Juzgado frena construcción de vivienda en Jamundí. Url disponible: <http://www.elpais.com.co/economia/juzgado-frena-construccion-de-vivienda-en-jamundi.html>. Colombia.

Enríquez, J. Á., & Bernal, S. J. (2014). Vivienda y vulnerabilidad social en hogares con jefatura femenina en Sonora. *Espacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura*, vol. 4. núm. 2. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Cuajimalpa Distrito Federal, México., 35-65.

Flamm, Michael, and Vincent Kaufmann. 2006. “Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study.” *Mobilities* 1(2): 167–89.

García, F. A. (2016). ¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana. *Revista Transporte y Territorio /15 (2016) ISSN 1852-7175*, 348-368.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 21, núm. 2. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá., 61-74.

Harvey, D., & González Arenas, M. (1979). Urbanismo y desigualdad social.

Herrera, L., Pecht, W., & Olivares, F. (1976). 2. El crecimiento físico de las ciudades y el medio. En N. C. CELADE, *El crecimiento urbano en américa latina* (págs. 23-45). Centro Latinoamericano de Demografía, 1976. serie 22.

Jirón, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). EXCLUSIÓN Y DESIGUALDAD ESPACIAL: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista Invi No 68 Volume N° 25*, 15-57.

Jouffe, Y., & Campos, F. (2009). MOVILIDAD PARA LA EMANCIPACIÓN O PARA EL ARRAIGO: INTERACCIÓN DE LAS ESCALAS EN PARÍS Y SANTIAGO DE CHILE. *URBANO 19. Concepción, Chile.* , 7-16.

Lázaro, R., Zapata, E., Martínez, B., & Alberti, P. (2005). Jefatura femenina de hogar y transformaciones en los modelos de género tradicionales en dos municipios de Guanajuato. *Revista de Estudios de Género. La ventana*, núm. 22, 2005, 238-243.

Lefebvre, H. (1969). El derecho a la ciudad (Vol. 44). Península.

Linares, Santiago. 2012. “Aportes de La Ecología Urbana y Modelos Neoclásicos Para Analizar La Diferenciación Socioespacial En Ciudades Medias Bonaerenses: Pergamino, Olavarría y Tandil (2001).” *Huellas* 16: 13–35.

- Martinez, P., & Buitrago, Ó. (2011). Capítulo 1 El proceso de metropolización. En *CALI, Una metrópoli regional en movimiento. La Planeación Municipal y Los Procesos De Metropolización* (págs. 83-84). Cali, Colombia: Universidad del Valle Programa Editorial.
- Mattos, Carlos A. de. 2000. "Santiago de Chile, Globalización y Expansión Metropolitana: Lo Que Existía Sigue Existiendo." *São Paulo em Perspectiva* 14(4): 43–62.
- Molano, Frank. 2016. "El Derecho a La Ciudad: De Henri Lefebvre a Los Análisis Sobre La Ciudad Capitalista Contemporánea." *Folios* 1(44): 3–19.
- Montejano, J., Caudillo, C., & Cervantes, M. (2018). Vivienda de interés social, segregación residencial y accesibilidad: análisis de 121 conjuntos urbanos en el arco nororiente del Valle de México, 2001-2010. *Estudios Demográficos y Urbanos, Vol. 33, No. 1 (97) (Enero-Abril)*, 187-224.
- Morales, L., Pozo, N. Q., & Ramírez, G. (2016). Acoso sexual en lugares públicos de Quito: retos para una "ciudad segura". *Urvio, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad. No. 19, Quito.*, 21-36.
- Moreno, C., & Rubiano, M. (2014). Segregación residencial y movilidad cotidiana en el contexto metropolitano. Un estudio a partir de las relaciones Bogotá-Soacha. *Territorios 31 / Bogotá.*, 133-162.
- Organizacion de las Naciones Unidas. (1991). La vulnerabilidad de los hogares con jefatura femenina: Preguntas y opciones de política para américa latina y el caribe III. ¿Es la jefatura de hogar femenina una señal de vulnerabilidad económica? *Serie mujer y desarrollo*; 8, 14-15.
- Park, R. (1999). 2. El espíritu del hobo & 8. La ciudad como laboratorio social I. La naturaleza humana y la ciudad. En *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana* (págs. 45; 115-116). Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Pereyra, P., Gutiérrez, A., & Nerome, M. (2018). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. *Territorios* (39). 71-95. Doi: <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6310>, 71-95. .
- Perret, G., & Soldano, D. (2017). Cap. 1 La movilidad en cuestión. Aportes para un dialogo interdisciplinario. En A. Borthagaray, N. D. Representação, M. Miño, D. Natale, C. Palma, G. Perret, & D. Soldano., *Viajeros del conurbano bonaverence una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia* (págs. 25-50). Ediciones UNGS. Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Pujadas, Joan J. 2012. "Itinerarios Metropolitanos: Policentrismo, Movilidad y Trayectorias Personales En La Ciudad Porosa." *Metropolitan Routes: polycentrism, mobility and*

