



MOVILIDAD Y CIUDADANÍA EN CALI

PENSANDO EN UNA ADECUADA INCLUSIÓN SOCIO-RACIAL

MOBILITY AND CITIZENSHIP IN CALI

THINKING IN PROPER SOCIO-RACIAL STRATEGIES OF INCLUSION

AUTORA

LIXIS MARY CASTILLO HURTADO

DIRECTORA DEL PROYECTO

AURORA VERGARA FIGUEROA

UNIVERSIDAD ICESI

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

SANTIAGO DE CALI

2016

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. Introducción	3
2. Justificación	3-5
3. Aclaraciones conceptuales	6-10
3.1 Movilidad	6-7
3.2 Espacio público	7
3.3 Cultura ciudadana	8
3.4 Ciudadanía	8-10
3.5 Socio-racial	10
4. Comprendiendo la segregación en la movilidad en la ciudad Cali	11-13
5. El MIO en “las dos Cali”	13-25
6. El espacio público	24-29
7. Viajar en taxi; “¡operadora voy con dos polarizados!”	29-33
8. Aspectos a continuar desarrollando en una futura investigación	33
9. Fuentes primarias	33-34
10. Comunicación personal	34-35
11. Bibliografía	35-36
12. Páginas electrónicas	36
13. Anexos	37-49

LISTA DE IMÁGENES

	Pág.
Fotografía N°1 Terminal de Calipso	24
Fotografía N° 2 Terminal de Calipso	24
Fotografía N° 3 Terminal de Calipso	25
Fotografía N° 4 Terminal de Calipso	25
Fotografía N° 5 Terminal de Calipso	25
Fotografía N° 6 Terminal de Calipso	25
Fotografía N° 7 Terminal Unidad deportiva	25
Fotografía N°8 Avenida Simón Bolívar, diagonal Terminal de Calipso	25
Fotografía N° 9 Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal de Calipso	25
Fotografía N° 10 Avenida Simón Bolívar, diagonal de la Terminal de Calipso.....	26
Fotografía N° 11 Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal de Calipso	26
Fotografía N° 12 Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal de Calipso	26
Fotografía N° 13 Terminal de Calipso	26
Fotografía N° 14 Puente peatonal de Terminal de Calipso.....	26
Fotografía N°15 Puente peatonal de Terminal de Calipso.....	26
Fotografía N° 16 Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal Calipso.....	26
Fotografía N° 17 Avenida Simón Bolívar con troncal de Aguablanca.....	26
Fotografía N° 18 Avenida Simón Bolívar con troncal de Aguablanca.....	26
Fotografía N° 19 Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal Calipso.....	26
Fotografía N° 20 Canal de aguas residuales al frente de Terminal Calipso.....	26
Fotografía N° 21 Canal de aguas residuales al frente de Terminal Calipso.....	26
Fotografía N° 22 Ciclo-ruta Troncal de Agua Blanca con carrera 28.....	28
Fotografía N° 23 Ciclo-ruta Troncal de Agua Blanca con carrera 28.....	28

Fotografía N° 24 Ciclo-ruta carrera 100 al frente de la Universidad del Valle29
Fotografía N° 25 Ciclo-ruta carrera Calle 13 (Pasoancho)29

LISTA DE TABLAS

Tabla N° 1 Infraestructura y equipamiento del MIO.....15

Resumen

El desarrollo de la movilidad en la ciudad de Cali responde a una distribución espacial que da sentido a categorías como segregación espacial y geografías racializadas. La acción de moverse y la posibilidad de hacerlo al interior de la ciudad, pensado como un derecho que tienen los ciudadanos, en la práctica, va a estar condicionado por la representación que existe de los espacios públicos, la clase social y los procesos de construcción de identidades presentes en los diferentes micro-contextos caleños. Dado que esto constituyen la complejidad del desplazarse, son motivo de estudio y de análisis. Utilizando diferentes técnicas metodológicas, durante cinco meses se realizó una investigación de tipo cualitativo para conocer el impacto que tiene este fenómeno en la ciudad.

Palabras clave: Movilidad, Espacio Público, Cultura Ciudadana, Ciudadanía, Socio-racial.

Abstract

Using a mix methodological approach, which combines qualitative and quantitative techniques, in this document I present the result of a five months study in which I analyze how people move through the city of Cali as a racially distributed phenomenon. As a consequence, in this research project I argue that Cali is a racialized geography. The action of moving and doing so within the city, as a citizen's right, in practice, will be conditioned by the representation that exists in public spaces, social class and the processes of identity construction present in the micro-contexts of the city. Given that these constitutes the complexity of moving, these processes are the subjects of this study.

Keywords: Mobility, Public Space, Civic Culture, Citizenship, Socio-racial inclusion.

1. Introducción

El objetivo de la siguiente investigación es comprender desde una perspectiva socio-racial el desarrollo de la movilidad en la ciudad de Cali, mostrando a partir de algunos elementos, que la libre circulación al interior de la ciudad está condicionada por factores que se relacionan con la clase y la racialización¹. Para llevar a cabo este objetivo, se han utilizado múltiples técnicas cualitativas que permiten interpretar la realidad de la ciudad de forma rigurosa en lo referente a las dinámicas de la movilidad en el sur-oriente de esta. En este sentido, la observación etnográfica, las entrevistas, la revisión de periódicos, al igual que la revisión de documentos oficiales y bibliografía secundaria, serán necesarios para que algunos enunciados puedan ser presentados de manera clara y precisa como es necesario en una investigación de este tipo y más aún cuando el espacio temporal abarca los últimos seis años².

Estas técnicas investigativas, junto con un sin número de fotografías y una semiótica alrededor de la movilidad, han permitido que en las siguientes líneas se someta a juicio crítico las promesas presente en el discurso oficial de los nuevos proyectos de movilidad urbana. En este sentido, el desarrollo que hasta el momento ha tenido el Masivo Integrado de Occidente (MIO), el espacio público (calles, ciclo-rutas) y el servicio prestado por los taxistas, se convierten en eje central de nuestra lente investigativa, con el ánimo de confrontar el discurso oficial con la percepción de algunos ciudadanos; un ejercicio interpretativo que permite apreciar cómo el racismo, la desidia institucional y la falta de compromiso ciudadano, se han conjugado para que el devenir de la ciudad siga trascendiendo sobre el modelo centro-periferia. Modelo en donde el centro se caracteriza por estar constituido por una población blanco-mestiza de clase media alta, mientras la periferia se caracteriza por estar constituida por una población negra, indígena y mestiza de clase media y baja, toda una distribución espacial que da sentido a categorías como segregación espacial y geografías racializadas.

¹ Agradezco al profesor Luis Ernesto Valencia Angulo por orientarme en el desarrollo de esta investigación. El profesor Valencia Angulo lideró el proyecto titulado *Movilidad y ciudadanía en Cali: Pensando en una adecuada inclusión socio-racial* financiado por la Universidad Icesi y la fundación FORD.

² Delimitación temporal que abarca el 2009, momento en el que inicia operaciones el Masivo Integrado de Occidente, también conocido como el MIO.

Justificación

Son varios los factores que permiten pensar la movilidad en Cali en términos étnico-racial. El primero de ellos es la vigencia del racismo en las prácticas cotidianas de movilidad presentes en otras ciudades colombianas, lo cual nos lleva a pensar que si esto ocurre en otros espacios urbanos del país posiblemente también ocurre en Cali. Lo sucedido en Bogotá el 18 de diciembre de 2014, es un buen ejemplo, un taxista manifestó que en la empresa donde trabaja “ni puel putas nadie carga negros” porque “comienzan a sudar y dejan oliendo el carro a queso picho [...] a ellos les toca esperar la busetica”³. Que un taxista exprese que esto es un acuerdo – clandestino- del gremio, da sustento a la pregunta ¿será que esto ocurre en Cali?

Un segundo factor a considerar son las condiciones demográficas de la ciudad. En términos étnico-raciales, Cali es considerada el paradigma de la diversidad en Colombia, la razón principal descansa en el hecho de haber surgido durante el siglo XX como un gran centro urbano gracias a las diferentes olas migratorias de afrodescendientes provenientes –en gran medida- del pacífico, quienes con su “sudor” ayudaron a dar forma a las “modernas” dinámicas económicas, socioculturales y demográficas que permitieron el crecimiento de la ciudad (Arboleda, 1998). El impacto cuantitativo sobre la ciudad ha sido tal, que de acuerdo con el Censo General del 2005, Cali es el centro urbano con mayor población afrodescendiente en todo el territorio nacional. Sin embargo, aunque lo afro es una de las fuentes nutricias de la existencia de la ciudad, en su diario vivir estos sufren los embates de la discriminación y el racismo.

Lo siguiente a destacar, es el proceso de consolidación de los barrios populares al oriente de Cali, espacio conocido como la “otra Cali”, o en la jerga de los conductores de busetas, colectivos y taxis, “el hueco”. Este proceso desde sus inicios, 1940-1950, permite comprender la segregación existente en Cali, pues, desde esta fecha en la ciudad se empieza a dar la separación de los grupos sociales en el espacio, un fenómeno producto del desarrollo industrial y crecimiento demográfico, dos factores ocasionaron que la ciudad

³ Tomado de: <http://www.lacarinosa.com/noticias/distrito/taxista-dice-que-negros-huelen-a-queso-picho-y-dejan-el-carro-oliendo-a-feo/>

creciera bajo parámetros legales en sentido norte-sur, espacio reservado para las clases altas y medias, y en sentido occidente-oriente, espacio reservado para los sectores populares. Este último crecimiento, es el que permite comprender el desarrollo del distrito de Aguablanca, que en sus inicios respondió a una “expansión clandestina a través de ventas de terrenos no aptos” para la construcción de viviendas (Arboleda, 1998).

Un cuarto factor, es el fenómeno de las espacialidades-territorializaciones (Arboleda, 2012). Por espacialidades-territorializaciones se entiende, el complejo proceso de construcción de las identidades culturales en los contextos urbanos. Proceso que lleva a comprender la movilidad teniendo presente la complejidad de los micro-contextos caleños, por ejemplo, cómo en un barrio la movilidad es afectada por el “juego representacional” existente, lo cual hace que esta cambie de un sector del barrio a otro, teniendo repercusiones en aspectos como: la disposición de los taxistas a llevar una carrera a determinado segmento del barrio porque consideran que es un “buen” o “mal” sector.

