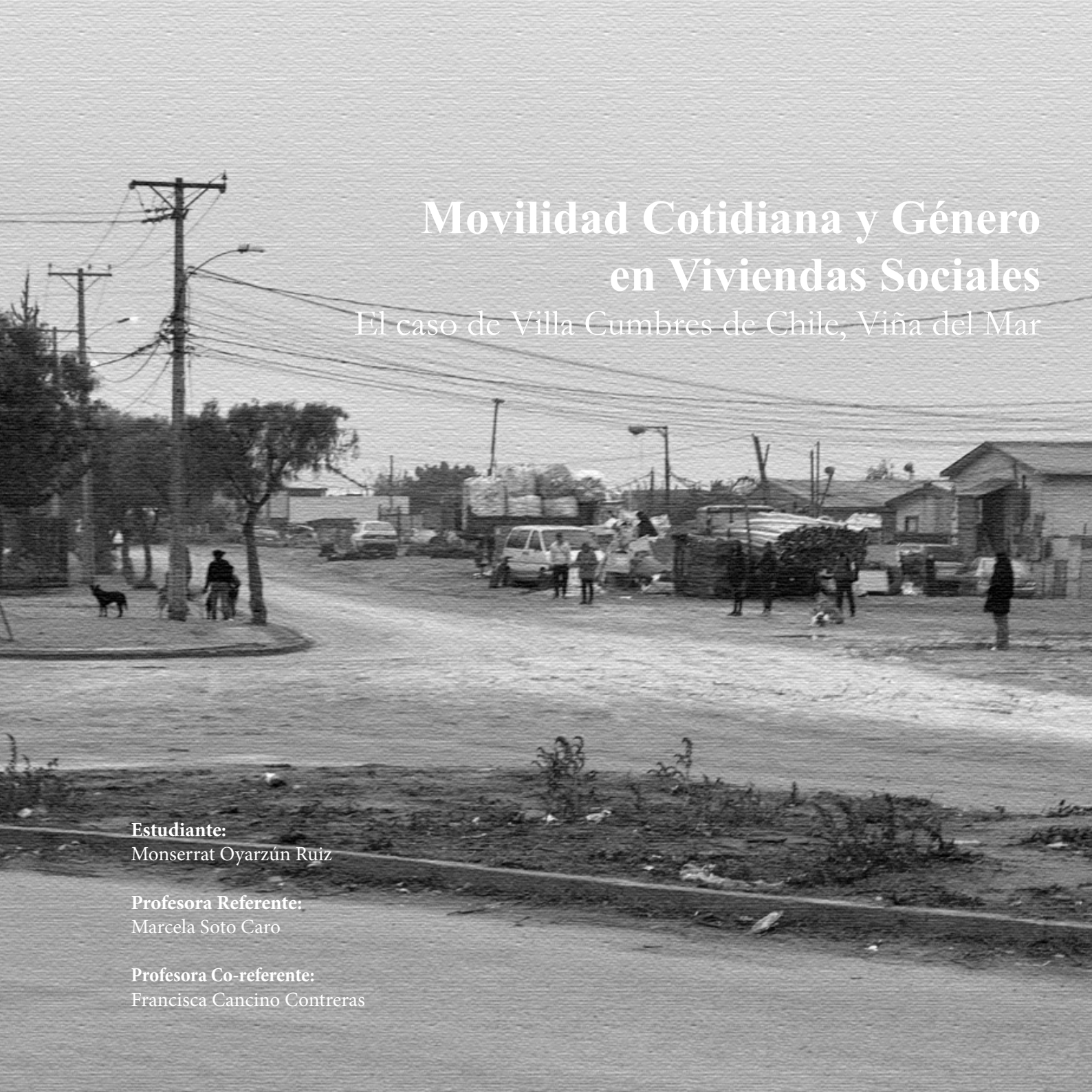


Movilidad Cotidiana y Género en Viviendas Sociales

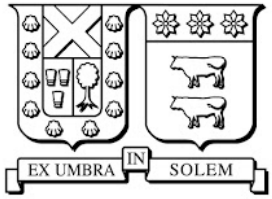
El caso de Villa Cumbres de Chile, Viña del Mar

Estudiante:
Monserrat Oyarzún Ruiz

Profesora Referente:
Marcela Soto Caro

Profesora Co-referente:
Francisca Cancino Contreras

Universidad Técnica Federico Santa María
Departamento de Arquitectura
Valparaíso - Chile



UNIVERSIDAD TECNICA
FEDERICO SANTA MARIA

Movilidad Cotidiana y Género en Viviendas Sociales
El caso de Villa Cumbres de Chile, Viña del Mar

Monserrat Oyarzún Ruiz

Profesoras Referentes:
Marcela Soto Caro
Francisca Cancino Contreras

Julio, 2024

Índice

ACERCAMIENTO 7

Resumen 9
Siglas y acrónimos 11
Introducción 12
Preguntas de investigación 16
Objetivos 17

CRISIS HABITACIONAL Y PROGRAMAS HABITACIONALES 19

Crisis habitacional 21
Subsidios habitacionales 25

MOVILIDAD COTIDIANA Y PERSPECTIVA DE GÉNERO 39

Producción del espacio 41

Movilidad cotidiana 44

METODOLOGÍA 57

Investigación con enfoque de género 59
Investigación de la movilidad cotidiana: 60
Variables de accesibilidad 60
Etnografía multisituada 62
Etapas de la investigación de campo 67

INDICADORES DE GÉNERO Y MOVILIDAD COTIDIANA EN LA REGIÓN 69

Indicadores de género en la región 71
Indicadores de movilidad cotidiana 82

Índice

VILLA CUMBRES DE CHILE, CERRO FORESTAL, VIÑA DEL MAR 89

ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y VÍNCULOS CON LA VIDA COTIDIANA 107

Reunión en sede vecinal de Villa Cumbres de Chile 109
Construcción de la etnografía y análisis de movilidad cotidiana 117
Resultados generales obtenidos 202
Evaluación de las metodologías de estudio con enfoque de género 206

Análisis de las variables de accesibilidad a la movilidad 209

CONCLUSIONES 219

BIBLIOGRAFÍA 229

ANEXOS 237

Tablas de Análisis de datos 238



Paradero fuera de Villa Cumbres de Chile.
Registro propio en sombreo de Alicia.

