
La vida en la ciudad. Reflexiones de una geógrafa sobre la experiencia de vivir en Cali

Entrevista a:
Leidy Diana Vargas Ortiz¹

Por:
Gabriela Pérez Pineda²
ana.perez1@correo.icesi.edu.co

Valeria González Cartagena³
valgcms@gmail.com

Entrevista recibida 30/03/2020 y aprobada 26/05/2020.

Cómo citar este artículo:

Vargas Ortiz, L. D., González Cartagena, V., & Pérez Pineda, A. G. (2020). La vida en la ciudad. Reflexiones de una geógrafa sobre la experiencia de vivir en Cali. *Trans-Pasando Fronteras*, (15). <https://doi.org/10.18046/retf.i15.4043>

¹ Docente de la Universidad Icesi. Contacto: leidyvor@gmail.com.

² Estudiante de Sociología y Licenciatura en Ciencias Sociales en la Universidad Icesi.

³ Estudiante de Sociología en la Universidad Icesi.

Leidy Diana Vargas es geógrafa de la Universidad del Valle, tiene un máster en Economía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá y una especialización en Docencia Universitaria de la Universidad Icesi. Desde etapas tempranas de su formación académica se ha preocupado por el espacio, su construcción y reproducción, evidenciando sus intereses en aproximaciones analíticas como su tesis de pregrado publicada el 2012: “Cali ciudad autoproducida: producción del espacio, difusión espacial y patrones de localización 1940-2007” que recibió el reconocimiento de tesis meritoria y el artículo “Segregación socioespacial de los inmigrantes recientes en la ciudad de Cali: un abordaje desde la econometría espacial evaluando dos regiones de origen, Pacífico y Bogotá”, tesis de maestría publicada en el año 2016. Actualmente dicta los cursos Espacio, Territorio y Población en Colombia y Geografías del Mundo Contemporáneo en la Universidad Icesi.

El recorrido académico anteriormente descrito convierte a Leidy Diana en una autoridad académica para pensar la espacialidad en Cali, indagando por la experiencia de vivir la ciudad, particularmente para una persona que reflexiona sobre ella, su configuración y las relaciones sociales y espaciales que en ella se desarrollan.

A. Cali es en la actualidad la tercera ciudad más grande de Colombia. Si nos ubicamos en una ciudad como Cali, que además continúa en una expansión constante, ¿cómo deberíamos las ciudadanas y ciudadanos caleños enfrentar los retos que implica la expansión, en términos de sostenibilidad y medio ambiente?

Hay dos aspectos a tener en cuenta. Cuando las ciudades se expanden conllevan un problema en términos de sostenibilidad, ya que se generan más viajes en vehículos, es decir que el vehículo se vuelve un medio cada vez más necesario para llegar a los lugares en una ciudad que está en crecimiento. Es así como la expansión y la movilidad van de

la mano, y en ciudades como la nuestra, eso se vuelven un problema. Si a lo anterior le sumamos un asunto que considero muy importante, y que he venido analizando últimamente como usuaria del transporte público, es la forma en que un mal sistema de transporte público genera problemas en la calidad de vida de las personas: que una persona se tome dos horas para llegar a su casa o al trabajo, es decir que en un día te tomes cuatro horas transportándote, en termino de calidad de vida, ya es un problema. Teniendo en cuenta que generalmente las personas que hacen esos largos recorridos son las personas que viven lejos de los centros financieros y económicos, en una ciudad como Cali donde esas actividades están muy concentradas en ciertos putos, pue tenemos un elemento más para adicionele a la problemática.