Estos cuatro factores permiten pensar la movilidad en la ciudad de Cali en términos socio-raciales. La ciudad es un universo complejo habitado por seres humanos que la viven y la sienten de diferente forma. Cada segmento tiene una historia, encarna un modo de ser esculpido por los avatares del día a día que hace de ese segmento de ciudad una comunidad con una impronta, un sello particular que adquiere sentido en las dinámicas de las representaciones socioculturales, de ahí, que el oriente de Cali por mucho tiempo haya sido representado como un pedazo de ciudad que desde los años 60 del siglo XX hasta nuestros días tiene fuertes vínculos con el Pacífico, con la población afrocolombiana, mientras el Norte y Sur de Cali, vinculado con lo andino blanco-mestizo.

Este particular desarrollo de Cali, justifica el intentar comprender el fenómeno de la movilidad desde una perspectiva socio-racial. Comprensión que se espera brinde pistas para solucionar los conflictos morales existentes en un contexto urbano pluriétnico y multicultural. Contexto que para esta segunda década del siglo XXI se encuentra ávido de una moral social pública que esté a la par de los cambios en materia de movilidad de la ciudad. Cambios que llevan a repensar la convivencia, es decir, el vivir con el otro teniendo presente unos vínculos mínimos que permitan un posible disfrute de la libertad personal, el reconocimiento colectivo y los límites que imponen las obligaciones públicas. El sentir de

los caleños, en especial de los afro-caleños, frente a estos vínculos mínimos -normas o valores- que rigen la convivencia, es de gran interés para el desarrollo de esta investigación, que en “últimas” puede ser considerada, una investigación acerca de la debida inclusión social en la búsqueda de un orden ciudadano justo.

2. Aclaraciones conceptuales

2.1.Movilidad:

En este texto, movilidad será entendida como un derecho inherente a la condición humana (Herce, 2009). Derecho que en términos generales se podría expresar de la siguiente manera: la movilidad es el derecho que tiene todo el mundo a ir a todas partes. Dicha formulación tan general puede incurrir a errores, por lo tanto, es necesaria cierta delimitación. En primer lugar, en las siguientes páginas se hará alusión a la movilidad en el contexto urbano, teniendo presente que este contexto se caracteriza por estar sujeto a la intervención y reglamentación de la administración Estatal, pero también, se caracteriza por estar construido por los “sentires”, los usos que los ciudadanos le dan a los espacios, al igual que, las significaciones y representaciones que en el diario vivir los ciudadanos construyen en torno a todo lo relacionado con la movilidad, aspectos que en muchas ocasiones escapan a la lógica normativa ideada desde las instituciones estatales. En segundo lugar, este derecho exige ser comprendido dentro del fluir de la historia, es decir, teniendo presente que hay una genealogía de la movilidad, un devenir que está inscrita dentro del desarrollo y las particularidades de los contextos urbanos, por lo tanto, el derecho a la movilidad en las sociedades industrializadas del siglo XIX y del siglo XX, no es el mismo derecho presente en las sociedades post-industrializadas del siglo XXI. En el primer caso, la movilidad se reduce a la lógica transporte-vehículo, en donde el territorio es organizado en función a las proximidades que el vehículo pueda brindar. En el segundo caso, la movilidad es entendida desde el paradigma de las relaciones de conexión, donde el territorio se organiza teniendo presente una oferta de redes de transporte que presta atención a todas las formas de desplazamiento, siendo la movilidad un componente esencial del espacio público.

Es de resaltar cómo en Colombia existe todo un marco legal en el que la movilidad se contempla como un derecho, una muestra es el artículo 24 de la Constitución Política de 1991⁴, en donde se expresa que “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”. Otro referente legal desde donde se comprende la movilidad como un derecho, es la ley 769 de 2002 (Agosto 6), "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"⁵. En el artículo 1, se expresa:

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Estos dos referentes legales serán tenidos en cuenta a lo largo de esta investigación, para comprender el discurso oficial, sus promesas, sus alcances y limitaciones frente a la realidad. En este sentido, el discurso oficial constantemente estará evaluado a la luz de la percepción que tiene la ciudadanía frente a la movilidad.

2.2. Espacio público:

Por espacio público se comprenderá, el espacio que es de todos, y por ende, no pertenece a nadie. Esta definición, está en sintonía con lo expresado en la Constitución Política de 1991, en los artículos 63 y 82⁶. En estos artículos se expresa: “Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardos, el patrimonio arqueológico de la Nación y demás bienes que determina la ley, son inalienable, imprescriptibles e inembargables”; “Es deber del Estado velar por la protección de la

⁴ Tomado de la página: <http://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-1/articulo-24>.

⁵ Tomado de la página: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

⁶ Tomado de la página:

http://www.procuraduria.gov.co/guiamp/media/file/Macroproceso%20Disciplinario/Constitucion_Politica_de_Colombia.htm

integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. [...]”.

Lo anterior permite inferir que el espacio público –urbano- es de todos porque está destinado al uso común. Al ser de uso común y no particular, es inalienable, imprescriptible e inembargable, por lo cual es deber del Estado, velar por mantener la debida cualificación y cuantificación de éste, pero en términos morales, es deber de todos los ciudadanos velar porque el espacio público –urbano- continúe siendo “un espacio de todos, y a la vez, de nadie”.

2.3.Cultura ciudadana

El concepto de cultura ciudadana sobre el que descansa esta investigación abarca dos dimensiones: la primera dimensión hace referencia al conjunto de valores y, normas que permiten que los ciudadanos se muevan en el espacio público. Desde esta perspectiva, la cultura ciudadana se construye teniendo presente la importancia de la formación ciudadana en función de un ideal de buen ciudadano, que si bien muchas veces no existe en la práctica, se convierte en una instancia regulativa para la convivencia. Como instancia regulativa los valores son susceptibles de ser promovidos y protegidos por todo el entorno sociocultural constituido por la familia, la escuela, el contexto laboral, las relaciones de pares y las instituciones estatales. Entorno que suele situarse en fusión de la promoción y el respeto de valores como: la solidaridad, la prudencia, la lealtad, la tolerancia, el respeto por los demás, el interés por lo público, la honestidad, la limpieza, la puntualidad, el respeto a la ley y a los reglamentos.

Desde la segunda dimensión, la cultura ciudadana se comprende a partir de la apropiación o representación que los ciudadanos hacen de las normas y valores que regulan la convivencia, lo cual, devela la postura crítica o acrítica que los ciudadanos van adquiriendo, y que los lleva a reforzar o transformar los valores existentes de acuerdo con sus historias de vida, condición de género, contextos de clase o condición étnico-racial.

2.4.Ciudadanía:

La ciudadanía puede ser definida como la pertenencia a una comunidad, razón por la cual se confiere una serie de derechos y responsabilidades. De manera específica, la idea de ciudadanía tiene unos matices, por ejemplo, desde la perspectiva republicana en carnada en

Aristóteles, ciudadano es el que participa del gobernar y del ser gobernado; en cada régimen es distinto, pero en el mejor es el que puede y elige obedecer o mandar con miras a una vida conforme a la virtud. Desde este ideal republicano, la ciudadanía implica participación activa en la vida política, seres humanos dispuestos a participar en la discusión y elaboración de las decisiones públicas como condición para la búsqueda del bien común, por lo tanto, no hay lugar para la indiferencia, ni la apatía hacia el ejercicio de la política o hacia lo público, para los seres humanos que se sienten comprometidos con la suerte de su ciudad y de su Estado.

Otra perspectiva para comprender el concepto de ciudadanía ha sido el construido por la derecha libertaria, en esta “la ciudadanía implica un conjunto de derechos que trasciende y modifican las relaciones de mercado” (Marshall y Bottomore, 2005). Esta definición va de la mano con otra que el mismo autor propone para comprender la ciudadanía como “una especie de igualdad básica asociada con el concepto de membresía plena de una comunidad”. La idea de igualdad básica presente en la ciudadanía, implica la pervivencia de dos de los supuestos básicos de la tradición liberal, la libertad de mercado competitivo y la desigualdad del sistema de clases sociales. En este sentido, desde la tradición de la democracia liberal, es compatible la desigualdad del sistema de clase con la idea de ciudadanía, pues, esta implica la aceptación de todos los integrantes de una comunidad como miembros plenos de la sociedad en términos cualitativos, es decir, con la capacidad de elegir libremente como resultado de la coacción legítima del Estado, “obligar a los niños a ir a la escuela, porque los no educados no pueden apreciar, y por lo tanto elegir libremente” (Marshall y Bottomore, 2005).

Las dos perspectivas anteriores permiten ilustrar –de forma somera– el desarrollo de la ciudadanía en el mundo occidental. Sin embargo, dadas las circunstancias de las sociedades del siglo XXI, caracterizadas por los grandes flujos migratorios y los procesos de desterritorialización, la crisis del Estado de bienestar, las luchas políticas de las diferentes identidades colectivas y las reivindicaciones de sus derechos, entre otros factores. En las siguientes líneas se partirá de un sentido real de ciudadanía acorde a la “naturaleza” del Estado y la sociedad colombiana, en donde hablar de ciudadanía implica conferir derechos y responsabilidades teniendo presente el reconocimiento de lo diverso, creando una serie de

instituciones y leyes pluralista que en algunos casos asignan derechos especiales para construir una sociedad incluyente, en sintonía con lo que hoy académicos y políticos llaman ciudadanía diferencial o multicultural.

Este “nuevo” ideal de ciudadanía –diferencial- dice estar más acorde con el pluralismo cultural constitutivo de los contextos locales de la nación colombiana, conformados por indígenas y población negra no reconocida en el proyecto de Estado-Nación. Proyecto pensado por los descendientes de colonizadores, auto-reconocidos como “blancos”, quienes no estuvieron interesados en crear nuevas sociedades con condiciones de igualdad para estas poblaciones históricamente excluidas –indígenas y “negros(as)”. La constitución de 1991 va significar un cambio en la concepción tradicional de ciudadanía, la cual planteaba los mismos derechos y deberes para todos los miembros de una comunidad – sociedad, nación- con el fin de asegurar la igualdad para todos, en contra de esta idea, la ciudadanía diferencial está pensada bajo la idea de asignar derechos especiales a población en desventaja para igualarlos en cuanto a oportunidades con el resto de la población que no está en desventaja.