ACERCAMIENTO

"Si ustedes se levantaran acá a las seis de la mañana y se pararan ahí en la esquina y vieran a toda la gente que tiene problemas. Porque a mí me da pena la gente. Niños chicos esperando para las escuelas y no paran o no pasan. Y llevan al que quieren. (...) De aquí al centro son veinte minutos, pero hay que levantarse a una hora y media antes. Aparte los cabros van como sardinas, como que ellos no tuvieran hijos."

Residente de Villa Cumbres de Chile,
2 de mayo, 2024



Calle cercana a CECOSF de Las Palmas.
Registro propio en sombreo de Alicia.

Resumen

Los subsidios habitacionales buscan dar solución al déficit existente y son promovidos como instrumentos de integración social y planificación urbana. Sin embargo, han tenido como resultado una homogeneidad socioeconómica en el uso del suelo. En este contexto, el estudio de movilidad cotidiana con enfoque de género busca analizar y evaluar la efectividad de estos programas, específicamente en Viña del Mar, Chile. Desde esta perspectiva se puede visibilizar cómo las estructuras sociales predominantes afectan, diariamente, a las personas según su género y otros factores sociales.

El estudio se centra en el conjunto habitacional DS49 Villa Cumbres de Chile, situado en la cima y periferia del cerro Forestal en Viña del Mar. Este proyecto se desarrolló con el objetivo de dar respuesta habitacional progresiva a familias del campamento Parcela 11, el segundo más grande en superficie y el tercero con más familias de la ciudad. La particularidad del conjunto es que se encuentra adyacente al campamento, por lo que el cambio territorial no fue abrupto. No hubo mayores problemas de adaptación pues ya conocían las características del sector y pudieron mantenerse las redes de apoyo establecidas.

Para realizar la investigación se hace una etnografía multisituada a 4 residentes de la villa. En su construcción, se considera cómo el género y su intersección con otras características pueden condicionar y determinar la movilidad de las personas. La información se obtiene mediante el sombreo a un día representativo de la rutina y entrevistas que exploran prácticas de movilidad y sus vínculos con la vida cotidiana.

Los resultados de la investigación revelan cómo el género y la ubicación periférica de la vivienda sí condicionan y determinan la movilidad cotidiana. Las labores reproductivas recaen principalmente en las mujeres y deben invertir tiempo y trabajo para cumplirlas, aumentando también la carga mental. Superponiendo otros factores como edad, nivel de ingresos, capacidades físicas u otros, se visibilizan aún más los efectos de las desigualdades sistémicas. Estas consecuencias se reflejan también a nivel espacial, existiendo una concentración de servicios en el centro -plan- de la ciudad y una mala red de transporte público, dificultando su acceso. Los factores sociales, largas distancias y falta de tiempo dificultan la reproducción social, impactando directamente en la calidad de vida y movilidad cotidiana.

Palabras clave: Movilidad cotidiana, Género, Vivienda Social, DS49, Desigualdad

Abstract

Housing subsidies aim to address the existing housing deficit and are promoted as instruments of social integration and urban planning. However, they have resulted in socioeconomic homogeneity in land use. In this context, the daily mobility study utilizes a gender-focused approach to analyze and evaluate the effectiveness of these programs, specifically in Viña del Mar, Chile. From this perspective, it is possible to visualize how predominant social structures affect people daily according to their gender and other social factors.

The study focuses on the DS49 Villa Cumbres de Chile housing complex, located at the top and periphery of Cerro Forestal in Viña del Mar. This project was developed with the objective of providing progressive housing solutions to families from Campamento Parcela 11, the second largest in terms of area and the third with the most families in the city. The peculiarity of the complex is that it is adjacent to the camp, so the territorial change was not abrupt. There were no major adaptation problems as they already knew the characteristics of the sector and were able to maintain the established support networks.

To carry out the research, a multi-sited ethnography is conducted with 4 villa residents. In its construction, it is considered how gender and its intersection with other characteristics can condition and determine people's mobility. Information is obtained through shadowing a representative day of the routine and interviews that explore mobility practices and their links with daily life.

The research results reveal how gender and the peripheral location of housing do condition and determine daily mobility. Reproductive tasks fall mainly on women, and they must invest time and work to fulfill them, also increasing their mental load. Overlapping other factors such as age, income level, physical abilities, or others, the effects of systemic inequalities are further highlighted. These consequences are also reflected at the spatial level, with a concentration of services in the center - plan - of the city and a poor public transportation network, making access difficult. Social factors, long distances, and lack of time hinder social reproduction, directly impacting the quality of life and daily mobility.

Keywords: Daily mobility, Gender, Social Housing, DS49, Inequality

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

MINVU	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
SERVIU	Servicios de Vivienda y Urbanización
DIDECO	Dirección de Desarrollo Comunal
SECPLA	Secretaría Comunal de Planificación
MTT	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
MDSF	Ministerio de Desarrollo Social y Familia
FSEV	Fondo Solidario de Elección de Vivienda
PEH	Plan de Emergencia Habitacional
RSH	Registro Social de Hogares
EP	Entidad Patrocinante
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
BADEHOG	Bases de Datos de Encuestas de Hogares
INE	Instituto Nacional de Estadísticas
ENE	Encuesta Nacional de Empleo
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
OMU	Observatorio de Movilidad Urbana

Introducción

La movilidad cotidiana es un aspecto fundamental de la vida urbana moderna. Tanto en Chile como en el resto de Latinoamérica, las dinámicas de movilidad están profundamente influenciadas por una serie de factores sociales, económicos y culturales debido a un crecimiento urbano rápido y desigual que ha exacerbado las diferencias existentes, incluyendo las de género (CEPAL, 2019; 2022).

Considerando lo anterior, uno de los aspectos importantes a estudiar es el impacto de los roles de género en la movilidad cotidiana. La distribución de roles de género tradicionalmente ha asignado a hombres y mujeres diferentes responsabilidades y expectativas sociales (Butler, 1990; Federici, 2018). Los hombres, históricamente, han sido vistos como los principales proveedores económicos, mientras que las mujeres han sido asignadas a roles domésticos y de cuidado. Estas expectativas no solo afectan la participación de hombres y mujeres en el mercado laboral, sino que también moldean sus patrones de movilidad, determinando cuándo, cómo y por qué se desplazan.