- personal trajectories in the porous city* 17(968): 14 p. <http://www.ub.es/geocrit/b3w-968.htm>.
- Rios, M. (2010). *Segregación Residencial; El Problema Social Desde la Perspectiva Económica y Urbana*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad De Postgrados, Ciencias Económicas. Tesis De Maestría.
- Rodríguez, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *Revista Eure, Vol. XXXIV, N° 103.*, 49-71.
- Sabatini, F. (2006). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Francisco Sabatini: Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, División de Programas Sociales.
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio, núm. 16. Universidad de Buenos Aires. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591007.pdf>*, 127-146.
- Topalov, Christian. 1978. “La urbanización capitalista: Algunos Elementos Para Su Análisis.” : 1–137.
- Urrea, F., & Candelo, A. F. (2017). Cali, ciudad región ampliada una aproximación desde la dimensión étnica-racial y los flujos poblacionales. *Sociedad y economía facultad de ciencias sociales y económicas Univalle. Número 33 (Julio - Diciembre 2017): Ciudades y regiones en un mundo de elevada complejidad*, 145-174.
- Williams, M. (1918; 2008). Los más pequeños de éstos –en Colombia. Título a la Versión en inglés: The Least of These –in Colombia. Edición original 1918; edición fundación editorial archivos del índice 2008. Colombia.

ANEXOS

Anexo 1

Anexo 1: Insumos para el capítulo 1.

Lo mostrado a continuación forma parte de las herramientas de campo utilizadas para realizar las entrevistas a nuestras protagonistas y al expresidente de la junta de acción comunal de la Ciudadela Terranova. Estas preguntas fueron una guía para realizar las entrevistas, pero la idea era contar con un relato más fluido, por lo que el orden de las variables podía cambiar.

Índice de tablas

Tabla 1: Instrumento guía de preguntas orientadoras para entrevistas con las mujeres propietarias de vivienda y jefas de hogar en Terranova- Jamundí 86

Tabla 2: Instrumento guía de preguntas orientadoras para primeros residentes o junta de acción comunal Terranova-Jamundí. 87

Tabla 2: Instrumento guía de preguntas orientadoras para entrevistas con las mujeres propietarias de vivienda y jefas de hogar en Terranova- Jamundí

<i>Variables sociodemográficas</i>		
<i>Objetivo al que responde</i>	<i>Actividad</i>	<i>Preguntas orientadoras</i>
1. Describir los potenciales y las posibilidades efectivas que tienen las propietarias para acceder a los medios de movilidad.	Describir los diferenciales del actor móvil (Acceso diferencial-variables socio demográficas)	a) Sexo-género de reconocimiento b) Edad b.b) Etnia de reconocimiento c) Número de personas a su cargo d) Número de hijos e) Cargo que desempeña f) Ingresos aprox. mensuales g) Estado civil h) Mayor grado de escolaridad alcanzado
<i>Variables de procedencia</i>		
<i>Objetivo al que responde</i>	<i>Actividad</i>	<i>Preguntas orientadoras</i>
1. Describir los potenciales y las posibilidades efectivas que tienen las propietarias para acceder a los medios de movilidad.	Describir los diferenciales del actor móvil (Acceso diferencial-movilidad antigua)	Municipio-barrio donde residía anteriormente Municipio-barrio de residencia actual
<i>Variables de vivienda</i>		
<i>Objetivo al que responde</i>	<i>Actividad</i>	<i>Preguntas orientadoras</i>