2.5. Socio-racial

Raza es uno de los conceptos fundamentales de esta investigación debido a las dinámicas de diferenciación social bajo la que se ha ido construyendo la ciudad de Cali que evidencian el valor de la raza como discurso académico y político, y como concepto orientador de las prácticas cotidianas de los ciudadanos.

La raza, como lo señala Wade, es un discurso diferenciador que tiene una historia vinculada, por un lado, con la teología medieval que consideraba a la cristiandad no europea (y a lo no europeo) como inferior, en especial a los africanos por considerarlos descendientes de uno de los hijos de Noé, a quien éste maldijo por verlo desnudo. Por otro lado, está vinculada a la modernidad a través del discurso científico interesado en clasificar las cosas vivientes, desde donde se ha hablado de raza no como linaje (descendientes de un ancestro común) sino como tipos, es decir, seres humanos con cualidades innatas permanentes, separables, que se transmiten de generación en generación y permite establecer jerarquías, las cuales existen desde el proyecto colonial donde Europa somete a América, África y parte del continente asiático (Wade, 2000).

Vincular el concepto de raza con el proyecto colonial es lo que le ha permitido decir a Quijano que “la idea de raza es con toda seguridad, el más eficaz instrumento de dominación social inventado en los últimos 500 años” (Quijano, 2000). Comprender la raza desde esta perspectiva permite identificarlo como un instrumento de clasificación social que ayuda a entender las dinámicas de discriminación –segregación- al que poblaciones como afrodescendientes e indígenas han estado sometidos a lo largo de la historia. Historia dramática que no ha sido ajena al contexto caleño.

3. Comprendiendo la segregación en la movilidad en la ciudad Cali

Basados en las investigaciones realizadas por los historiadores Arboleda, es posible comprender la movilidad en la ciudad de Cali desde una perspectiva socio-racial debido a la forma cómo desde la segunda mitad del siglo XX se presentó el crecimiento demográfico, el desarrollo industrial y el complejo proceso de construcción de las identidades culturales en los micro-contexto caleños (Arboleda, 1998), (Arboleda, 2012).

Este hecho ha llevado a que desde la academia surjan trabajos que han abordado de forma directa e indirecta el tema de la segregación urbana en la construcción del espacio público caleño, varios ejemplos son: el trabajo de Fernando Urea Giraldo y Pedro Quintín Quílez (Urea y Quintín, 2000), quienes interesados en el estudio de la violencia urbana en los barrios populares del oriente de Cali, muestran cómo la segregación urbana tiene una incidencia en el surgimiento y desarrollo de la violencia, siendo una característica transversal a múltiples sociedades contemporáneas. En esta obra resulta interesante resaltar cómo la segregación además de ser uno de los componentes causales de violencia urbana, es reflejo de la “ausencia” del Estado como regulador de la vida urbana, por lo cual, los sectores populares segregados como los del Distrito de Aguablanca son víctimas de diferentes formas de exclusión social, de discriminación étnico-racial, es decir, son víctimas de la violencia.

El informe de Afroamérica XXI “Cuántos somos, cómo vamos” (Afroamérica 2011), nos entrega una sociografía de la desigualdad social de la ciudad de Cali, que permite comprender cómo funciona la segregación y sus implicaciones en el ejercicio de la ciudadanía y el derecho a la movilidad. En este informe la ciudad está dividida en seis corredores o conglomerados sociales: corredor de periferia “pobre” de la franja oriental de

Cali, conformado por las comunas 7,13,14,15 y 21; corredor “pobre” de las laderas occidentales, conformado por las comunas 1, 18 y 20; concentración residencial de las elites siguiendo el eje norte-sur conformado por las comunas 2,17, 19 y 22; corredor centro oriente, conformado por las comunas 8,11,12 y 16; corredor centro norte, conformado por las comunas 3,4,5,6,9 y 10; por último, la zona rural.

Las características de esta sociografía da sentido a la noción de geografía racializada (Urrea y Quintín, 2000), más aún, si se tiene presente que en términos étnico-raciales la población negra-mulata en la franja oriental es del 40%; en la zona centro oriente es 31%; en la ladera es de 22.4%; y en el corredor es de 24%, porcentajes que para el total de la ciudad permite hablar de un 32% de población negra-mulata, frente a 37% de blanco, y 22% de mestizos. La relevancia de estos valores porcentuales, en especial el referido a la población negra-mulata, se debe a que al cruzar estos datos con otros que no son necesarios ilustrar en este momento, le permiten a Urrea y Quintín decir que:

“En resumen, la población afrocolombiana en su conjunto tiene los menores ingresos [...] Esto significa condiciones de vida inferiores comparadas con las de la población no afrocolombiana, así como la existencia de desigualdad debido a la polarización del ingreso” (Urrea y Quintín, 2000).

Estas palabras coinciden con el planteamiento de Barbary, para quien la segmentación socioeconómica y racial de la ciudad de Cali, es un factor indisociable y constitutivo de la configuración de Cali. Barbary, Oliver y Urrea (2004).

Esta configuración de la ciudad ayuda a comprender el por qué en trabajos como, *Segundo Informe: Discriminación Laboral en Cali* (2012), se utiliza la categoría “fronteras raciales” para explicar la relación que existe entre la ubicación espacial, el fenotipo, y el acceso a bienes y servicios cómo: la educación, la vivienda digna, la seguridad, la inserción laboral. Los referentes bibliográficos señalados hasta el momento, tanto de la historia como de la sociología, nos permiten decir que así como la segregación espacial de acuerdo a la lógica racializante privilegia aspectos relacionados con la violencia y la desigualdad laboral, también condicionan el desarrollo de la movilidad, más aún, si tenemos presente lo que señala el informe de Afroamérica XXI “Cuántos somos, cómo vamos” (2011), que el 29.8% de la población total del municipio se concentra en el oriente, siendo el

conglomerado con mayor población de la ciudad y en donde se concentra la población más joven (menores de 30 años), y en términos étnico-racial, el conglomerado con mayor población afrodescendiente, pues del 26% de la población total que se reconocen como afrodescendiente en la ciudad de Cali, el 44.6% de esta población vive en el oriente⁷.

Hasta aquí podemos decir que, el fenómeno de las espacialidades-territorializaciones, “las fronteras raciales” y “las geografías racializadas” son elementos contundentes que evidencian la manera como la ciudad de Cali se ha ido configurando, dando lugar a una segregación y a sus consiguientes “juegos representacionales” desde donde las y los ciudadanos interpretan su existencia en los diferentes micro-espacios de la ciudad. A estos elementos se le suman la permanencia de una serie de aspectos que desde el antiguo sistema de transporte hasta el nuevo sistema de movilidad urbana de hoy día –año 2014– continúan afectando el desplazamiento de los ciudadanos, estos aspectos son: ausencia y escasez en el cubrimiento; mala planeación en el diseño de las rutas –sobre todo en las zonas periféricas–, sobre cupo de pasajeros –lo cual señala la relación de oferta de cupos y demanda de viajes–; deficiencia en el mantenimiento del parque automotor –aspecto que sobre salía en el viejo sistema de transporte–; agresividad por parte de los conductores frente a los usuarios, peatones, ciclistas y vehículos particulares; insuficiente información sobre las rutas y paraderos; problemas de tiempo, tanto en la frecuencia de paso por un punto, como en la de desplazamiento de un punto a otro, problema que va en contra del tiempo libre del usuario.

Ahora bien, la existencia de estos problemas, incluyendo la segregación espacial latente en la ciudad, afecta a la ciudadanía en términos reales, pues, en la medida en que estos problemas se relacionan en mayor o menor grado con la existencia de las personas, estos se sienten ciudadanos plenos o “ciudadanos de segunda categoría” afectando así su sentido de pertenencia. En las siguientes líneas, trataremos de mostrar a partir de la descripción crítica de unos casos particulares, que en la ciudad de Cali el desarrollo de la movilidad permite ver la existencia de unos “ciudadanos de segunda categoría” con unas características socio-raciales fácilmente identificables.

⁷ Estos datos estadísticos han sido tomados de: Informe del Afroamérica XXI “Cuántos somos, cómo vamos” (2011: 20-21).

4. El MIO en “las dos Cali”

El Masivo Integrado de Occidente, también conocido como el MIO, hace parte de una historia relacionada con el sueño de los caleños de tener un metro liviano, propuesta que surge en el año 1998 bajo la administración de Ricardo Cobo. La realización de este sueño dio lugar para que el 25 de Febrero de 1999 se creara METROCALI, entidad descentralizada encargada de la ejecución de la propuesta. Sin embargo, debido a los altos costos que implicaba la realización del metro, en el 2002 se piensa en la alternativa de un sistema de transporte mediante buses articulados. Proyecto aprobado a través del CONPES 3166 de 2002, en donde se expresa:

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) el seguimiento de las acciones para el desarrollo del Sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros (SPUTMP) de Santiago de Cali recomendadas por el Conpes y acordadas en los convenios suscritos entre Nación y el Municipio. Como consecuencia de lo anterior y en cumplimiento de la ley, somete a su consideración la modificación y adición de los términos para la participación de la Nación en el SPUTMP de Santiago de Cali.

[...] El Conpes identificó la situación financiera de Cali como el aspecto fundamental para el análisis de la participación de la Nación en el sistema de transporte compuesto por un tren ligero (TL) y una plataforma urbana complementaria, y concluyó que “...el Municipio de Santiago de Cali no cuenta con una capacidad de endeudamiento autónoma suficiente para financiar el esquema de tren ligero propuesto, bajo ninguno de los escenarios evaluados”.

[...] Lo anterior hizo necesario un estudio, en forma conjunta con el Municipio, sobre la viabilidad de priorizar y ampliar la plataforma urbana de sistema de transporte previsto por el Conpes. La formulación de esta alternativa, en adelante denominada Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para efectos de este documento, se fundamentó en el desarrollo del sistema de buses del Municipio.

La comparación entre las alternativas de TL y SITM, realizado por la Unión Temporal Schroders-Corfivalle estableció que bajo criterios técnicos y financieros la alternativa de buses articulados representa la mejor opción para Santiago de Cali.