En el contexto chileno, dadas las características del crecimiento urbano y la crisis habitacional existente, se ha buscado entregar solución de vivienda e integración social y territorial por medio de programas subsidiarios estatales. A través de un análisis detallado de estudios de caso, todos provenientes del conjunto habitacional Villa Cumbres de Chile en Viña del Mar, se evaluará la eficacia de los programas habitacionales empleados según sus objetivos por medio de la movilidad cotidiana con perspectiva de género, explorando a su vez cómo los roles de género influyen y afectan la calidad de vida de las personas en el contexto urbano y habitacional actual.

Roles de Género y Movilidad Cotidiana

Los roles de género son un conjunto de expectativas sociales que dictan el comportamiento considerado apropiado para hombres y mujeres (Butler, 1990; Federici, 2018). Estos roles afectan una amplia gama de actividades diarias, incluida la movilidad. En general, las mujeres tienden a realizar viajes más cortos y frecuentes, a menudo asociados con responsabilidades de cuidado y tareas domésticas, mientras que los hombres suelen hacer viajes más largos y directos, relacionados con el empleo remunerado (Jirón, 2007; Gutiérrez, 2017; CEPAL 2019):

1. Responsabilidades domésticas y de cuidado

Las mujeres, en muchos casos, son las principales responsables de las tareas domésticas y el cuidado de niñxs y personas mayores. Estas responsabilidades requieren múltiples desplazamientos a lo largo del día, como llevar y recoger a los niñxs de la escuela, hacer compras, y acudir a citas médicas. Estos viajes son generalmente más cortos y están dispersos en diferentes momentos del día.

Un estudio realizado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile encontró que las mujeres realizan un promedio de 1.5 viajes adicionales por día en comparación con los hombres, y estos viajes adicionales están relacionados principalmente con responsabilidades domésticas y de cuidado. Esto no solo aumenta la carga de desplazamientos para las mujeres, sino que también limita su disponibilidad para trabajos que requieren horarios rígidos o largos tiempos de viaje.

2. Acceso y uso del transporte público

El acceso y uso del transporte público también está influenciado por los roles de género. Las mujeres dependen más del transporte público que los hombres. Sin embargo, la infraestructura del transporte público a menudo no está diseñada para atender distintas necesidades. La falta de rutas directas, la inseguridad en estaciones y paradas, y la ausencia de servicios como baños públicos y áreas de espera adecuadas son barreras significativas para las mujeres.

Además, la inseguridad en el transporte público es una preocupación mayor para las mujeres. El acoso y la violencia en el transporte público son problemas generalizados que limitan la libertad de movimiento de las mujeres y su disposición a utilizar estos servicios. Un informe de la CEPAL destaca que en muchas ciudades de América Latina, incluyendo Santiago de Chile, las mujeres enfrentan un riesgo significativamente mayor de acoso en el transporte público en comparación con los hombres.

3. Diferencias en el uso del tiempo

El uso del tiempo es otro factor crítico que refleja cómo los roles de género influyen en la movilidad cotidiana. Las mujeres a menudo tienen que equilibrar múltiples

responsabilidades, lo que resulta en una gestión compleja del tiempo. Este "trabajo de tiempo" incluye coordinar los horarios de lxs niñxs, las citas médicas y las tareas domésticas junto con sus propias actividades laborales.

La Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo en Chile (ENUT) de 2015 revela que las mujeres dedican en promedio 33 horas a la semana a labores no remuneradas, en contraste con las 18 horas que dedican los hombres. Esta diferencia en el uso del tiempo afecta la disponibilidad de las mujeres para actividades que requieren desplazamientos largos o no planificados, limitando sus oportunidades para el empleo y el desarrollo personal.

El Caso de Villa Cumbres de Chile

Villa Cumbres de Chile está ubicado en la cima del cerro Forestal en Viña del Mar. Fue desarrollado para dar inicio a la erradicación del campamento Parcela 11 a través del subsidio Fondo Solidario de Elección de Vivienda DS49, destinado a proporcionar soluciones habitacionales a familias en situación de vulnerabilidad teniendo dentro de sus objetivos, la integración social y territorial.

El campamento Parcela 11, está compuesto por familias provenientes de Viña del Mar, Santiago y diversas regiones del sur de Chile. La relocalización al entorno inmediato permitió a las familias mantener sus redes de apoyo, pero la falta de infraestructura urbana adecuada podría presentar desafíos significativos.

Dadas sus características, este proyecto ofrece una oportunidad para evaluar la eficacia del programa habitacional por medio del estudio de la movilidad cotidiana en un contexto de vulnerabilidad socioeconómica. El incorporar una perspectiva de género permite reconocer y abordar las diferencias en las dinámicas de movilidad de hombres y mujeres, pudiendo desarrollar soluciones que no solo mejoren la accesibilidad y seguridad del transporte, sino que también promuevan la igualdad de oportunidades y el bienestar de la diversidad de la población al momento de dar respuesta habitacional.

Preguntas de investigación

¿De qué manera el territorio de las viviendas sociales, asignadas a través del subsidio DS49, impacta en la vida cotidiana de las personas beneficiarias a través de la movilidad cotidiana?

Preguntas complementarias:

- ¿Cómo las personas beneficiarias del subsidio DS49 experimentan el acceso a prácticas (trabajo, estudio, entre otros), relaciones y lugares?

- ¿Refuerza esto otras desigualdades, como las de género, y de qué manera?

- ¿Qué factores se deben considerar para abordar las barreras y desigualdades en la movilidad cotidiana identificadas en el estudio para mejorar la calidad de vida de las personas beneficiarias?

Objetivo general

Analizar, desde una perspectiva de género, el impacto de la ubicación de las viviendas sociales asignadas a través del subsidio DS-49 en la movilidad cotidiana de las personas beneficiarias.

Objetivos específicos

1. Identificar variables relacionadas a la accesibilidad en la movilidad cotidiana.

2. Explorar metodologías de investigación adecuadas al estudio de la movilidad con enfoque de género.

3. Reconocer las dinámicas de movilidad cotidiana de personas beneficiarias del subsidio habitacional DS49 en el proyecto Villa Cumbres de Chile.

De la V Región

El 20% de las viviendas en Viña del Mar están ubicadas en tomas

por Claudia Carvajal Rubio

Dispara Ud...
lo publicamos nosotros

Amigo del año le hizo la gracia

Paga un préstamo que no pidió

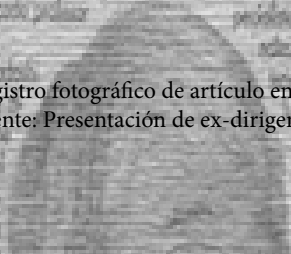
Falsificaron su firma y debe cancelar 300 mil pesos



"Cuando más confianza se le gasta más quiere a mi perro", dijo Luis Mena.