Describir los potenciales y las posibilidades efectivas que tienen las propietarias para acceder a los medios de movilidad.	Describir los diferenciales del actor móvil (Acceso diferencial-residencia)	a) Estrato de la vivienda b) Tiempo de residencia en la vivienda actual c) Modalidad de adquisición de la propiedad (Propia, Arriendo, Hipoteca, Subsidiada, otro) d) Tipo de vivienda (Casa, apartamento)
<i>Variables subjetivas de vivienda</i>		
<i>Objetivo al que responde</i>	<i>Actividad</i>	<i>Preguntas orientadoras</i>
3. Describir las principales motivaciones e intereses que tienen las mujeres propietarias-residentes en Terranova-Jamundí para movilizarse. (en relación con su vivienda)	Describir el proceso de adquisición de vivienda	¿Cómo se enteró Ud. del proyecto de vivienda? ¿Qué requisitos debía de tener para adquirir la casa? ¿Cuál fue el proceso que realizó para conseguirla?
	Describir las expectativas y los planes sobre la vivienda de las mujeres jefas de hogar para ejecutar nuevas movilizaciones.	¿Con qué objetivo compraron la vivienda? ¿Qué motivo para conseguir la casa? ¿Qué esperaba ver al venir aquí? ¿Qué es lo más difícil de vivir en Terranova-Bonanza? ¿Qué es lo que más le ha gustado de vivir aquí?
	Describir las expectativas de movilidad en comparación con sus movilizaciones anteriores	¿Con qué motivos realiza los viajes principalmente? ¿Cómo se movilizaba anteriormente?
<i>Variables de movilidad cotidiana</i>		
<i>Objetivo al que responde</i>	<i>Actividad</i>	<i>Preguntas orientadoras</i>
2. Describir las prácticas de movilidad que tienen las mujeres propietarias-residentes en Terranova-Jamundí para movilizarse. (Movilidad cotidiana)	Describir los recorridos diarios por actividad que realizan las mujeres propietarias de vivienda en la Ciudadela Terranova Jamundí	Preguntas sobre rutina diaria: ¿Normalmente que haces en un día? ¿Ud. dónde trabaja? ¿Qué transporte utilizas? ¿Cuánto tiempo tardas en llegar a tu lugar de destino? ¿Planificas los viajes con mucha anticipación antes de realizarlos? ¿Cuál son las dificultades que tiene Ud. al utilizar el transporte para viajar?

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3: Instrumento guía de preguntas orientadoras para primeros residentes o junta de acción comunal Terranova-Jamundí.

Componente	Preguntas orientadoras
Conformación de la ciudadela.	¿Cuántos años tiene la ciudadela Terranova? ¿Saben desde que fecha comenzaron a entregar las primeras viviendas? ¿Quiénes participaron en el proceso? ¿Cómo se veía la ciudadela en ese entonces?
Composición de la ciudadela. (si tienen planos y distribución espacial gráfica mejor)	¿Cuántas etapas actualmente tiene la ciudadela? ¿Cuál es la distribución que tienen las viviendas? (Colocación de depósitos de basura), ¿Cuántos parques tiene? ¿El servicio de aguas residuales es propio de la ciudadela? ¿Contaban con servicio de transporte desde la entrega de las primeras viviendas?
Estructura de las primeras viviendas.	¿Cómo eran las viviendas de ese entonces? (Tamaño, forma de entrega) ¿Contaban con el

	suministro de servicios públicos? (agua, luz, gas, internet) ¿Cuánto costaron las primeras viviendas?
Experiencia de los primeros residentes	¿Cómo se enteró Ud. del proyecto de vivienda? ¿Qué requisitos debía de tener para adquirir la casa? ¿Cuál fue el proceso que realizó para conseguirla?