Así surgió el MIO, iniciando operaciones en el 2009, bajo la administración de Jorge Iván Ospina, teniendo como Misión: “mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la competitividad de la región, proporcionando soluciones de movilidad sostenible con inclusión social y responsabilidad ambiental”. Esta Misión es un referente clave para evaluar su funcionamiento en la ciudad, pues, proporcionar soluciones de movilidad sostenible con inclusión social es la base para combatir la segregación espacial existente, por lo tanto, cabe preguntar ¿qué es viajar en el MIO?

Desde el discurso de la administración pública, viajar en el MIO, es desplazarse en un transporte creado para impulsar el desarrollo económico de la región, cuyo impacto sobre los ciudadanos se refleja en disponer de un medio de transporte cómodo, seguro, económico y oportuno que “mejorará la calidad de vida de la comunidad tras permitir un mayor aprovechamiento del tiempo para actividades laborales, académicas, deportivas, familiares o lúdicas”⁸. Desde el 2009 el acumulado del trabajo de las diferentes administraciones ha permitido que para el momento –año 2015- el MIO en términos de infraestructura posea:

Tabla N° 1: Infraestructura y equipamiento del MIO⁹

Nombre de la infraestructura y equipamiento	Total alcanzado hasta el 03 de septiembre de 2015
Parque automotor	902
Total rutas	103
Corredores troncales	36.33 km
Corredores pretroncales y complementarios	410.60 Km
Estaciones de corredores troncales	55

⁸ Tomado de: <http://www.metrocali.gov.co/cms/filosof-a-empresarial/>

⁹ Información suministrada por la Empresa METROCALI, 03 de septiembre de 2015. (citado en la bibliografía como: “Carta METROCALI”)

Cobertizos en corredores pretroncales y complementarios	146
Puentes peatonales en los corredores troncales	15
Terminales de cabeceras	2
Terminales de intermedios	2
Total actividades culturales en 2014	40
Total actividades culturales en 2015	33

Adicional al aspecto de infraestructura y equipamiento, desde la alcaldía y la empresa METROCALI se hacen esfuerzos por configurar una cultura ciudadana sustentada en la promoción de una serie de valores, derechos y deberes, que permita el funcionamiento del MIO en los términos ya mencionados. En este sentido, se observa como la empresa METROCALI intenta informar a la ciudadanía sobre lo que ellos llaman, “Un derecho MIO”, es decir, los derechos que adquieren los usuarios una vez pagan la tarifa correspondiente. Algunos de estos¹⁰ son:

- Acceder al servicio de transporte en los vehículos autorizados y en los horarios determinados.
- Ser movilizados en condiciones de seguridad, salubridad y amabilidad.
- Solicitar la parada de los buses Patronos o Complementarios en los sitios establecidos, levantando la mano en el paradero u oprimiendo el botón de timbre dentro del vehículo.
- Presentar peticiones, sugerencias, quejas y reclamos en los sitios o canales dispuestos para tal fin, y que sean atendidos oportunamente.
- Personas con discapacidad cuentan con atención y condiciones logísticas especiales para el ingreso y salida del Sistema.

En cuanto a los deberes, es de destacar:

¹⁰ Esta información es tomada del Manual de Convivencia MIO 2015. Este manual puede ser consultado en la página: http://issuu.com/metrocalimio/docs/manual_de_convivencia_mio

- Cuido y respeto los buses, Estaciones, Terminales y Paraderos.
- Abordo y desciendo del bus respetando la alarma de cierre de las puertas, y sólo en los lugares autorizados.
- Permito el descenso de los pasajeros antes de abordar el vehículo.
- Cedo las sillas azules a los niños menores de 7 años, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niños de brazos, así como a las personas con movilidad reducida o con discapacidad.
- No ingreso bebidas embriagantes y/o sustancias psicotrópicas dentro del sistema.
- Hago la fila en las estaciones, Terminales o paraderos, para facilitar el acceso de forma ordenada.
- No practico comercialización ilegal de pasajes, tarjetas o beneficios del SITM-MIO.
- Pago la tarifa establecida para poder hacer uso del servicio.

Este conjunto de derechos y deberes pueden ser interpretados como una muestra de la dimensión ideal de la ciudadanía, es decir, “un modelo ideal de vida contenida en un conjunto de normas, deberes y derechos que han de guiar las acciones políticas de quienes hacen parte de una sociedad” (Silva, 2015). Esta dimensión ideal se conoce como ciudadanía y se presenta como un modelo ideal de vida pública –política- con la capacidad de exigirle a “los caleños” unos referentes de convivencia mínimos para interactuar en el espacio público – en el MIO-.

Ahora bien, hablar de derechos y deberes como uno de los componentes claves que configuran la cultura ciudadana alrededor del MIO, y que en teoría, ayudaría al buen funcionamiento de este, supone que el otro elemento constitutivo de la ciudadanía está garantizado, este es, la participación. Podríamos hablar de una participación indirecta en la medida en que los derechos y deberes que tienen los usuarios, hacen parte de una reflexión tecnocrática, pero también, del conjunto de quejas, reclamos, sugerencias y felicitaciones que a diario los usuarios expresan en los canales que METROCALI ha creado para la atención al ciudadano y que develan elementos que desde la reflexión de los funcionarios no son percibidos. De igual forma, es de destacar la cátedra MIO, un programa que puede ser considerado como formación en cultura MIO, cuyo objetivo es:

Generar espacios de interacción con la población educativa en zonas de influencia directa del Sistema y contrarrestar acciones como la evasión y el vandalismo [...] Este programa se centra en generar espacios de diálogo con la población estudiantil, evidenciando la importancia que Implica el MIO para la ciudad. –se da información sobre el MIO- [...] Se inculca al educando la importancia que implica el sentido de pertenencia hacia el Sistema, que garantice la conservación y sostenibilidad del mismo, generando verdaderos modelos de convivencia al interior de las estaciones, vehículos y toda la plataforma inmersa en este proyecto. [...] Las jornadas pedagógicas se realizaron en las instituciones educativas Isaías Duarte Cansino, Antonio José Camacho, Politécnico Municipal de Cali, Isabel de Castilla, Santa Librada¹¹

Otro de los elementos claves de la cultura ciudadana llamado a contribuir con el buen funcionamiento del MIO, son las actividades culturales. Actividades que podríamos denominar como ocio productivo, dado que se presentan como el conjunto de expresiones artísticas de teatro, música, danza, poesía, cuentos, títeres, y demás expresiones que dialogan con las otras partes integrantes y constitutivas de la sociedad como lo es la economía, la política, la educación y la ciencia. Desde la administración de METROCALI se dice que estas actividades tienen como objetivo promover de una forma diferente – didáctica, divertida- valores como la inclusión social y el sentido de pertenencia por el sistema. Como muestra de estas actividades, es de señalar las 44 intervenciones culturales que se realizaron para el 2013¹²:

- Cali Ciudad Anfitriona – 5 eventos
- Espacio Público Humanizador – 10 eventos
- 100 en 1 día – 15 eventos simultáneos
- Muertos Vivientes – Estudiantes Universidad Nacional
- Taller Encuentros de Abril – Publicación de Libro de Poesía – Travesía en Azul MIO Río
- Cambalache Literario – 1 evento
- Combinación Rumbera – 2 eventos

¹¹ Tomado de la página: <http://www.metrocali.gov.co/cms/cultura-del-sistema/>

¹² Tomado de la página: <http://www.metrocali.gov.co/cms/cultura-del-sistema/>

- Red de Bibliotecas Públicas – 4 eventos
- Misión Paz de las Naciones – 5 eventos

En este mismo orden de ideas, es de destacar cómo para el 2014, las actividades culturales se desarrollaron bajo el nombre de *Ventanas Culturales*, para este año se realizaron 40 bajo el lema “el civismo lo llevamos en el MIO”¹³. Para el 2015, las actividades culturales se realizan bajo el lema, *Palabra y Arte en Movimiento*, donde:

*Se abre espacios en las terminales y estaciones del sistema para realizar presentaciones culturales y artísticas, con el objetivo de generar espacios más agradables y atractivos en el uso del transporte público en la ciudad, [...] amenizar los tiempos de espera, generar puntos de encuentro para la recreación y esparcimiento; además de promover la cultura y el arte a nivel local, regional, nacional e internacional*¹⁴

Desde el discurso oficial, podríamos decir que los elementos que dan forma a la cultura ciudadana alrededor del MIO, como infraestructura, derechos, deberes, cátedra MIO y actividades culturales, sugieren que la experiencia de viajar en el MIO no dista demasiado de lo expresado en el ideal misional de la empresa METROCALI, por lo tanto, la ciudad cuenta con un sistema de movilidad sostenible y con inclusión social, que le brinda a la ciudadanía un transporte cómodo, seguro, económico y oportuno. Un sistema de transporte que propicia un mayor aprovechamiento del tiempo para actividades laborales, académicas, deportivas, familiares o lúdicas para toda la comunidad caleña y que cuenta con el apoyo de la administración municipal de turno, pues en su Plan de Desarrollo 2012-2015: “CaliDA una ciudad para todos”, ha contemplado una serie de proyectos de inclusión social –TIOS, Corredor verde, G11 y reubicación de las familias del jarillón- proyectos que brindan una vida integral y diferenciada a la ciudadanía, y de esta forma estos se vinculan de manera directa con el tema de la movilidad. Cabe resaltar que estos proyectos han sido apoyados por la fundación FORD dentro de su programa “Ciudades Justas”, lo cual significó el compromiso de brindar soporte técnico y económico –US \$6 millones- Compromiso que se hizo público para el mes de julio del año 2013, y que en el transcurso de un periodo de más

¹³ Información suministrada por la Empresa METROCALI, 03 de septiembre de 2015.

¹⁴ Información suministrada por la Empresa METROCALI, 03 de septiembre de 2015.

de un año le permitió a la administración presentar resultados, como por ejemplo, la rendición de cuentas del programa TIOS realizada el 3 de diciembre de 2014.

En esta rendición de cuentas, desde la alcaldía el programa TIOS se presenta como una estrategia que:

Busca avanzar en la inclusión social, desarrollo humano, tejido social y participación comunitaria, mediante una metodología de intervención social que busca focalizar, articular y sincronizar las intervenciones sociales públicas y privadas en territorios específicos para asegurar mayor impacto.