Profesor japonés dice que comemos mucha carne y estamos guatones

Samurai de la vida sana hizo pebre dieta chilena



Registro fotográfico de artículo en diario "La Estrella, 2006.
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".

CRISIS HABITACIONAL Y PROGRAMAS HABITACIONALES

"La política consistirá en reconocer las tendencias del mercado como el principal indicador para determinar la cantidad de terreno que requerirá el desarrollo de las actividades urbanas y la dirección de crecimiento dominante"

Ministerio de la Vivienda y Urbanismo de Chile, "Política Nacional de Desarrollo Urbano", 1981.

Hay 2 mil hectáreas de los Bernales que se incorporarán próximamente al radio urbano

Viña crecerá hacia los cerros

- **Municipio trabaja para** factibilizar condiciones de constructibilidad en esa zona para la clase media.
- **Serviu de Valparaíso** anunció que otorgarán subsidios para incentivar desarrollo inmobiliario.



Más subsidios

Crecimiento e impacto vial

"Cada cierto tiempo nos ilusionábamos con estas noticias, año 2006."

Registro fotográfico de artículo en diario, 2006.
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".

LICITACION REMATE
CHILLAN
LICITACION REMATE

Crisis habitacional

Las políticas urbanas y de vivienda en Chile se basan en enfoques neoliberales establecidas durante la dictadura militar, consolidándose definitivamente en la Constitución de 1980 vigente en la actualidad. Bajo este contexto, el rol del Estado pasa a ser subsidiario, es decir, limita su intervención en el mercado a lo mínimo indispensable, dejando el máximo margen posible al privado y a organizaciones sociales para resolver problemas y satisfacer necesidades sociales. Esto promueve la mercantilización de servicios básicos como salud, educación y vivienda, donde su acceso y la calidad quedan mayoritariamente determinados por la capacidad de pago de las personas. La consecuencia de este modelo tanto en el caso chileno como en otras partes del mundo, establecen una creciente desigualdad social como rasgo estructural del neoliberalismo (Chomsky, 1999; Harvey, 2005, Fraser, 2013, Sassen, 2014).

Si bien ya existía una crisis habitacional antes de la implementación de las políticas neoliberales, la forma de abordar el problema de vivienda desde este nuevo rol subsidiario se modificó: el Estado solo puede intervenir cuando el mercado no opere, ya sea porque privados no encuentran atractivo invertir o porque la población no pueda acceder a los bienes del mercado. Bajo la premisa publicada en el DS Nº420 de 1979 en que se afirmaba que "el suelo urbano no es un bien escaso" (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 1979), éste queda desregulado y dio paso a el fin del ordenamiento territorial organizado por el Estado "de modo de permitir el crecimiento natural de las áreas urbanas, siguiendo las tendencias del mercado" (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 1981). Debido a los problemas socioespaciales que esto produjo, comenzaron una serie de modificaciones respecto al estatus de escasez del suelo y otras políticas que regularon, mínimamente, el mercado del suelo (Imilan, 2016).

Durante este periodo dictatorial, se llevaron a cabo prácticas de erradicación de poblaciones informales hacia la periferia de las ciudades, siendo la base del sostenido proceso de alta segregación socio-residencial en los años siguientes (Sabatini, Cáceres, & Cerda, 2001).

Ya en 1990, con el retorno a la democracia, se consolidó una ciudad segregada, fragmentada y dispersa (Mattos, 2010). Según Imilán en su escrito "Políticas y luchas por la vivienda en Chile: el camino neoliberal" (2016), uno de los aspectos de la política de vivienda urbana de la década que refleja la profundidad del pensamiento

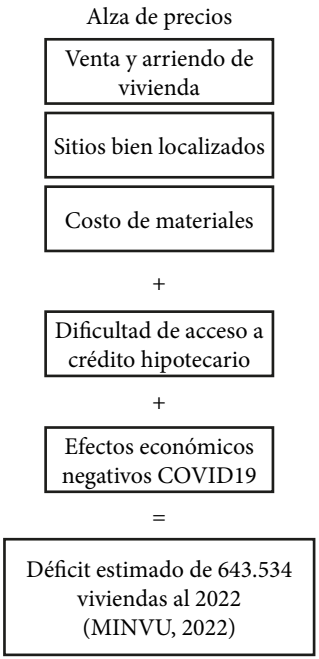


Figura 1. Diagrama problema habitacional en Chile.
Elaboración propia, basado en el Plan de Emergencia Habitacional 2022-2025 publicado por el MINVU, 2022.

neoliberal es la gestión del proceso habitacional, caracterizada por una creciente privatización y el traspaso de tareas del sector público al privado. Esto va acompañado de la construcción masiva y seriada de unidades de vivienda, resultando en conjuntos de menor tamaño y con bajos estándares constructivos, arquitectónicos y espaciales.

El año 2006 se implementa la reforma habitacional "Política Nacional de Desarrollo Urbano y Habitacional". Los ejes de acción estaban centrados en mejorar la calidad de la vivienda, promover la integración social a través de la construcción en áreas con mayor disponibilidad de servicios, promover la participación comunitaria involucrando a la población en actividades de planificación y proyectos de mejora de barrios, y proveer de infraestructura y espacios públicos en áreas vulnerables (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2006).

Al no quedar exenta de problemas, ha habido una serie de reformas tales como el reemplazo del DS174 aplicado desde el 2006 por el Fondo Solidario de Elección de Vivienda DS49 en 2011, la implementación del Programa de Integración Social y Territorial DS19 y el Programa de Regeneración de Conjuntos Habitacionales el 2016, además de mejoras en el Programa de Habitabilidad Rural.

Actualmente, se estima un déficit de casi 650 mil viviendas al 2022 (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2022) y se reconocen los diversos factores que dificultan el acceso al mercado de la vivienda. Estos corresponden al aumento del valor tanto de suelo bien localizado como de los precios arriendo-venta de inmuebles y de los materiales de construcción. Además, el complicado acceso a un crédito hipotecario tanto por los requisitos como por las altas tasas de interés y otros escenarios agravantes, como lo fue la crisis sanitaria por COVID-19 (Fig. 1).