Tenemos entonces estas grandes zonas de la ciudad, pensemos en el oriente y en algunas zonas del norte, que son netamente residenciales y desde donde las personas se desplazan todos los días a los sitios de trabajo. Quienes tienen problemas de calidad de vida y en el uso de su tiempo son las personas que van quedando ubicadas en esas partes más alejadas de la ciudad donde no emergen centros de comercio, ni de empleo, ni de actividades fuertes en donde ellos se puedan emplear. Yo creo que esa expansión tiene varios temas: el de movilidad, el de un sistema de transporte eficiente y el de calidad de vida, en el que desafortunadamente Cali, que es más de escala metropolitana, no sólo absorbe la movilidad de quienes viven en Cali sino de quienes viven en los municipios aledaños y todos los días hacen viajes, lo que hace más complejo el tema de la movilidad en la ciudad. Hay así una cantidad de retos frente a ese modelo de expansión y aunque existan políticas que dicen apostarle a la redensificación, sigue siendo mucho más fácil para los constructores, que es finalmente el sector que produce la mayor parte de la vivienda de la ciudad, ocupar los lotes que están libres o el área de expansión de Cali que fundamentalmente es el sur de la ciudad, entonces la redensificación suena bien pero en términos de proyectos inmobiliarios no es tan atractiva porque implica otro tipo de procesos que al sector privado no le interesa.

B. ¿Qué entendemos por “redensificación”?

Hay dos modelos de crecimiento de las ciudades, uno que es expansivo y va haciendo que la ciudad crezca en el territorio, consumiendo el que está a su alrededor y vinculando el territorio rural al urbano con actividades urbanas. Y hay otro modelo que es el de redensificación, que es básicamente el de hacer crecer la ciudad, pero en altura, por ejemplo Cali es un ciudad muy baja, si tú te paras en San Antonio y miras la ciudad, los edificios que sobresalen se pueden contar, y hay sectores de la ciudad que cuentan con muy buenos servicios públicos, muy buenas vías, buen sistema de transporte público, que podrían acoger a más población si se hiciera crecimiento en altura, es decir, si se creciera en edificios. Si miras, por ejemplo, el proyecto Ciudad Paraíso, que es el proyecto de renovación urbana del centro, que busca recuperar parte la zona de El Calvario, te das cuenta que ahí lo que han pensado es básicamente un proyecto de redensificación.

Un poco la idea es que cuando se plantearon nuestros sistemas de transporte público modernos, se suponía que los sitios por donde pasara el sistema iban a quedar mejor conectados por cercanía y que debían ser corredores de crecimiento en altura de la ciudad, pero eso no ha pasado porque a veces para los constructores es mucho más fácil buscar un terreno vacío y empezar a construir, en lugar de comprar casas, lo cual requiere unos instrumentos de gestión urbana que deben accionarse necesariamente con la administración municipal, y para muchos constructores este es un esquema nuevo. De esa manera fue como a partir de la renovación urbana surgió un modelo de colaboración público-privado que es la Alianza para la Renovación Urbana donde hay aproximadamente 35 empresas constructoras de la ciudad que le están apostando a generar construcciones en áreas donde ya, desde el POT, se definió que eran zonas para la renovación urbana. La redensificación en altura hace que la ciudad no se expanda, sino que este un poco más compacta y eso genera una serie de beneficios en términos de la movilidad, el aprovechamiento de infraestructura con la que ya cuenta

la ciudad como vías, servicios públicos entre otros y si duda la calidad del aire y de vida por menor desplazamiento.

C. ¿Cómo siente y cómo vive una mujer como Leidy, que se ha encargado de pensar asuntos territoriales y espaciales, el espacio geográfico de Cali?, ¿qué espacios crees que en Cali permiten a ciudadanas y ciudadanos vivir la vida en la ciudad?

Creo que hay un tema que es fundamental para las ciudades y para la vida de las ciudades, que desafortunadamente ha perdido mucha importancia, y es el espacio público. Yo pienso que el espacio público definitivamente es, por definición, el lugar de encuentro de los ciudadanos, que posibilita que yo pueda acceder a otras personas, que posiblemente conversemos, que posiblemente compartamos causas comunes, y que haya una relación de comunidad; pero resulta que el espacio público hoy en día es poco valorado dentro del urbanismo. Lo que se construye en términos de espacio público en Cali son casi que espacios residuales, en el sentido de que, por ejemplo, si alguien quiere hacer una urbanización, planeación le dice que debe dejar un área de zonas verdes, entonces el constructor o quien hace el proyecto deja esa zona atrás de la unidad, convirtiéndola en un espacio de nadie, que no es de disfrute y de goce, sino que, por el contrario, se vuelve un espacio de miedo, de delincuencia, provocando que las personas deprecien los espacios públicos. Este tipo de lugares además suelen ser usufructuados para el beneficio particular, generando en la comunidad percepciones negativas sobre los espacios públicos.