Los territorios de la estrategia TIOS son los barrios vecinos que, en términos generales, albergan población con indicadores similares de vulnerabilidad socioeconómica y epidemiológica. Dichos territorios fueron priorizados a partir de indicadores críticos de pobreza, violencia y seguridad, lo que amerita una intervención intersectorial desde el punto de vista social, territorial y de generación de oportunidades reales de procesos humanos y comunitarios integrales, en el entendido que estos actores son de carácter multicausal (Informe de rendición de cuentas de la estrategia de Territorios de Inclusión y Oportunidades. Alcaldía de Cali 2014: 5)¹⁵.

Estas palabras llevan a pensar que todos los flancos están cubiertos para que en la ciudad se dé un desarrollo de la movilidad en sintonía con la inclusión social como se expresa en el Plan de Desarrollo. La idea de intervención social focalizada en territorios específicos (comunas 1, 3, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21) también da cuenta de un discurso oficial articulado con la Constitución Política de 1991, la Ley 70 de 1993, la Ley 1482 antidiscriminatoria de 2011, los Objetivos de Desarrollo del Milenio, toda una serie de compromisos y marcos legales que legitiman la puesta en marcha de una política pública desde un enfoque diferencial que permita el desarrollo de acciones afirmativas para sacar a las poblaciones ubicadas en estos territorios específicos (comunas ya señaladas) de la histórica exclusión en la que han vivido. La enunciación de existencia de acciones afirmativas nos permite aseverar que en el discurso, la administración pública reconoce que

¹⁵ Tomado de: file:///D:/Usuarios/94512078/Downloads/2014.10.31_TIO-Rendici%C3%B3n_de_Cuentas.pdf

bajo el modelo de ciudadanía de la democracia liberal tradicional, que dice asignar el mismo “paquete” de derechos y deberes a toda la población residente en un territorio, no es posible alcanzar un desarrollo social incluyente y sostenible. Al reconocer la administración que la pobreza que padecen ciertos sectores de la ciudad solo mediante acciones afirmativas puede ser combatida, introduce un cambio en la idea de ciudadanía acorde con lo que hoy día se conoce en la academia como ciudadanía diferencial o multicultural en espacios de democracia participativa.

Volviendo a la experiencia de viajar en el MIO, se podría pensar que el proyecto TIOS es una estrategia de carácter estructural que afecta la movilidad, en la medida en que incide sobre aspectos como el espacio público, el sentido de pertenencia por la ciudad, el disfrute colectivo de escenarios de encuentro ciudadano, procesos de etnodesarrollo y fomento de una cultura ciudadana de no discriminación y reconocimiento. Aspectos fundamentales para que en las comunas que hacen parte de los territorios TIOS (afrodescendientes, indígenas, mujeres, personas con limitaciones físicas y comunidad LGBTI) puedan vivir sin padecer a diario la pervivencia de la inequidad y la exclusión.

Ahora bien, al distanciarnos del discurso oficial, para observar las dinámicas del diario vivir de los caleños y conocer el sentir de la ciudadanía, nos encontramos con unas voces que describen de manera diferente la experiencia de viajar en MIO.

Estos testimonios coinciden con las investigaciones realizadas por ciertos medios de comunicación que han seguido el desarrollo del MIO, manifestando en múltiples ocasiones una postura en contra vía del discurso oficial, un ejemplo fue la crónica publicada por el diario el País, el día 19 de octubre del 2014, titulada, Crónica: así es un día con los “desplazados del MIO”. En esta investigación se presentan las razones del por qué el MIO ha perdido credibilidad en la mayoría de los habitantes de la ladera y del Distrito de Aguablanca. Entre las razones destacadas se encuentra el hecho de que (a) “el MIO se demora mucho, y cuando pasa es lento”; (b) la cantidad de buses del MIO es insuficiente para las 800.000 personas que a diario salen del Distrito de Aguablanca para trabajar en el sur, norte, centro y oeste de Cali; (c) los buses no van donde la gente necesita, los piratas, los taxis piratas, o las busetas tradicionales, si lo hacen.

Estas razones son muy importantes dado que las personas ante la insatisfacción del servicio prestado por el MIO, optan por otras alternativas que les permitan ejercer como ciudadanos los derechos asociados a la movilidad, sin ser, muchas veces, consciente del peligro que implica abordar un “pirata”. El peligro va desde sufrir un accidente y no estar cubierto por un seguro, ser presa fácil del atropello de parte de los conductores, hasta ser despojado de las pertenencias como bien se señaló en la crónica anterior, “no falta el moto-taxista que recoge el pasajero y luego le dice, bájese del reloj, bájese del celular y bájese de la moto”¹⁶.

De esta forma es como queda acorralada la ciudadanía, entre la inoperancia de la legalidad y la imprevisibilidad de la ilegalidad, lo cual se convierte en un factor que permite cuestionar el discurso oficial con el que la administración municipal y la empresa METROCALI hablan de la seguridad que brinda el sistema. Si bien, existe una fuerte tendencia dentro de la ciudadanía a considerar que al abordar el MIO se sienten más seguros en comparación con el antiguo sistema de buses, busetas y colectivos, en donde estaban expuestos con gran frecuencia a atracos dentro de los vehículos; sin embargo, al entrevistar personas que viven en el Oriente de Cali, muchas expresaron problemáticas como las siguientes:

Mis niños estudian en el Bonilla Aragón y yo trabajo en la Casona, y tengo que abordar taxi. En el lugar en donde me dejan las busetas del MIO, uno no puede caminar por que el peligro que se corre es muy grande. [...] las busetas entraban hasta allá, pero ahora ya no se puede. Uno se expone y bien expuesto, y la suelta o la suelta y sino chao (France Evelyn, comunicación personal, 27 de agosto de 2015)

Dichas palabras, permiten interpretar una tendencia presente en el panorama de las problemáticas del ejercicio de la ciudadanía de los caleños. Muchas personas del oriente, al entrevistarlas, expresaban problemáticas como la anterior, señalando que los buses del nuevo sistema no pasan cerca de sus sitios de trabajo, de las escuelas o de sus hogares, por lo que les toca hacer peripecias para esquivar los sitios donde la seguridad es crítica. En este aspecto, la seguridad que brinda el sistema de transporte además de ser cuestionable, es

¹⁶ Tomado de: <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/cronica-dia-quienes-prefieren-usar-mio-ciudad>

vivida de manera diferente en los espacios de la geografía racializada de la ciudad, pues, por ejemplo, los ciudadanos que viven en el Oriente de Cali (al igual que los de la ladera), conocida como “la otra Cali”, están un poco más expuestos a tener que utilizar el servicio de los piratas, y pasar a diario por zonas peligrosas.

Pero si la seguridad de la que habla el discurso oficial –en relación con el MIO– es cuestionada, también lo es, y de manera más directa, la promesa de propiciar un mayor aprovechamiento del tiempo. Frente a este aspecto, las palabras de Etni Hurtado, habitante del barrio Comuneros II, quien al preguntarle: “de 1 a 5 en términos de calificación, que número le asignaría al servicio prestado por el MIO”; su respuesta fue: 2, añadiendo: “es un servicio lento, súper congestionado y las rutas tardan una eternidad en llegar” (Comunicación personal, 18 de agosto de 2015).

Las palabras de Etni Hurtado están en sintonía con la percepción que una treintena de personas entrevistadas, habitantes del Distrito de Aguablanca, tienen del servicio prestado por el MIO, quienes a pesar de destacar algunos aspectos positivos de su funcionamiento, entre estos: aire acondicionado, buses bonitos, hay un control de la velocidad, se da prioridad a las personas con discapacidad, no tener que soportar el radio a todo volumen cada vez que el conductor lo desea, “una cómoda infraestructura en cuanto a paraderos, es un medio en el que me puede mover por toda Cali sin necesidad de pagar muchos pasajes” (comunicación personal, 2 de septiembre de 2015). Pese a estas bondades, dentro de las personas entrevistadas se observa la tendencia a valorar como deficiente el servicio prestado por el MIO. Al analizar las posibles razones que permitan comprender el porqué de esta valoración negativa, nos atrevemos a señalar el factor TIEMPO como la más relevante; es decir, las personas entrevistadas –que en su gran mayoría se desplazan en sentido oriente-sur o desde el oriente hacia otras partes de la ciudad– expresan que los buses del MIO, se demoran mucho en pasar y también en su recorrido. Estas personas terminan considerando de mayor importancia el poder llegar temprano al trabajo, a la universidad y a la cita médica, en lugar de valorar como positivo el funcionamiento del nuevo sistema por cuestiones como su indudable contribución al medio ambiente, la comodidad de los buses o al aporte positivo al paisaje urbanístico.

Si la percepción de las personas entrevistadas a lo largo de esta investigación se cruza con la percepción de los caleños registrada en la encuesta Cali cómo vamos de 2014, que señala que sólo el 13 por ciento de la población encuestada tiene una percepción positiva del servicio prestado por el MIO, podemos decir que hay una tendencia generalizada de parte de los caleños a sentirse insatisfechos, lo cual nos permite decir que el sistema –hasta el momento- no está cumpliendo con la promesa de contribuir con el mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad, propiciando un mayor aprovechamiento del tiempo para actividades laborales, académicas, deportivas, familiares o lúdicas. Así mismo, se podría decir que la administración municipal de turno, hasta el momento, no está cumpliendo con la promesa de hacer de la movilidad uno de los factores de inclusión social, pues, el diseño y la dinámica del MIO termina generando problemas de inseguridad, problemas que se viven de forma más aguda en espacios como el oriente de Cali, espacio en donde se concentran, como ya se señaló, un gran contingente poblacional afrodescendiente que de nuevo ven cómo en su devenir surgen nuevos obstáculos que se atraviesan en sus posibilidades de buen vivir.

5. El espacio público

En cuanto al espacio público, en el Plan de Desarrollo de la administración actual (periodo 2012-2015), existe la promesa de promover:

“Espacios públicos de calidad, manteniendo y recuperando los existentes, considerando entre estos también los elementos naturales, incorporando los suelos generados por procesos urbanísticos, renovación urbana, compra de suelo, aplicación de instrumento de gestión y financiación del suelo, permitiendo la generación de zonas de encuentro y movilidad e implementando la normatividad que permita la estandarización del espacio público” (Plan de desarrollo, periodo 2012-2015, p, 188).