Según un documento del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2022), cerca de 60% de los hogares declara que la principal causa para vivir en un campamento es económica, pues no les alcanza para vivir en la ciudad formal debido al alza de precios en venta y arriendo de inmuebles (Fig. 2). Por otro lado, dados los datos de la Fig. 3, la institución afirma que la situación descrita se relaciona con una regulación insuficiente del mercado inmobiliario, junto a una planificación urbana y una política habitacional que no se han articulado en torno a objetivos públicos comunes,

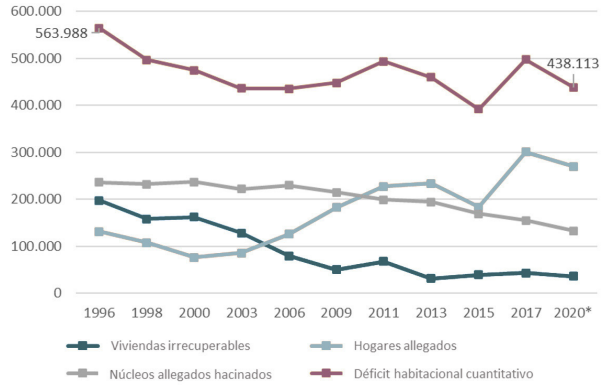
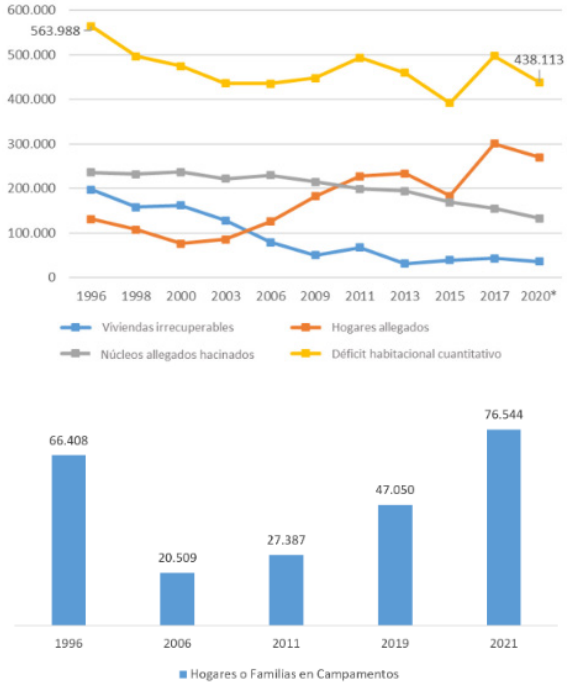


Figura 2. Índice de precios de vivienda general e índices de precios de arriendo (casa y departamento) sobre índice real de remuneraciones, 2011-2021 (2011 – I=100)
Fuente: Centro de Estudios de Ciudad y Territorio, con base en datos del Banco Central de Chile.



Déficit habitacional cuantitativo por componente (1996-2020) y hogares (o familias) en campamentos, 1996-2021
Fuente: Centro de Estudios de Ciudad y Territorio, con base en la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN) de los años respectivos y Catastros de Campamentos 1996, 2006, 2011, 2019 y 2021.
Nota: El déficit habitacional en Casen 2020 no es estrictamente comparable con las versiones previas, debido a cambios metodológicos. No obstante, se muestra aquí de manera referencial.

Figura 3. Déficit habitacional cuantitativo por componente (1996-2020) y hogares (o familias) en campamentos 1996-2021.
Fuente: PEH, MINVU 2022.

generando ciudades fuertemente segregadas. Esto puede reafirmarse con el estudio "Mezcla social e integración urbana: aproximaciones teóricas y discusión del caso chileno" de Javier Ruiz-Tagle y Scarlet Romano (2019), en donde se concluye que, hasta la fecha, los subsidios habitacionales seguían reproduciendo una segregación socioespacial.

Esta segregación tiene mayor complejidad aun si se observa desde una perspectiva de género. Este enfoque permite visibilizar de forma integral los impactos y dinámicas diferenciadas, provenientes de la misma problemática, en diversos grupos de la sociedad a lo largo del tiempo. Considerar cómo se intersecan factores como género, raza, edad, clase socioeconómica, situaciones de discapacidad, entre otros, y las consecuencias que han tenido históricamente, permite crear y avanzar en políticas que promuevan viviendas y ciudades más equitativas (Muxí Martínez, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, & Gutiérrez Valdivia, 2011; Crenshaw, 2014; Amoroso, 2020).

Dado el escenario actual, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo está llevando a cabo el Plan de Emergencia Habitacional 2022-2025 que tiene entre sus objetivos:

"Recuperar el rol del Estado en la planificación y gestión habitacional para avanzar en el derecho a la vivienda digna y adecuada, garantizando la tenencia segura ya sea en propiedad individual, colectiva o en arriendo, evitando los abusos y la especulación."[1]

Este plan considera un enfoque de género y busca contribuir a la reducción del déficit habitacional cuantitativo, favorecer la integración social y la regeneración urbana, entre otras cosas. Para ello, trabaja bajo la Ley sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional (Ley N° 21.450 de 2022, V. y U.), que habilita al Ministerio de Vivienda y Urbanismo con una serie de instrumentos y herramientas de gestión urbana que permiten desarrollar nuevos modelos de producción y gestión de la vivienda. Es decir, por medio de las nuevas facultades que le entrega esta Ley, se busca agilizar las gestiones para la implementación de programas subsidiarios existentes o la creación de nuevos, buscando absorber dentro del periodo mencionado al menos el 40% de la demanda habitacional estimada (260 mil viviendas, de las cuales 91 mil son bajo DS49).

1. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2022, Plan de Emergencia Habitacional 2022-2025 p.16.

Subsidios habitacionales

La entidad a cargo de los subsidios es el Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU), parte del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, tiene por misión:

2. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, s.f. "Sobre MINVU". https://www.minvu.gob.cl/sobre-minvu/

"Garantizar el derecho a la ciudad y a la vivienda digna y adecuada, recuperando el rol del Estado a través de una planificación y gestión territorial que considere la participación de las comunidades, entregando soluciones habitacionales y urbanas oportunas, de calidad, sustentables, pertinentes y seguras para las personas, con perspectiva de género y foco en los grupos de especial atención."