Otro tema relacionado con el espacio público y la vida pública en las ciudades es el de una total inexistencia de una red peatonal o de andenes en la ciudad. El peatón ha sido el más olvidado en las políticas de movilidad, pues el carro ha tenido el papel protagónico en todas estas. Así usted no tenga carro le causa una buena impresión que la administración esté arreglando las vías, pero no se cuestiona sobre el

espacio público como los andenes, nadie se cuestiona el no poder hacer un recorrido de más de un kilómetro sobre un anden de calidad. Y yo, por ejemplo, que soy mamá, cuando mi hijo estaba chiquito era horrible salir con él en el coche porque significaba que lo iba a tener que estar cargando para muchos lugares o iba a necesitar de personas que me ayudaran a subir escaleras. Es decir que la ciudad no está pensada para el peatón, en absoluto, ni para estar en la calle; pero lo que le da la vida la ciudad es, creo yo, que haya espacio público y una verdadera red de andenes para la movilidad peatonal. Eso hace mucha falta. Lo otro es que aparte de la bicicleta, según un estudio de movilidad, el peatón o los viajes a pie son los más numerosos que hace la gente en la ciudad, incluso más que en vehículos particulares y transporte público. Esos son usuarios de la ciudad que hay que atender, pero que no es así, porque no nos sentimos bien cuando hacen andenes, pero sí cuando tapan huecos. Esas son formas de ver la ciudad y al final lo complicado de ello es que, de nuevo, la vida comunitaria, el ver y vivir la ciudad, se vuelve una carrera de un punto a otro, haciendo que nuestra relación con la ciudad sea más limitada.

D. ¿Piensas que ese tipo de fenómenos, como el que haya o no andenes en la ciudad, también contribuye a procesos de integración y exclusión en la ciudad?

Claro, yo últimamente estoy bajando a pie desde Icesi hasta la estación universidades porque me parece que es absurdo el tiempo que tarda el MIO en una distancia tan corta. Experimentado lo que es ser peatón de aquí para bajo, me encuentro con que ese tema de tener que competir con la bicicleta como peatón -porque la bicicleta logró ganarse ese espacio que todavía no tiene el peatón- es riesgoso, ya que de bajada las bicicletas y patinetas ganan una alta velocidad. Cuando experimento esta situación pienso en cómo hace una persona con movilidad reducida, creo que los primeros grandes excluidos son estas

personas. El otro tema es que como esta zona del sur fue originalmente pensada para parcelaciones, entonces el modelo como tal es un modelo que se pensaba para gente que llegaba en su carro, pero se olvidaron o no les importó que toda esta gente que vive acá necesita servicios. Antes de la población estudiantil, todas las señoras que vienen a prestar sus servicios como empleadas domésticas en todas estas zonas han sido las que inicialmente han tenido que salvar su vida cada día para llegar a su trabajo, ahí se generan factores de exclusión.

Todavía no entiendo cómo una zona como estas, que hace mucho rato se consolidó como una zona universitaria, no tiene una red de andenes. Entonces no sé qué tanta incidencia tengan al final las universidades para cambiar esta situación. Encuentras así, de nuevo, que el andén aparece como un elemento residual del desarrollo urbano, donde hay andén suele ser donde hay un conjunto residencial, pero en los lotes que no están urbanizados, ahí es donde no hay andén. No es posible que sólo hasta que alguien vaya a desarrollar un lote se construya el andén, se supone que eso debería estar en manos de la administración municipal, pero al final no pasa y tampoco se reclama. Yo creo que sí se generan situaciones distintas de exclusión, y aunque fue un urbanismo pensado para un modelo de ciudad que ya desde hace más de 20 años cambió, la red sigue igual, andenes residuales en donde van construyendo edificaciones.

E. ¿Cómo ha percibido las transformaciones espaciales de los últimos años en Cali, en términos de las migraciones internas y externas en la ciudad?, ¿cree que se han transformado los sistemas de acción de las y los caleños a partir de ello?