Espacio público de calidad y estandarizado, es la gran promesa en síntesis. Sin embargo, la percepción de la ciudadanía, el registro fotográfico y una detenida observación etnográfica de la movilidad oriente-sur de Cali, de nuevo contradice el discurso oficial. Uno de los casos más ilustrativos es el de la Terminal de Calipso Julio Rincón, inaugurada el 24 de abril de 2015. De acuerdo con el discurso oficial expresado por la administración

municipal, la importancia de esta terminal radica en “la conectividad de los usuarios del oriente con el norte, centro y sur de la ciudad [...] Cuenta con 12 paradas, 12 baños públicos, espacio para la policía, espacio para cajeros electrónicos, 2.500 M2 de zona verde en la rotonda norte sur [...]”. No obstante al caminar por la Terminal nos encontramos con un panorama que cuestiona el calificativo de moderna:

[Insertar fotografía N°1]

[Insertar fotografía N°2]

[Insertar fotografía N°3]

[Insertar fotografía N°4]

[Insertar fotografía N°5]

[Insertar fotografía N°6]

En las gradas de la terminal se encuentran grietas pronunciadas que posiblemente estén anunciando problemas relacionados con la calidad de los materiales utilizados (Ver foto N° 1). Sus baños están a medio acabar, en donde unas tablas rústicas y puestas de forma improvisadas tratan de proteger la intimidad de las personas, al cruzar las tablas, nos encontramos con dos epígrafes elaborados con una caligrafía “apresurada” que dice: “MUJERES, HOMB”, unos trazos realizados con crayolas de color verde sobre un muro despicado en los bordes (ver fotos N° 3, 4, 5, 6). En el momento en que tomamos estas fotografías, pudimos hablar con un joven que salía del baño de los hombres, su nombre era José Alberto González, habitante del barrio Yira Castro, de 25 años aproximadamente, al preguntarle: “qué tal el baño”; entre las palabras expresadas sobresale: “acá todo lo hacen a la maldita sea” (Comunicación personal, 22 de julio de 2015). Expresión que nos llevó a observar las otras terminales, por ejemplo, la Terminal Unidad Deportiva, ubicada en el sur occidente de la ciudad, ahí nos encontramos con unos baños bien construidos, con puertas de aluminio y letreros con letra de imprenta (ver foto N° 7).

[Insertar fotografía N°7]

La expresión: “acá todo lo hacen a la maldita sea” tiene mucho de exageración, sin embargo, lo importante es que esta frase evidencia la percepción de algunas personas que

viven en el oriente de Cali, quienes consideran que de parte del Estado no hay un trato “igualitario”, que una cosa –en términos de calidad- son las obras, la infraestructura del oriente y otra las del resto de la ciudad. En nuestra observación, lo que sucede al interior y alrededor de la Terminal de Calipso, en términos de movilidad, posibilita el dudar de la estandarización de la calidad del espacio público, lo cual justificaría la percepción ya señalada:

[Insertar fotografía N°8]

[Insertar fotografía N°9]

[Insertar fotografía N°10]

[Insertar fotografía N°11]

[Insertar fotografía N°12]

[Insertar fotografía N°13]

[Insertar fotografía N°14]

[Insertar fotografía N°15]

[Insertar fotografía N°16]

[Insertar fotografía N°17]

[Insertar fotografía N°18]

[Insertar fotografía N°19]

[Insertar fotografía N°20]

[Insertar fotografía N°21]

En nuestras visitas a los alrededores de la Terminal de Calipso Julio Rincón, entre el 22 de julio y el 24 de agosto de 2015, nos encontramos con un espacio público bastante deteriorado, los puentes peatonales (Ver fotos N° 13,14,15) presentan grietas visibles y al consultar con un ingeniero civil sobre el porqué de estas grietas, su respuesta fue: “hay dos posible razones, o el puente no tiene buenas juntas de dilatación o definitivamente no tiene

juntas por donde se vayan las fisuras para que la losa no se parta. Puede ser que la resistencia del concreto no sea la más adecuada y en el largo plazo el concreto tenga problemas” (Comunicación personal, 27 de agosto de 2015). A este posible error se suma el hecho de que los carriles mixtos del lado occidental de la terminal, tienen tramos sin pavimentar (ver fotos N° 8, 9, 10), lo cual ha ocasionado el represamiento de aguas propicias para la cría de mosquitos transmisores de enfermedades. Dada la impaciencia, de los ciudadanos frente a lo que suelen llamar “eterna construcción” (Comunicación personal, 27 de agosto de 2015), carros, motos, bicicletas y peatones transitan por la zona, haciendo caso omiso a las señales que dicen: “vía cerrada”, lo cual ha ocasionado que en ciertos momentos se levanten nubes de polvo insoportable para los habitantes de la zona. Como se ve en las fotos N° 16, 17, 18 y 19 las vías próximas al costado occidental se han convertido en basurero, en botadero de escombros, lo cual afea el paisaje de una terminal que costó 13.800.000 de pesos, según las declaraciones de Luis Fernando Sandoval, presidente de METROCALI, hechas al diario el País el 24 de Abril de 2015. Unido a estos problemas, la calidad del espacio público de la zona se encuentra afectada por las obras de adecuación del canal de aguas lluvias que pasa por los barrios Sindical, Yira Castro y Unidad Residencial Sorrento; estas obras no han sido terminadas (Ver fotos N° 20, 21), lo cual ha ocasionado el represamiento de las aguas, la proliferación de roedores, los olores fuertes y un sin número de incomodidades para los ciudadanos de zona.

Al revisar algunos de los Diarios de la ciudad, nos encontramos que estos han hecho un seguimiento de muchos de estos problemas, por ejemplo, el Diario ADN, el 9 de abril del año en curso (2015), tituló: “radican acción popular por pozos en obras del MIO”. Reglón seguido, dice:

Habitantes del barrio Julio Rincón se quejan por focos de contaminación. Con firmas y copias de las historias clínicas de personas que se han enfermado por virus como el dengue y el chikunguña. Habitantes [...] radican una acción popular para buscar solución a los problemas que les está generando la obra de la Terminal de Calipso. [...] La escuela Juan XXIII es una de las afectadas. ‘yo he tenido tres casos de niños incapacitados por virus’, dijo la docente Melba

Morales. Neysa Martínez, comodataria del lugar, anotó: 'Nosotros decimos que acá están todos los zancudos de Cali'¹⁷

De igual forma, el 19 de julio de 2015, el Diario el País.com.co, señaló:

Con gran preocupación observan los habitantes de los barrios Julio Rincón y Sindical, en el oriente de Cali, la demora en la finalización de las obras complementarias de la estación Julio Rincón del Mío que iniciaron hace más de tres años. De acuerdo con la comunidad, a pesar de que hace dos meses entró en operación esta terminal, la calzada norte-sur de la avenida Simón Bolívar no ha sido habilitada y continua con varios tramos sin terminar. Sin embargo, este sector se ha convertido en foco de accidentalidad e inseguridad debido a que de manera ilegal los vehículos transitan por la vía que carece de señalización.

[...] 'Los de METROCALI no taparon, se fueron, y dejaron esos huecos ahí. Hay unos muchachos que le han echado tierra a los huecos y se paran ahí para cobrar. Otras veces cierran y a los carros les toca volverse en contravía', aseguró Elías Montoya, del barrio Sindical.

Incluso, el accidente más reciente se presentó en la madrugada de este jueves, cuando una pareja de jóvenes cayó en uno de los huecos en la vía. Brigitte Vanessa Gamboa, de 18 años y quien viajaba de parrillera, murió y John Edward Duque, quien conducía la motocicleta, quedó herido de gravedad.

[...] Los habitantes del barrio Sindical manifestaron sentirse agobiados por el mal olor y la proliferación de zancudos que se presentan debido al taponamiento del canal de aguas lluvias de la carrera 28D mientras se adelantan las obras de construcción de unos puentes adyacentes a la estación Julio Rincón.

De acuerdo con Ana Julia Robledo, habitante del barrio, las obras en vez de mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector la ha empeorado. 'El olor es constante, a toda hora. Cuando llueve y baja la creciente por el canal hay que

¹⁷ Tomado de: <http://diarioadn.co/cal/mi-ciudad/quejas-de-la-comunidad-tras-obras-en-terminal-calipso-del-m%C3%ADo-1.151048>.

encerrarse en la casa porque nadie se aguanta la fetidez. Estamos encerrados', afirmó la afectada¹⁸.

Otro de los espacios públicos, que desdice del discurso de la administración municipal cuando habla de espacio de calidad y estandarizado, es la ciclo-ruta. Al caminar el 24 de agosto del 2015, a las 6:00 am, por una de las vías principales del Distrito de Agua Blanca, la Troncal de Agua blanca, se observa (Ver: 22 y 23) una ciclo-ruta un poco descuidada:

[Insertar fotografía N°22]

[Insertar fotografía N°23]

Al comparar este espacio público con un tramo de la ciclo-ruta del sur de Cali, las diferencias son notorias, (Ver: 24 y 25).

[Insertar fotografía N°24]

[Insertar fotografía N°25]

Al comparar estas imágenes alusivas a las ciclo-rutas del sur y del oriente de Cali, las diferencias son evidentes, las razones pueden ir desde la falta de mayor compromiso ciudadano (oriente) con el manejo de las basuras en un lugar más que en otro; un velado – disimulado- trato discriminatorio de la administración pública, en el que se suele prestar mayor mantenimiento a la ciclo-ruta del sur que a la del oriente; hasta una mezcla de los dos factores señalados, cualquiera que sea la razón, la idea de que una cosa es vivir en el oriente y otra en el resto de Cali tiene gran sentido.

Tanto el funcionamiento del MIO, en los aspectos ya mencionados, como la calidad de los espacios públicos alrededor de la Terminal Calipso Julio Rincón y el ejemplo de la cicloruta, evidencian que la movilidad en Cali en la actualidad no ha logrado remover la segregación a partir de la cual se ha ido configurando el desarrollado de la ciudad. Un desarrollo que se estructura bajo el paradigma centro-periferia, en donde el centro es el sur y el norte de Cali, caracterizado por albergar a la población blanco-mestiza de clase media y alta, mientras la periferia caracterizada por albergar a la población afro, indígena y

¹⁸ Tomado de: <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/preocupacion-por-demora-habilitacion-simon-bolivar-frente-estacion-julio-rincon>

mestiza de clase baja, cuyo ejercicio de la ciudadanía ha estado batallar contra la decidía institucional y las recurrentes representaciones sociales que los clasifica como “la otra Cali”, “el hueco”, “la zona negra de Cali” y demás ocurrencias.