Para cumplir con ello, existen actualmente beneficios tanto a nivel barrial como habitacional. Los primeros tienen por objetivo mejorar la infraestructura urbana, la rehabilitación de espacios públicos, aumentar la seguridad y la prevención de delitos, fomentar el desarrollo comunitario, entre otros. Algunos de estos programas son:

Tabla 1. Subsidios Barriales SERVIU. Elaboración propia basado en la información del sitio web oficial del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. "Beneficios ciudad". https://www.minvu.gob.cl/beneficios/ciudad/

Subsidio	Descripción	Dirigido a	Forma de Financiamiento Total de la Vivienda
Programa de Recuperación de Barrios (PRB)	Intervenciones integrales en barrios deteriorados para mejorar la calidad de vida y promover la cohesión social.	Comunidades de barrios deteriorados.	Subsidio estatal, cofinanciamiento municipal, y participación comunitaria.
Programa Quiero mi Barrio	Intervenciones urbanas y sociales en barrios con altos niveles de vulnerabilidad para mejorar infraestructura y calidad de vida.	Comunidades de barrios vulnerables.	Subsidio estatal, cofinanciamiento municipal, y participación comunitaria.
Programa de Pavimentos Participativos (PPP)	Mejoramiento de pavimentación de calles, pasajes y aceras en sectores vulnerables.	Comunidades en sectores vulnerables.	Subsidio estatal, aportes municipales, y aporte de los beneficiarios.
Subsidio de Mejoramiento de Espacios Públicos	Mejoras en plazas, parques, áreas verdes y otros espacios públicos para fomentar la integración y el bienestar comunitario.	Comunidades de barrios urbanos y rurales.	Subsidio estatal, cofinanciamiento municipal, y participación comunitaria.

Por otro lado, se encuentran los subsidios habitacionales. Estos tienen como finalidad proporcionar soluciones habitacionales adecuadas y accesibles, reducir las desigualdades socioeconómicas y territoriales, y mejorar la calidad de vida de las familias, promoviendo al mismo tiempo un desarrollo urbano sustentable y parti-

cipativo. Estos subsidios pueden ser para mejorar la calidad del inmueble, arrendar una propiedad o para construir o comprar una vivienda nueva.

Para clasificar las distintas condiciones socioeconómicas se utiliza el Registro Social de Hogares (RSH). Este sistema de información tiene como fin apoyar los procesos de selección de personas o grupos familiares beneficiarios de un conjunto amplio de subsidios y programas sociales. Esta base de datos se construye con datos aportados por el hogar y bases administrativas que posee el Estado, proveniente de diversas instituciones, entregando como resultado una calificación socioeconómica según los niveles de ingreso (Fig. 4) (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, 2024).

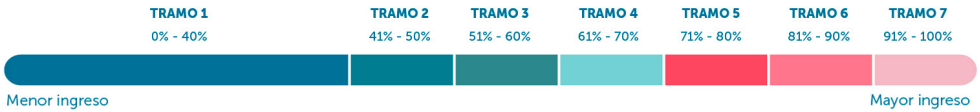


Fig. 4. Calificación socioeconómica de hogares del RSH, por tramo según ingresos . Fuente: MDSF, 2023.

Además, integrando la perspectiva de género mencionada en la misión del ministerio, ha tenido una serie de modificaciones como involucrar nuevas fuentes de información de dependencia y discapacidad considerando que las principales cuidadoras son mujeres, el no incluir los ingresos de pensiones alimenticias impagas:

"Quien las paga en su mayoría son las mujeres jefas de hogar y de acuerdo a los datos que nos entregó Desarrollo Social, jefas de hogar que pertenecen a los estratos más pobres de nuestra sociedad, y, por lo tanto, aquí estamos contribuyendo a que puedan acceder de mejor forma a los beneficios que entrega el Estado"[3]

Entre otras cosas. Por otro lado, una de las críticas hechas a este sistema es el no considerar las deudas existentes, los ahorros ni la capacidad de ahorro de los hogares (Universidad de Chile, 2023).

Aquellos subsidios que buscan la adquisición de una vivienda propia ya sea mediante compra o construcción, abarcan distintos tramos socioeconómicos determinados por el RSH y presentan múltiples formas de financiamiento. Los tres programas con mayor financiamiento y número de familias beneficiadas son los siguientes:

3. Declaraciones de Antonia Orellana, ministra de la Mujer y Equidad de Género al 2023. https://www.desarrollosocialyfamilia.gob.cl/noticias/779-mil-hogares-podran-postular-a-beneficios-del-estado-a-los-que-antes-no-accedian-gobierno-introdu

Tabla 2. Subsidios Habitacionales SERVIU. Elaboración propia basado en la información del sitio web oficial del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. "Beneficios vivienda". https://www.minvu.gob.cl/beneficios/vivienda/

Subsidio	Descripción	Tramo RSH	Monto asignado	Financiamiento de la Vivienda
Fondo Solidario de Elección de Vivienda (DS49)	Compra de una vivienda nueva o usada, o la construcción de una vivienda en un sitio propio.	Hasta 40%	Hasta 950UF	Subsidio estatal + Ahorro previo + Aportes adicionales (opcionales)
Programa de Integración Social y Territorial (DS19)	Fomenta proyectos habitacionales que integren a familias de distintos ingresos, promoviendo la construcción de viviendas bien ubicadas.	Hasta 90%	Hasta 1100 UF sin deuda hipotecaria	Ahorro previo + Subsidio estatal + Bonos
			Con DS1 hasta 1400 o 2100UF	Ahorro previo + Subsidio estatal + Bonos + Aporte (contado o hipotecario)
			Sin subsidio hasta 2200UF	
Subsidio para la Compra de Vivienda (DS1)	Compra de una vivienda nueva o usada, dividido en tres tramos según el valor de la vivienda y el monto del subsidio.	Hasta 60%	Tramo 1 Hasta 1100UF	Subsidio habitacional + Ahorro previo + Aporte (contado o hipotecario)
		Hasta 80%	Tramo 2 Hasta 1600UF	
		>90%*	Tramo 3 Hasta 2200UF	

* Sin exceder los topes de ingresos mensuales familiares establecidos por llamado

Tabla 3. Subsidios pagados programa regular y reconstrucción. Elaboración propia basado en la información entregada por el Centro de Estudios de Ciudad y Territorio, 2023. "Subsidios pagados programa regular y reconstrucción." Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Equipo de Análisis Estadístico y Económico.