Fuente: Elaboración propia

Anexo 2

Anexo 2: registro fotográfico y mapas para el Capítulo 2.

Las imágenes a continuación forman parte del registro del lugar, mapas y otros datos para completar el capítulo 2. Para fines de protección de datos, se cubrió discretamente las placas de los vehículos que aparecen en las fotos, así como también algunos rostros. Dicho esto, el orden de las imágenes los presento de la siguiente manera: a) Imágenes relacionadas con los proyectos de vivienda aledaños a Terranova, b) algunos registros de lugares de Terranova.

Índice de Mapas

Mapa 1: Salidas posibles de Terranova-Jamundí.....	89
Mapa 2: Salida el Edén, Terranova-Jamundí, Valle del Cauca.....	89
Mapa 3: Distancia desde Terranova hasta el centro poblado de Jamundí.....	90
Mapa 4: Terranova y Bonanza, San Isidrio, Jamundí, Valle del Cauca.....	90

Índice de Imágenes

Imagen 1: Planos y vista de casas para Reserva de Terranova-Jamundí	91
Imagen 2: Planos y vista de apartamentos Oasis de Terranova-Jamundí	91
Imagen 3: Proyecto de vivienda ofrecido en Terranova-Jamundí/2020	92
Imagen 4: Panadería ubicada en el sector D, Terranova-Jamundí.	92
Imagen 5: Ferretería ubicada en el sector B, Terranova-Jamundí.	93
Imagen 6: Iglesia Católica ubicada en Terranova-Jamundí	93
Imagen 7: Colegio público ubicado en Terranova-Jamundí	93
Imagen 8: Ecoparque Terranova-Jamundí/2020	94
Imagen 9: Viaje con Lucía, aviso de resolución de paradas autorizadas, Líneas del Valle.	95

Mapa 8: Salidas posibles de Terranova-Jamundí



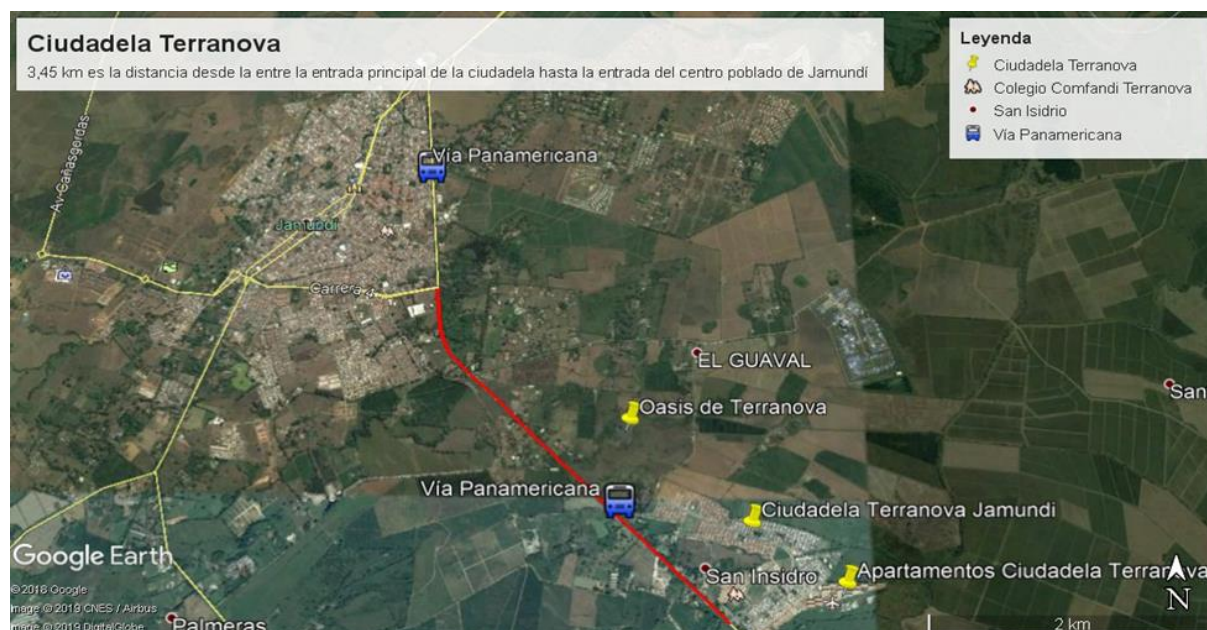
Fuente: Mapa de Google Earth, Elaboración Propia.