6. Viajar en taxi: “¡operadora voy con dos polarizados!”

Al colocar el “lente” sobre el funcionamiento de los taxistas en la actualidad, el panorama en cuanto a la movilidad, no permite decir que estamos dando pasos agigantados hacia la adecuada inclusión social. Todo indica que en algunos taxistas la segregación espacial, el esquema centro-periferia como parte de la configuración de la geografía racializada de la ciudad, los conduce a continuar con la vieja molienda de ver en la pigmentación de los afrodescendientes la encarnación del mal, del crimen. Posiblemente, problemas como estos han sido los que sustentan el discurso oficial consignado en el Decreto número 1047 del 4 de junio de 2014¹⁹, en donde, en la primera página, el Ministerio de Trabajo y el Presidente de la República establecen:

[...] normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, se reglamenta algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones.

Reglón seguido, en el Capítulo V, titulado: “Desarrollo para competencia de conductores”, artículo 17, página 7, se expresa:

Programa de formación para el desarrollo de competencias de conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.

Artículo 18:

¹⁹ Tomado de: file:///C:/Users/1113671755/Downloads/DECRETO%201047%20DE%202014.pdf

El Gobierno trabajará en un plan piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.

La Administración Municipal de la ciudad de Cali, en consonancia con el decreto ya señalado, inició este proceso de formación el 7 de abril del año en curso. Al revisar la página electrónica de la Secretaría de Tránsito y Transporte, se informa a la ciudadanía que:

Este domingo 7 de abril, se realizó el lanzamiento del programa de capacitación a taxistas caleños en Cultura Ciudadana y Seguridad Vial [...] gracias a la alianza establecida entre la Administración Municipal a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Sena con la Promotora de Turismo Belisario Marín.

El proyecto, que inició hoy y se extenderá hasta diciembre, [...] el taxista, accederá a procesos educativos en diferentes temáticas, todas orientadas a mejorar su vocación como conductores de transporte público en la ciudad, como son las normas vigentes de tránsito, comportamiento ciudadano en la vía y bienestar de los taxistas. De forma complementaria, recibirán capacitación en turismo, cultura ciudadana, atención al cliente, motivación y superación personal.

[...] Para Humberto Rodríguez, gerente de la Empresa Taxis Libres esta alianza es acorde a los principios de su empresa: ‘el taxista es generador de caleñidad y de valores cívicos, por eso consideramos de primordial importancia que este sea un promotor de buenas costumbres así como del turismo, lo que encaja en la estrategia de educación a nuestros taxistas’²⁰

Sin embargo, al conversar con un taxista afiliado a la empresa Taxis Libres, cuyo nombre no quiso revelar, en una entrevista informal, contó cómo muchos de sus colegas que están recibiendo esta capacitación, “cuando recogen dos o tres niches, le dicen a la operadora: ‘¡operadora voy con dos polarizados!’”, [lo cual significa una voz de alerta], para que estén en la jugada porque de pronto lo roban. Me da una piedra escuchar esa forma de expresarse,

²⁰ Tomado de:

http://www.cali.gov.co/publicaciones/se_lanz_el_programa_de_capacitacion_a_taxistas_caleos_en_cultura_ciudadana_y_seguridad_vial_pub.

pero uno no puede hacer nada porque lo suspenden” (Comunicación personal, 28 de agosto de 2015); en este mismo sentido gira la conversación que tuvimos con el señor Jaime Ortiz, quien manifestó: “de noche yo no le paro a dos o tres niches o a dos niches y un blanco” (Comunicación personal, 25 de agosto de 2015). En los dos testimonios anteriores se evidencia que algunos taxistas ejercen su labor guiados por lo que se conoce como el perfil racial (o “racial profiling”), una práctica investigada y condenada por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, quien en diferentes espacios públicos ha expresado que la práctica de “racial profiling”²¹ o establecimiento de perfiles, es una:

Acción represora [que] se adopta por supuestas razones de seguridad o protección pública y está motivada en estereotipos de raza, color, etnicidad, idioma, descendencia, religión, nacionalidad o lugar de nacimiento, o una combinación de estos factores, y no en sospechas objetivas [proceder que tiende] a singularizar de manera discriminatoria a individuos o grupos con base en la errónea suposición de la propensión de las personas con tales características a la práctica de determinados tipos de delitos [...] De acuerdo con el Programa de Acción de Durban, el establecimiento de perfiles raciales comprende la práctica de los agentes de policía y otros encargados de hacer cumplir la ley de basarse, en uno u otro grado, en la raza, el color, la ascendencia o el origen nacional o étnico como motivo para someter a las personas a actividades de instigación o para determinar si una persona realiza actividades delictivas. (Comisión Interamericana de Derechos Humanos, 2011: 50)

A la Comisión Interamericana de Derechos Humanos habría que decirle que en Cali no solo algunos policías, sino también, algunos taxistas laboran utilizando este perfil, lo cual obstaculiza el ejercicio del derecho a la movilidad. A menudo un taxista que circula en el Distrito de Aguablanca o en sus límites, por ejemplo, la Simón Bolívar, Barrio la nueva Floresta, Sindical, El trébol, Villanueva, para recoger a una persona afrodescendiente, lo mira de los pies a la cabeza, le pregunta a dónde va, o adopta el criterio ya señalado: “de noche yo no le paro a dos o tres niches o, a dos niches y un blanco” arguyendo supuestas razones de seguridad o protección.

²¹ http://www.oas.org/es/cidh/afrodescendientes/docs/pdf/afros_2011_esp.pdf

Aunque se podría argumentar que es muy prematuro evaluar el discurso oficial encarnado en el Decreto número 1047 del 4 de junio de 2014 y en las acciones estratégicas entre la Secretaría de Tránsito y Transporte de Cali, el SENA y la Promotora de Turismo Belisario Marín, pues el programa de capacitación a taxistas caleños en Cultura Ciudadana y Seguridad Vial, todavía no ha cumplido un año, lo importante en relación con el objetivo de esta investigación, es que la actitud fobígena, angustiígena²² hacia los afrodescendientes en Cali, es una práctica de vieja data y hondas raíces de parte de algunos taxistas, que como se señaló en líneas anteriores, suelen ejercer su labor acudiendo al perfil racial, se constituye en otro de los aspectos que obstaculiza el derecho a la movilidad de los afrodescendientes en la ciudad y que invita a seguir trabajando en aquello que desde las últimas administraciones municipales han llamado inclusión social, presentando a la ciudad bajo el slogan: “Cali una ciudad incluyente”.

7. Aspectos a continuar desarrollando en una futura investigación:

- Funcionamiento del MIO Cable.
- Desarrollo de programas e iniciativas como: Corredor Verde, Estrategia TIOS, ampliación de la Avenida Panamericana, prolongación de la Avenida Ciudad de Cali
- Análisis más detallados del espacio público.
- Análisis comparado entre la oferta de servicios y sus horarios, en zonas como el oriente de Cali en contraste con el resto de la ciudad.

9. Fuentes primarias

- Comisión Interamericana de Derechos Humanos. (2011). Recuperado el 15 de junio de 2015, http://www.oas.org/es/cidh/afrodescendientes/docs/pdf/afros_2011_esp.pdf
- Constitución Política de 1991. Artículos 24, 63, 82. Recuperado el 30 de junio de 2015,

²² Estos dos conceptos son utilizados por Franz Fanon (1973:125) para designar la configuración de la representación del africano y sus descendientes como *objetos* que despiertan temor, disgusto y se convierte en la mejor ilustración del mal.

http://www.procuraduria.gov.co/guiamp/media/file/Macroproceso%20Disciplinario/Constitucion_Politica_de_Colombia.htm

- CONPES 3166 de 2002. Recuperado el 30 de junio de 2015, <http://www.observatoriovalle.org.co/wp-content/uploads/2012/05/Conpes-31661.pdf>
- Decreto número 1047 del 4 de junio de 2014. Recuperado el 2 de julio de 2015, <file:///C:/Users/1113671755/Downloads/DECRETO%201047%20DE%202014.pdf>
- Informe de Afroamérica XXI. (2011). “Cuántos somos, cómo vamos”. Recuperado el 2 de julio de 2015, http://www.dane.gov.co/files/censo2005/etnia/sys/cuantos_somos.pdf
- Informe de rendición de cuentas de la estrategia de Territorios de Inclusión y Oportunidades. Alcaldía de Cali. (2014). Recuperado el 2 de julio de 2015, <http://www.cali.gov.co/publico2/documentos/2015/rendicion/rendicion2014.pdf>
- LEY 769 DE 2002 (Agosto 6). Recuperado el 30 de junio de 2015, file:///C:/Users/1113671755/Downloads/LEY_769_DE_2002.pdf
- Página electrónica de la Secretaría de Tránsito y Transporte. (7 de abril 2015). Recuperado el 2 de junio de 2015, http://www.cali.gov.co/publicaciones/se_lanz_el_programa_de_capacitacion_a_taxistas_caleos_en_cultura_ciudadana_y_seguridad_vial_publica
- Plan de desarrollo. (2012-2015). Recuperado el 30 de junio de 2015, http://www.cali.gov.co/publico2/documentos/2013/Plan_de_desarrollo2012-2015F.pdf
- Segundo Informe: Discriminación Laboral en Cali. (2012). Recuperado el 28 de junio de 2016, http://www.mininterior.gov.co/sites/default/files/segundo_informe_observatorio_30_septiembre_de_20121.pdf

10. Comunicación personal

- Comunicación personal, 27 de agosto de 2015

- Comunicación personal, 28 de agosto de 2015
- Comunicación personal, 2 de septiembre de 2015
- Diarioadn.co. Recuperado el 2 de julio de 2015, <http://diarioadn.co/cali/mi-ciudad/quejas-de-la-comunidad-tras-obras-en-terminal-calipso-del-m%C3%ADo-1.151048>
- El País.com.co. Recuperado el 30 de junio de 2015, <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/cronica-dia-quienes-prefieren-usar-mio-ciudad>
- El País.com.co. Recuperado el 2 de julio de 2015, <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/inicio-operaciones-terminal-calipso-julio-rincon-orienteciudad>
- El País.com.co. Recuperado el 30 de julio de 2015, <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/preocupacion-por-demora-habilitacion-simon-bolivar-frente-estacion-julio-rincon>
- Empresa METROCALI, 03 de septiembre de 2015. (Carta suministrada a la Universidad)
- Entrevista a Ángel Cardona, 27 de agosto de 2015
- Entrevista a Etni Hurtado, 18 de agosto de 2015
- Entrevista a France Evelyn, 27 de agosto de 2015
- Entrevista a Jaime Ortiz, 25 de agosto de 2015
- Entrevista a José Alberto González, 22 de julio de 2015

11. Bibliografía

- Arboleda, J. (2012). *Buscando Mejora. Migraciones, territorialidades y construcción de identidades afrocolombianas en Cali*. Quito: Abya – Yala.