Subsidio	Cantidad de subsidios pagados	
	2023	**Total**
Subsidio Fondo Solidario de Elección de Vivienda (DS49)	24.664 unidades	230.875 unidades
	28.581.447 UF	215.447.308 UF
Programa de Integración Social y Territorial (DS19)	25.786 unidades	77.711 unidades
	12.200.036 UF	36.770.384 UF
Subsidio para la Compra de Vivienda (DS1)	11.519 unidades	234.534 unidades
	7.430.061 UF	105.626.817 UF

Estos programas juegan un papel crucial en la política habitacional chilena para lidiar con la crisis habitacional, atendiendo a un gran número de familias y destinando significativos recursos económicos para cubrir la necesidad de vivienda en distintos segmentos de la población.

Una de las características a destacar de los subsidios habitacionales es el gran porcentaje de mujeres beneficiarias. Un estudio del Ministerio de Vivienda y Urbanismo sobre la participación y acceso de la mujer a subsidios habitacionales durante el periodo 2011-2018 (Gobierno de Chile, 2019), arrojó que del total de personas que recibieron el subsidio un 72% son mujeres. Junto a este dato, se suma también la mayor participación de mujeres por sobre hombres en actividades vecinales y que la mayor cantidad de comités de vivienda tienen dirigentas.

"(…) Son ellas las que empujan, son el motor del Minvu, y el motor de una política pública permanente de acceso a la vivienda, de mejoramiento de la misma y de mejor vida en cada uno de los barrios, comunas y ciudades del país".[4]

"Las distintas temáticas lo largo del país, siempre nos las traen las mujeres y vamos con ellas construyendo en los diferentes barrios. Nuestros próximos desafíos van en la mira de invitar a la presencia de los hombres en los barrios Las distintas temáticas lo largo del país, siempre nos las traen las mujeres y vamos con ellas construyendo en los diferentes barrios (…)".[5]

4. Declaraciones de Cristián Monckeberg, ministro de Vivienda y Urbanismo al 2019. https://www.gob.cl/noticias/estudio-del-ministerio-de-vivienda-y-urbanismo-revelo-que-el-72-de-los-beneficiarios-de-subsidios-son-mujeres/

5. Declaraciones de Guillermo Rolando, Subsecretario del Ministerio de Vivienda y Urbanismo al 2019. https://www.gob.cl/noticias/estudio-del-ministerio-de-vivienda-y-urbanismo-revelo-que-el-72-de-los-beneficiarios-de-subsidios-son-mujeres/

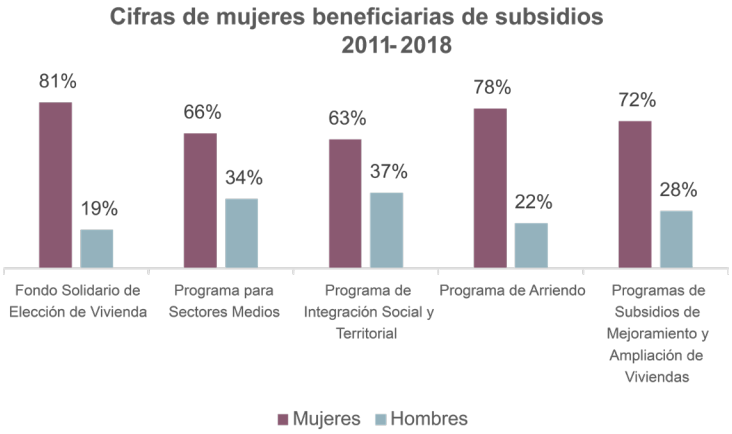


Figura 5. Cifra de mujeres beneficiarias de subsidios 2011-2018.
Fuente: Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Elaboración propia.

Fondo Solidario de Elección de Vivienda DS49

Si bien existe una variedad de programas que se adecúan a distintos tipos de población y localización, el Decreto Supremo Nº49 (DS49) se levanta como un componente clave en la política gubernamental que promueve el acceso a la vivienda. Este subsidio entrega solución habitacional a aquellas unidades familiares que se encuentran en situaciones de vulnerabilidad socioeconómica (hasta el 40% según clasificación del RSH) y que les es imposible acceder al mercado inmobiliario. Es una forma de apoyo financiero al momento de querer acceder a una vivienda y el pago de la totalidad del inmueble se logra a través del subsidio estatal, un ahorro previo de la unidad familiar y opcionalmente aportes adicionales, sin tener que pagar un crédito hipotecario (Fig. 6).



Figura 6. Financiamiento de vivienda bajo el DS49.
Fuente y elaboración: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Entre los objetivos principales del FSEV se encuentran (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2021):

Obj. 1. Planificar de forma estratégica e integral el desarrollo territorial y urbano, desde un enfoque de equidad, integración social y sustentabilidad, permitiendo el acceso a viviendas bien localizadas y a bienes públicos de calidad.

Obj. 4. Contribuir a la disminución del déficit cuantitativo y cualitativo de viviendas.

Obj. 11. Promover y articular medidas afirmativas y acciones orientadas a reducir inequidades, brechas y barreras que limitan el acceso a la vivienda y a la ciudad a grupos de interés.

Actualmente es el programa con mayor financiamiento del Estado y el que más sub-

sidios entrega anualmente (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2022). Esto lo hace tomar un alto nivel de relevancia en las soluciones habitacionales y precisa de constante revisión y mejoras a lo largo del tiempo, modificándose acorde a los valores fluctuantes del mercado inmobiliario y a las realidades de las personas que necesitan acudir a él.

Debido a las múltiples modalidades que contempla, se adapta a distintas situaciones y condiciones existentes de quienes viven el déficit habitacional, logrando abarcar a un mayor número de unidades familiares que requieren solución. Estas son:

Tabla 4. Modalidad CNT. Fuente: MINVU, 2024.

MODALIDAD CONSTRUCCIÓN EN NUEVOS TERRENOS				
Construcción en Nuevos Terrenos CNT	Hasta 963 UF	Entre 10 y 160 viviendas	Incluye urbanización, equipamiento y áreas verdes.	Postulación colectiva

Tabla 5. Modalidad Microrradicación. Fuente: MINVU, 2024.

MODALIDADES MICRORRADICACIÓN				
Pequeño Condominio PC	Hasta 981 UF	Entre 2 y 9 viviendas	En terreno urbano bajo el régimen de copropiedad inmobiliaria.	Postulación colectiva
Construcción en Sitio Propio CSP	Hasta 930 UF	1 vivienda	En sitio que pertenece a la persona que postula.	Postulación colectiva o individual
Densificación Predial DP	Hasta 921 UF	1 o más viviendas	En un terreno donde existe una o más propiedades habitacionales.	Postulación colectiva o individual

Para iniciar el proceso a través de la modalidad Construcción en Nuevos Terrenos (CNT), se necesita la conformación de un comité de vivienda que cumpla con los requisitos establecidos:

Tabla 6. Requisitos comité de vivienda. Fuente: MINVU, 2024.