No estaría muy segura de cómo se dan las migraciones internas con cifras exactas, pero a partir de mi experiencia en el estudio que realice sobre el proceso de expansión de la ciudad a partir de la

autoconstrucción y de las migraciones recientes a la ciudad, lo que se puede decir es que hay una relación de la localización en la ciudad de ciertos grupos poblacionales migrantes provenientes de algunas regiones del país. Entonces en zonas de laderas viene gente de Nariño y Cauca, pues llegan a ocupar esas zonas por invasión o porque ya había familiares llegando, y tenemos otras zonas que son las del oriente donde encontramos principalmente gente del pacífico, en términos de estas migraciones nacionales se encuentra una sectorización, dado que ciertas colonias o ciertos grupos tienen asentamientos en ciertas partes de la ciudad; por ejemplo, al barrio Ulpiano Lloreda viene bastante gente de Nariño, el primero de enero arranca el carnaval con una fiesta muy reconocida ya en la ciudad, en la que la gente tiende a agruparse, conformando estos grupos poblacionales específicos que luego se convierte en una comunidad que comparte costumbres y se van apropiando y re apropiando de estos sectores a medida que van transformándolos.

En términos de la movilidad interna no hay muchos estudios de migración intraurbana, pero es posible evidenciar que mucha población ha ido saliendo estratificadamente. Por ejemplo, Jamundí se convirtió en un municipio que ofrece vivienda para un tipo de población con unos ingresos que le permiten ubicarse en el área rural con espacios grandes, cosa que en Cali no es posible, entonces alguien que quiere aspirar a vivir en una casa como se vivía aquí antes, en parcelaciones, la tiene difícil, porque la tierra es demasiado costosa para desaprovecharla en la venta de una casa y por eso aparecen esos edificios que terminaron por redensificar una zona que no estaba pensada para ellos, de ahí el problema de movilidad aquí en el sur. Hay otra serie de migraciones desde Cali, y es que Cali no le ofrece vivienda a la población pobre, no tiene oferta de vivienda para estratos 1 y 2, entonces la gente que quiere adquirir casa se va para Candelaria o para Palmira generando movimientos orientados por la falta de oferta de vivienda por estratos. La vivienda en Cali se está ofreciendo básicamente para estratos 4 y 5

y 6, y los demás que quieren adquirir vivienda la tienen que adquirir por fuera, en ese sentido puedo identificar ese tipo de movi­lidades, pero ya al interior no sabría, las migraciones intraurbanas casi no se estudian, además son muy difíciles de rastrear.

F. Partiendo de la premisa de que la comprensión y experiencia del espacio debe ser social y culturalmente diferencia ¿crees que los espacios donde se viven las experiencias de ciudad en Cali generan formas de exclusión o de relaciones espaciales inequitativas? No sólo hablando de los andenes sino de los espacios de disfrute en la ciudad.

Hay una estructura de la ciudad que evidencia exclusión y evidencia desigualdad y uno de esos sistemas fundamentales es el espacio público, pues se encuentra que claramente hay sectores de la ciudad que no cuentan con espacio público. Entonces la ciudad ha tendido a concentrar la oferta institucional relacionada con lo cultural casi en su totalidad que en el occidente o el oeste de la ciudad. Aquí en el sur no tenemos muchos teatros, pero los que tenemos están ahí, Cali no tiene un gran parque como el parque Simón Bolívar de Bogotá, no tenemos un gran equipamiento urbano de espacio público y de oferta recreativa. La oferta en recreación se diría es inexistente en ciertas zonas del oriente de la ciudad y en la zona de ladera un poco por su origen, por la dificultad del terreno, porque es producto de invasión orgánica en la que no se dejó espacio para parques y generar estos espacios tiene costos importantes. Entonces yo pienso que sí, claramente, la ciudad evidencia esa exclusión y a veces se asume como lo normal, que la oferta institucional está en esa zona porque es donde Cali arrancó su crecimiento como ciudad, pero es que Cali creció hace mucho tiempo.