- Arboleda, S. (1998). *Le dije que me esperara Carmela no me esperó. El Pacífico en Cali*. Cali: Editorial Fons. Arboleda, S.
- Barbary, O. and Fernando U. (2004). *Gente negra en Colombia. Dinámicas sociopolíticas en Cali y el Pacífico*. Medellín: Lealón.
- Fanon, F. (1973). *Piel Negra, Mascaras Blancas*. Buenos Aires: Editorial Abraxas.
- Herce Manuel. 2009. *Sobre la Movilidad en la ciudad*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Marshall, A. and Tom B. (2005). *Ciudadanía y clase social*. Buenos Aire, Argentina: Editorial Losada.
- Silva, R. (2015). *La ciudadanía y la formación ciudadana*. (Documento de trabajo de circulación “informal” dentro del Seminario de ética desarrollado en la Universidad ICESI de Cali)
- Quijano, A. (2000). *¡Qué tal raza! En ecuador debate. Etnicidad e Identificaciones 49*. Quito: Centro Andino de Acción Popular.
- Urea, F. and Pedro Q. (2000). *Relaciones Interraciales, Sociabilidades Masculinas Juveniles y Segregación Laboral de la Población Afrocolombiana en Cali*. Cali: Universidad del Valle.
- Wade, P. (2000). *Raza y etnicidad en Latinoamérica*. Quito: Abya – Yala.

12. Páginas electrónicas

- <http://www.metrocali.gov.co/cms/filosof-a-empresarial/>
- http://issuu.com/metrocalimio/docs/manual_de_convivencia_mio
- <http://www.metrocali.gov.co/cms/cultura-del-sistema/>
- <http://www.metrocali.gov.co/cms/cultura-del-sistema/>
- file:///D:/Usuarios/94512078/Downloads/2014.10.31_TIO-Rendici%C3%B3n_de_Cuentas.pdf

13. Anexos

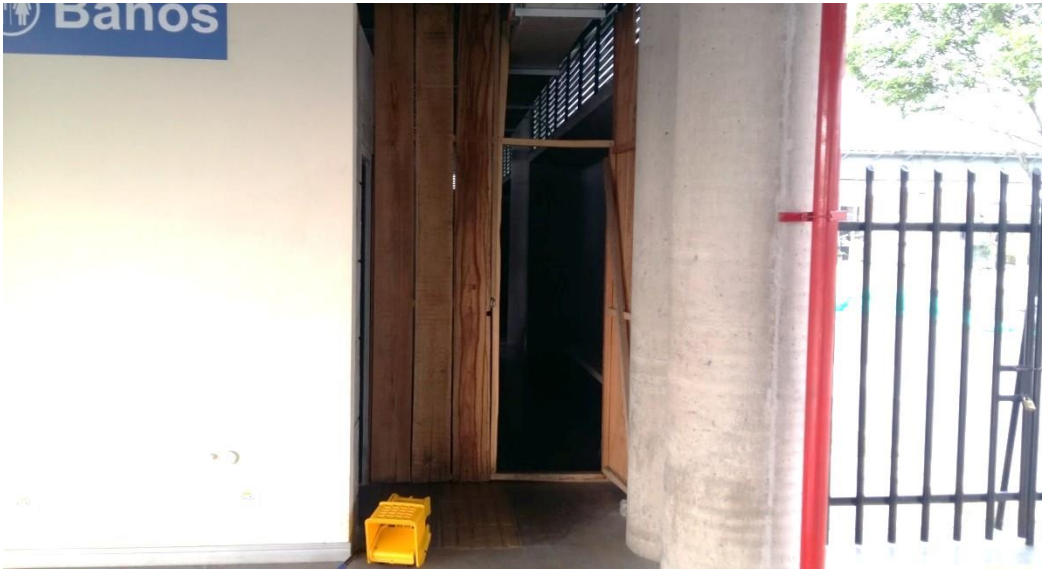
(Fotografía N°1. Terminal de Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Luis Ernesto Valencia, 22 de julio de 2015



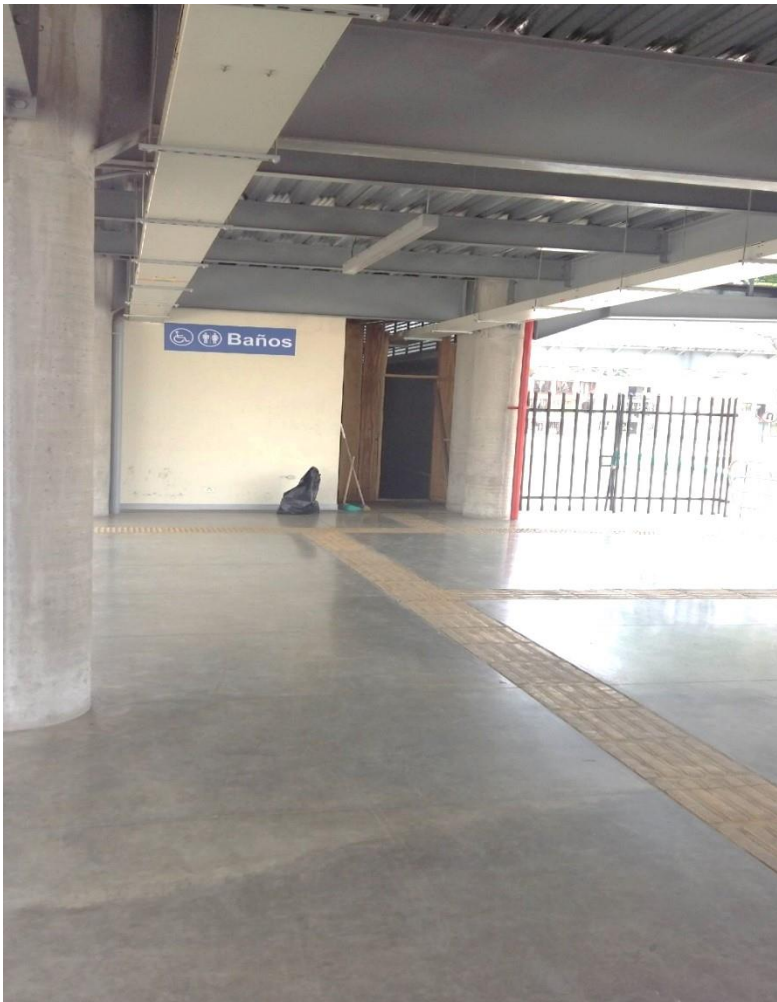
(Fotografía N° 2. Terminal de Calipso Julio Rincón. Tomada por Lixis Castillo, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 3. Terminal de Calipso Julio Rincón. Tomada por Luis Ernesto Valencia, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 4. Terminal de Calipso Julio Rincón. Tomada por Luis Ernesto Valencia, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 5. Terminal de Calipso Julio Rincón. Tomada por Lixis Castillo, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 6. Terminal de Calipso Julio Rincón. Tomada por Lixis Castillo, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 7. Terminal Unidad deportiva. Tomada por Luis Ernesto valencia, 31 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 8. Avenida Simón Bolívar, diagonal Terminal de Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Lixis Castillo, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 9. Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal de Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Luis Ernesto Valencia Angulo, 22 de julio de 2015).



Fotografía N° 10. Avenida Simón Bolívar, diagonal de la Terminal de Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Lixis Castillo, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 11. Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal de Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Lixis Castillo, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 12. Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal de Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Luis Ernesto Valencia, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 13. Terminal de Calipso Julio Rincón. Tomada por Lixis Castillo, 28 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 14. Puente peatonal de Terminal de Calipso Julio Rincón. Tomada por Luis Ernesto Valencia Angulo, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 15. Puente peatonal de Terminal de Calipso Julio Rincón. Tomada por Luis Ernesto Valencia Angulo, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 16. Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal Calipso Julio Rincón Tomada por Luis Ernesto Valencia Angulo, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 17. Avenida Simón Bolívar con troncal de Aguablanca, Barrio Nueva floresta. A pocos metros de la Terminal Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Lixis Castillo, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 18) Avenida Simón Bolívar con troncal de Aguablanca, Barrio Nueva floresta. A pocos metros de la Terminal Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Luis Ernesto Valencia Angulo, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 19). Avenida Simón Bolívar, al frente de la Terminal Calipso Julio Rincón, costado occidental. Tomada por Luis Ernesto Valencia Angulo, 22 de julio de 2015)



(Fotografía N° 20). Canal de aguas residuales al frente de Terminal Calipso Julio Rincón, costado oriental. Tomada por Lixis Castillo, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 21). Canal de aguas residuales al frente de Terminal Calipso Julio Rincón, costado oriental. Tomada por Lixis Castillo, 24 de agosto de 2015).



(Fotografía N° 22). Ciclo-ruta Troncal de Agua Blanca con carrera 28. Tomada por Luis Ernesto Valencia Angulo, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 23). Ciclo-ruta Troncal de Agua Blanca con carrera 28. Tomada por Luis Ernesto Valencia Angulo, 24 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 24). Ciclo-ruta carrera 100 al frente de la Universidad del Valle. Tomada por Lixis Castillo, 28 de agosto de 2015)



(Fotografía N° 25). Ciclo-ruta carrera Calle 13 (Pasoancho) al frente de la Universidad del Valle. Tomada por Lixis Castillo, 28 de agosto de 2015)