Mapa 9: Salida el Edén, Terranova-Jamundí, Valle del Cauca



Fuente: Mapa de Google Earth, Elaboración Propia.

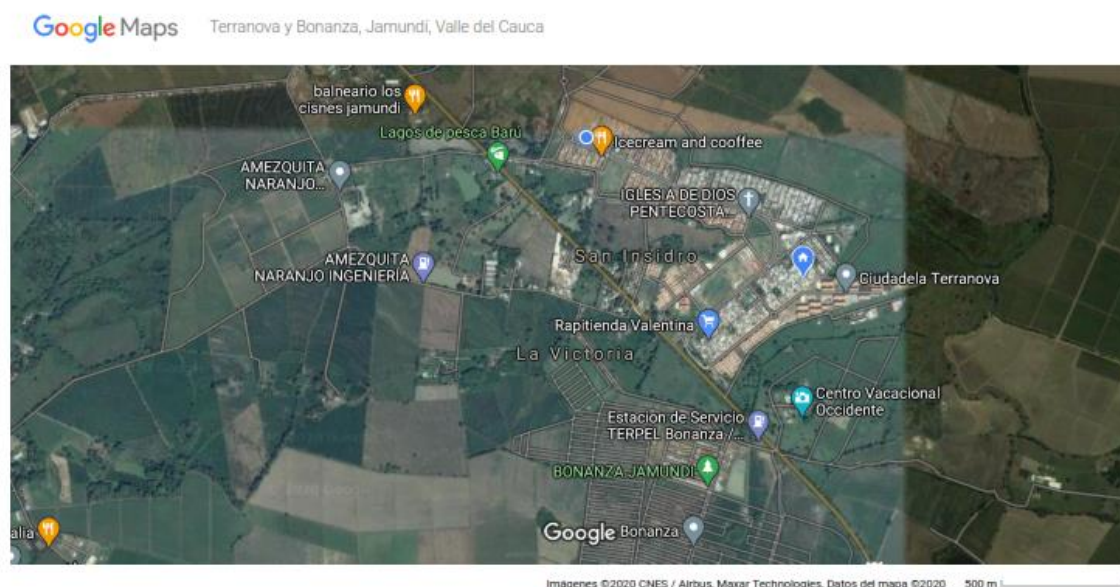
Mapa 10: Distancia desde Terranova hasta el centro poblado de Jamundí



Fuente: Mapa de Google Earth, Elaboración Propia.

La ciudadela Terranova no es el único proyecto de Vivienda de Interés Social ubicado por esta zona. Actualmente se encuentran otros proyectos tales como Ciudadela Las Flores, Bonanza, el proyecto El Rodeo etapa 1 y 2.

Mapa 11: Terranova y Bonanza, San Isidrio, Jamundí, Valle del Cauca



Fuente: Mapa de Google Maps, Elaboración Propia.

La diferencia entre apartamentos y casas (ver imágenes 1 y 2) además del tamaño de área y el tamaño de área construida es que los apartamentos no pueden reformarse, cosa que si puede hacerse con las casas.

Imagen 4: Planos y vista de casas para Reserva de Terranova-Jamundí



TIPO A

Área construida	Área privada
62.46 m²	81.75 m²



Primer piso

- 1 Alcoba
- Sala comedor
- Cocina
- Patio con zona de oficinas
- Espacio para baño social
- Patio interior para futuro desarrollo



Segundo piso

- 1 Alcoba
- Baño

Fuente: Planos elaborados Por I.C prefabricados para Reservas de Terranova, Collage elaboración Propia.