Realmente en el Oriente no aparecen esos espacios, pero precisamente es por eso, porque no hay una oferta emblemática. O

sea, casi toda la ciudad le apuesta a tener el edificio emblemático, el equipamiento emblemático, pero generalmente la apuesta por lo emblemático es en la zona donde el capital se concentra, entonces lo emblemático se vuelve una posibilidad de vender la ciudad con el tema del turismo y así los esfuerzos van siempre hacia invertir en las mismas partes. Ahora, la propuesta de la actual administración son los lotes de estupefacientes: el club San Fernando, el lugar donde se coloca la rueda en la quinta, pero esas zonas ya tienen equipamiento, ¿por qué no pensarse en otra parte? Al final se termina alimentando lo mismo, el capital se concentra en la misma parte de las mismas personas, pero no somos conscientes de que no tenemos espacio (cultural, recreativo, etc.) y que en parte todas las problemáticas de los jóvenes de pandillismo y drogas se relacionan con la ausencia de lugares de encuentro, no hay lugares para la recreación, entonces los chicos no tienen una oferta para el uso de su tiempo libre.

En efecto, creo que hay una estructura desigual en la repartición inequitativa de espacios efectivos para el goce y el disfrute de los ciudadanos y ciudadanas. Por ejemplo, en la comuna 21 hay un espacio gigante que la separa de la comuna 14 (Alameda Sol de Oriente), que es un corredor verde, pero sobre ese corredor hay torres de energía de alta tensión, entonces podría contarse como un espacio público, pero no es un espacio adecuado para el disfrute. O proyectos que al final tampoco han logrado concretarse, como por ejemplo sobre el Jarillón del Río Cauca donde siempre ha estado la idea de reubicar a sus habitantes, pero si la administración municipal no hace algo en ese espacio liberado lo van a volver a invadir y aunque la solución que se ha pensado para eso es un parque lineal, si realmente se usara no daría lugar a ese tipo de ocupaciones. Yo recuerdo que hace un tiempo frente a los apartamentos de Valle grande construyeron el eco parque Río Cauca, que era un espacio agradable, con estaciones temáticas, la idea era continuarlo hasta el río Cali, pero eso nunca pelechó. Esa era una oportunidad de darle cara al río cauca, que siempre ha estado allá atrás

y de tener un espacio para hacer cosas, pero fue un tramo corto. Pero sí, al final los procesos de reubicación fueron muy lentos, eso se terminó cayendo y lo cerraron. Esas son acciones que no funcionan, qué hacen falta, pero que pareciera no da réditos políticos y al final no tienen éxito.

G. ¿Crees que la forma en la que se presenta el espacio a las personas tiene que ver también con qué tanto se quieren acercar las personas a conocer ese lugar?

Sí, claro, el papel de la arquitectura en lograr el éxito o el fracaso de ciertos proyectos es fundamental, piénsate el Bulevar del Río, ese es un espacio que ha tenido éxito y muy buena acogida, por eso hoy en día el Bulevar del Río hace parte del imaginario de ciudad. Ese es un lugar a donde llega todo el mundo, de todas las condiciones, de todas las edades y de todos los géneros, es un mix, es la ciudad ahí en ese fragmento y básicamente su éxito está dado por la forma en que está dispuesto el espacio. Por supuesto cuenta el clima, el viento de la tarde, la brisa, etc., pero hasta hace poco no existía ningún lugar así, eso es un caso de éxito. Pero hay casos también en donde el diseño no funciona, por ejemplo, hay un espacio que cada que yo estoy en él no entiendo cómo, a quién se le ocurrió, ni quién lo creó y es el parque de Jovita. No hay un espacio más recurrido donde se generen unas dinámicas más oscuras propiciadas por el mismo espacio, dentro de la zona de Jovita, en la zona verde, hay unos muros que no permiten una relación visual de lo que pasa ahí dentro, entonces es un sitio perfecto para el consumo y la venta de drogas. Incluso cada que paso por ahí me doy cuenta de que llegué porque el olor a marihuana me lo dice. Eso es un ejemplo de cómo un espacio mal diseñado o no pensado desde la idea del uso se puede convertir en un espacio sin ningún control, perfecto para un tipo actividades propiciadas por esa falta de control.