Imagen 5: Planos y vista de apartamentos Oasis de Terranova-Jamundí



Apartamento

TIPO A

Área construida	Área privada
46.00 m²	42.61 m²



- 2 Habitaciones (la principal con baño)
- Baño social
- Sala comedor
- Cocina
- Sala de televisión
- Patio interior con zona de oficinas

Las áreas finales quedarán determinadas en los contratos de compraventa suscritos por las partes.

Fuente: Planos elaborados Por I.C prefabricados para Oasis de Terranova, Collage elaboración Propia.

Imagen 6: Proyecto de vivienda ofrecido en Terranova-Jamundí/2020



Fuente: Planos elaborados Por I.C prefabricados para Oasis de Terranova, Collage elaboración Propia.

Imagen 7: Panadería ubicada en el sector D, Terranova-Jamundí.



Fuente: Foto tomada en Terranova, elaboración propia

Imagen 8: Ferretería ubicada en el sector B, Terranova-Jamundí.



Fuente: foto tomada en Terranova, elaboración propia

Imagen 9: Iglesia Católica ubicada en Terranova-Jamundí



Fuente: foto tomada en Terranova, elaboración propia

Imagen 10: Colegio público ubicado en Terranova-Jamundí



Fuente: foto tomada en Terranova, elaboración propia

Imagen 11: Ecoparque Terranova-Jamundí/2020



Fuente: foto tomada en Terranova, elaboración propia

Imagen 12: Viaje con Lucía, aviso de resolución de paradas autorizadas, Líneas del Valle.

PARADAS AUTORIZADAS

JAMUNDÍ

PARA ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS

Nos permitimos informar que de acuerdo a la Resolución 4152.014.21. 3707 de 2017, emitida por la Secretaría de movilidad de Santiago de Cali, a partir del 15 de Octubre de 2017, para las rutas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera entre Cali y el Municipio de Jamundí, se estableció el siguiente recorrido:

INGRESO A CALI
 Vía Panamericana (Calle 25), retorno en la Carrera 99, Calle 25, Carrera 100, Calle 16, Carrera 86, Calle 25, Retorno en la Diagonal 65, Calle 25, Carrera 66, Autopista Sur (Calle 10), Calle 25, Calle 26, Terminal de Transporte.


<p>Paraderos Ingreso a Cali</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carrera 100-Calle 17 (Estación Universidades) - Calle 26 - Carrera 83B - Calle 26 - Carrera 70 - Calle 26 - Carrera 65. (Ciudad 2.000) - Carrera 66 - Calle 13. (Avda. Paso ancho) - Autopista Sur Carrera 56. (Comfandi Guadalupe) 	<ul style="list-style-type: none"> - Autopista Sur Carrera 39. (Canchas panamericanas) - Autopista Sur Calle 13 (La Luna) - Autopista Sur Calle 23 (Olimpica) - Calle 26 - Carrera 15 - Calle 26 - Carrera 8 - Terminal Cali
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SALIDA DE CALI
 Terminal de Transporte, Avenida 3N, Calle 34, Calle 33A, Diagonal 19, Autopista Sur (Diagonal 23), Retorno en la. Calle 25, Autopista Sur (Diagonal 23), Carrera 29, Calle 28, Calle 27, Autopista Simón Bolívar (Calle 36), Calle 25, Carrera 100, Calle 16, Carrera 98, Calle 25, Vía Panamericana (Calle 25).

<p>Paraderos Salida de Cali</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saludcoop - Calle 34 - Carrera 5. (Parque Santander) - Calle 34 - Carrera 8. (Concesionario Toyota) - Diagonal 19- Transversal 29 (La Floresta) - Transversal 29 Diagonal 23 (Comfandi El Prado) - Calle 27 - Carrera 29 	<ul style="list-style-type: none"> - Calle 27 - Carrera 39. (Pininos) - Calle 27 - Carrera 46. (Puerto relleno) - Calle 25 - Carrera 56. (Galerías) - Calle 25-Carrera 85B. - Carrera 100 - Calle 16 (Jardin Plaza)
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Las paradas de ascenso/descenso de pasajeros en estos puntos no pueden durar más de un (1) minuto, y no se puede estacionar, bajo ninguna circunstancia más de un vehículo, de acuerdo a lo mencionado en el Artículo 8, numeral 1 de dicha resolución.