Lo que digo está relacionado con el ejemplo que te di sobre los espacios públicos, porque la gente tiene ese miedo, porque nuestros espacios públicos abandonados son oscuros y aquí hacemos muy pocos estudios sobre nuestra ciudad. Este otro punto que he venido reflexionando: realmente no hay estudios sobre nuestra ciudad. Sin embargo, esos espacios públicos que antes la gente no veía, cuando llegaron las luces led que puso la administración anterior a los parques, empezaron a poblarse de adultos mayores y niños. Eso da vida a los espacios. Además, la estructura hace que los espacios mueran o tengan vida. Por ejemplo, si te vas a caminar por estas unidades residenciales y notas que las zonas de cesión de espacio público están en la parte de atrás. Allí hay bancas y pues, ¿quién se va a sentar por allá? Entonces, la ciudad se hace con buena arquitectura o, por el contrario, con malas decisiones de planificación; planificaciones espaciales con esta idea de que el espacio público es lo residual. No lo integran a la estructura sino donde lo puedan poner y, así, se van quedando islas de zonas verdes que se vuelven inseguras porque nadie las va a usar, y se da un círculo vicioso porque el mal espacio genera que no se use, y el que no se use hace que sea peligroso.

H. ¿Qué puedes decir de tu experiencia en la ciudad desde tu condición de mujer joven y madre?

Bueno una de las cosas que más lemento es lo que yo evidencio como la muerte de la calle, para mí esta junto con el espacio público son la esencia de las ciudades, ya que estás posibilitan el encuentro ciudadano y las relaciones sociales. Aunque no es un asunto sólo de esta ciudad, siento que en Cali se ha construido una relación de miedo con estos espacios, fundamentalmente por la relación casi nula que se establece con el espacio privado. El modelo de ciudad contruido recientemente, en el área de expansión del sur por ejemplo, caracterizado por unidades de apartamentos encerradas, o el modelo

de ciudad jardín de casas con altas tapias encerradas, con sistemas de seguridad y avisos de advertencia profundiza los imaginarios del miedo y fragmenta la ciudad y las relaciones entre los ciudadanos. . Aquí todo el mundo quiere estar encerrado, protegido por su vigilante privado. Si tú estás afuera, en Valle de Lili, por ejemplo, y te roban, a pesar de que cada unidad tiene su sistema de cámaras, esto no sirve de nada porque en la calle estás vulnerable.

La ciudad va creciendo de esa manera y eso también va profundizando las desigualdades, la idea del otro, los imaginarios sectorizados que tenemos de Cali. Eso al final hace que la ciudad se configure como pequeñas islas. Las ciudades cuando van creciendo son así, pretender una homogeneidad es imposible, pero es deseable tener, una ciudad en la que tengo la posibilidad de disfrutar, de caminar y de estar en el espacio público con seguridad y comodidad. Para mí el espacio público es muy importante, porque he tenido la oportunidad de ir a ciudades en donde este es el eje que articula el espacio urbano y de ver la vida que se genera ahí. En Buenos Aires, por ejemplo, una ciudad grande en donde cada uno va por su lado, el espacio público sigue siendo la oportunidad donde cohesionarse. La gente en verano va a los parques y se tira en vestido de baño. No hay playa, pero la gente coge sus sillas y en vestido de baño se pone a leer y uno dice qué bacano saber que se puede usar el espacio público de esa manera. Creo así que el espacio público es lo que podría impulsar la cohesión en algún sentido.

Yo vivo la ciudad, me gusta andar por los barrios, estar en parques, ver cómo viven las personas la ciudad, sin embargo, he tenido que dejar de hacerlo ahora que tengo un hijo pequeño, porque no hay espacios para estar con él; la oferta de parques infantiles con dotación es casi nula o espacios libres para la contemplación, estar al aire libre simplemente de manera segura. Y no soy amante de los centros comerciales. Creo que los centros comerciales son el peor espacio que hemos construido como espacio público moderno, que muchos valoran porque se sienten seguros, pero son espacios para el consumismo. Quiero crear otro

tipo de relaciones con mi hijo que no sean salir a comer o a comprar siempre, porque eso es imposible, y el mercado todo el tiempo está bombardeando a los niños con mercancías. A veces intento regular esto, aunque demasiada publicidad se haga inmanejable: con mi hijo busco espacios libres, gratuitos, donde él pueda correr.

Ahora bien, hay una problemática que he venido evidenciando y no sé cómo sería su regulación. Por ejemplo, yo vivo en el norte y hay un parque que es un espacio importante: el Parque de la Flora. Hace muchos años lo frecuentamos porque he vivido ya bastante por esa zona. Ahí he observado cómo se ha ido transformando el uso del espacio público: desde los viernes o jueves en la noche aparecen los inflables, los brinca-brinca, actividades de pintura, los carros. Entonces, aunque esto es espacio público, si yo vengo aquí y no tengo dinero, no puedo disfrutarlo. Mi hijo se va a querer montar en el brinca-brinca, meterse a las pelotas u otra cosa, y si no tengo plata, pues no puede. Este tema últimamente me genera muchos cuestionamientos. Entiendo que estas dinámicas, en su mayoría, se asocian con los venezolanos, quienes trabajan ahí. Esto me supone un conflicto porque lo veo como un usufructo del espacio público y no sé cómo se controla. No se si la junta del barrio lo permite.

Además, la dotación de juegos infantiles es pésima, generalmente en mal estado y antiguos. Me pregunto si el columpio, el caballito, el deslizador y el pasamanos, con lo que jugaban mis abuelos y mis papás, les gusta niños de ahora. Por mi lado, a mi hijo no le llama casi la atención. Como mamá te digo que no, la ciudad no ofrece absolutamente nada de disfrute gratuito. Y todos deberíamos tener la oportunidad de eso: de salir a disfrutar con los hijos sin que haya consumo de por medio.

Quedan Pance, que es un plan recurrente, el Parque Las Garzas o La Babilla, pero, en general casi siempre buscamos irnos, sea al Eje Cafetero o a Dapa, porque no nos gusta que el niño esté toda la semana en la casa y que el fin de semana otra vez esté ahí. Procuramos

que él tenga contacto con la naturaleza y por eso buscamos sitios como reservas naturales en donde podamos pasar el día. Por ejemplo, en el Simón Bolívar la gente no se vara con sus hijos e hijas: llevan una carpa para pasar todo el día, allá corren y tienen areneros. Estos espacios sí generan inclusión, pues crean la posibilidad de que todos puedan acceder a algo, independientemente de su clase social o nivel de ingresos. En resumen, desde la perspectiva de mamá, la ciudad no ofrece mayores ofertas. En mi familia tenemos posibilidad de ir a buscar dichas ofertas a otro lado, pero hay gente que no.

A mí me parece muy importante que ustedes tengan este tema en el número de la revista y, si aquí hay antropología y sociología, ¿por qué no hacer antropología y sociología urbana? Hay mucho que se dice de la ciudad, pero poco es lo que se escribe sobre ella, y la ciudad es, finalmente, nuestro hábitat. Así que vale la pena acercarse a ella desde las diferentes miradas. También hay un tema que a mí me parece interesante: la relación de la mujer con el espacio público y como nosotras, que siempre estamos pensando en la seguridad, encontramos que hay espacios a los que no podemos acceder porque somos mujeres. Vale la pena preguntarse qué significa, como mujer, transitar la ciudad, pasar por una galería o plaza de mercado, por ejemplo. En mi caso, no había nada más molesto y traumático cuando era pelada que mi mamá me llevara a la galería, pero era básicamente por todas las cosas que me decían. Es muy tenaz saber que no puedo usar la ciudad. A veces a la gente le cuesta entender cuál es la importancia del género sobre ciertos asuntos; sobre todo a los hombres, que creen que exageramos. No obstante, las vulnerabilidades son distintas y, por tanto, la manera en que nosotras nos relacionamos con la ciudad. Creo que el género y la ciudad son un asunto importante para explorar, porque he leído sobre esto en otros contextos y, en cambio, aquí no he hallado mucha producción. Sé que hay un seminario que trabaja ese tema, pero desde otra mirada, una no tan espacial. Es chévere que ustedes indaguen por esto.