AGRADECEMOS SU COMPRENSIÓN



LÍNEAS DEL VALLE

@lineasdelvalle

Lineasvalle

www.lineasdelvalle.com

Fuente: Foto tomada en Líneas del Valle, elaboración propia

Anexo 3: registro de datos adicionales para el Capítulo 3.

Las imágenes a continuación forman parte del trabajo con las mujeres, que incluyen mapas y otros datos. Para fines de protección de datos, se cubrió las placas de los vehículos que aparecen en las fotos, así como también algunos rostros. Dicho esto, el orden de las imágenes los presento de la siguiente manera: a) Imágenes relacionadas con los viajes para cada caso y b) mapas de rutas, alusivas al ciclo anterior de pandemia COVID -19.

Índice de Mapas

Mapa 1: Recorrido hacia el trabajo, doña Lucía, Terranova, Enero 2020. 97

Mapa 2: Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña María antes de la pandemia COVID-19, zona Ciudad Jardín, Cali. 98

Mapa 3: Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña Nury, antes de la pandemia, zona La Morada, Jamundí. 100

Índice de imágenes

Imagen 1: Viaje con María en líneas del Valle. Vista de la valla Urbanización El Rodeo y Oasis de Terranova, Jamundí, Noviembre 2019. 98

Imagen 2: Viaje con doña María en Líneas del Valle, sector de Pance en reforma, vía panamericana, Noviembre 2019 98

Imagen 3: Viaje con Nury en Líneas del Valle. Puente próximo a una entrada a Jamundí, vía panamericana, Enero 2020. 100

Imagen 4: Viaje con Nury en líneas del Valle, ruta Transur, vía panamericana 100

Imagen 5: Viaje con Ana en Líneas del Valle. Vista de la valla Paisaje de las Flores, Jamundí.
101

Mujeres en la periferia: 1. Lucía, del vaivén a la cercanía de la propiedad.

Para los mapas, registré datos en cada uno de los puntos de recorrido, incluyendo los trayectos a pie, tiempos y distancias recorridas en algunos viajes de acompañamiento.

Mapa 12: Recorrido hacia el trabajo, doña Lucía, Terranova, Enero 2020.



Fuente: Mapa de Google Earth, Elaboración propia

Mujeres en la periferia: 2. María, residente ausente, mi hogar está con mi hija.

Imagen 13: Viaje con María en líneas del Valle. Vista de la valla Urbanización El Rodeo y Oasis de Terranova, Jamundí, Noviembre 2019.



Fuente: *Elaboración propia*

Imagen 14: Viaje con doña María en Líneas del Valle, sector de Pance en reforma, vía panamericana, Noviembre 2019



Fuente: *Foto tomada en transporte público, elaboración propia.*

Mapa 13: Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña María antes de la pandemia COVID-19, zona Ciudad Jardín, Cali.



Fuente: Mapa de Google Earth, Elaboración propia.

Mujeres en la periferia: 3. Nury, todavía en la lejanía, pero en la casa hay donde llegar

Imagen 15: Viaje con Nury en Líneas del Valle. Puente próximo a una entrada a Jamundí, vía panamericana, enero 2020.



Fuente: Foto tomada en transporte público, elaboración propia

Imagen 16: Viaje con Nury en líneas del Valle, ruta Transur, vía panamericana



Fuente: foto tomada en la vía panamericana, elaboración propia.

Mapa 14: Recorrido para salir y entrar al trabajo de doña Nury, antes de la pandemia, zona La Morada, Jamundí.



Fuente: Mapa de Google Earth, Elaboración propia

Imagen 17: Viaje con Ana en Líneas del Valle. Vista de la valla Paisaje de las Flores, Jamundí, Enero 2020.



Fuente: Elaboración propia