Conformación socioeconómica del comité	≥70% de sus integrantes deberá pertenecer al 40% más vulnerable de la población según el RSH. 30% restante del grupo, podrá pertenecer hasta el tramo del 90% según el RSH. La conformación del comité es decisión de la asamblea del comité.
Ahorro familiar	El mínimo es de 10 ó 15 UF, dependiendo del tramo del RSH al que pertenezca cada familia. Dependiendo del tipo de proyecto a financiar, se debe contar con ahorro adicional. Es importante no realizar giros en la cuenta de ahorro para la vivienda.
Cumplimiento de requisitos	Cada integrante debe cumplir todos los requisitos del Programa y no tener impedimentos tales como: tener propiedad, estar postulando a otro programa habitacional o haber tenido beneficio habitacional anteriormente.

Una vez conformado el comité acorde a los requerimientos mencionados, es necesario tener en vista un terreno para iniciar el contacto con una Entidad Patrocinante. Este sitio debe cumplir con los requisitos establecidos por el programa que aseguran, en cierta medida, la accesibilidad a distintos servicios y medios de transporte:

Tabla 7. Condiciones de terreno según FSEV DS49. Fuente: MINVU, 2024.

Condiciones obligatorias	Área urbana y contar con agua potable y alcantarillado
Condiciones variables (debe cumplir al menos con 3 de 5)	Establecimiento educacional con dos niveles de escolaridad a 1.000 metros de distancia.
	Establecimiento de salud a 2.500 metros de distancia.
	Transporte público (“paradero de micro”) a 500 metros caminables.
	Equipamiento comercial, deportivo o cultural a 2.500 metros de distancia.
	Área verde pública de superficie igual o mayor a 5.000 metros cuadrados a 1.000 metros de distancia.

Una vez encontrado, se procede a seguir el paso a paso indicado en los medios oficiales del SERVIU.

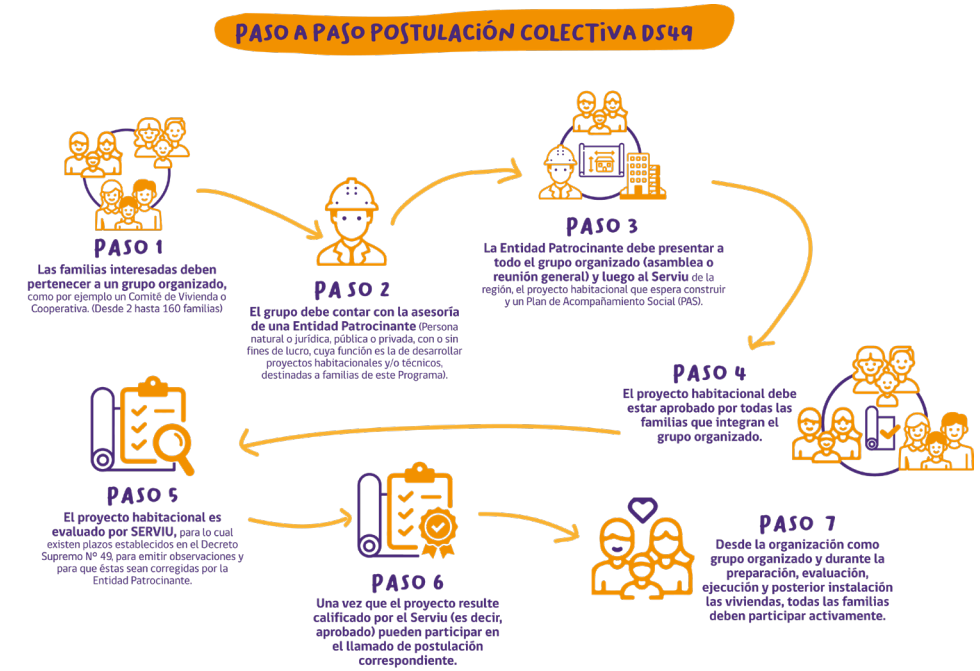


Figura 7. Paso a paso postulación colectiva.
Fuente: MINVU, 2022.

Este procedimiento es más complejo de lo que se refleja en la Fig. 7, lo que conlleva a distintos desafíos entre la coordinación de las instituciones y los comités de vivienda para agilizar el proceso. Debido a esto, el Centro de Formación, Diálogo y Participación "Territorio Ciudadano", en el marco del Plan de Emergencia Habitacional, elaboró un documento que registra el viaje de los comités al hacer uso del FSEV DS49, permitiendo el reconocimiento de puntos críticos y un mayor detalle de las distintas etapas del proceso (Fig. 8):

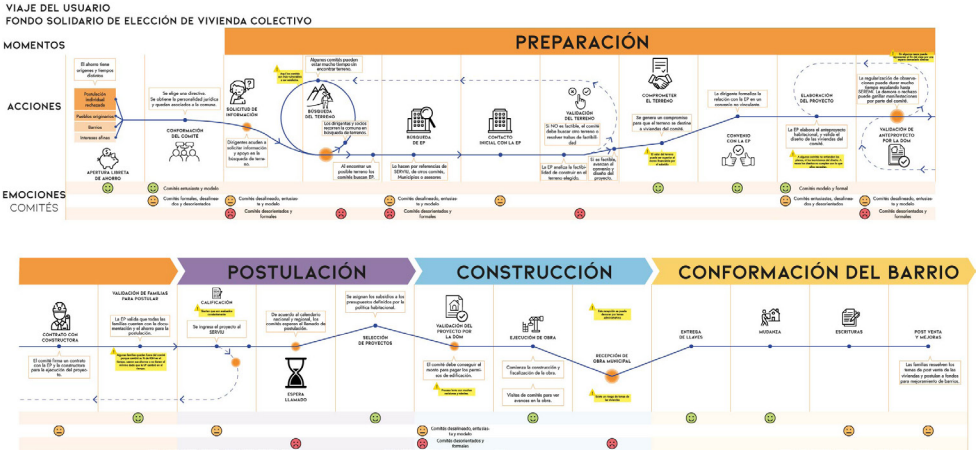


Figura 8. Viaje del usuario en relación al FSEV DS49.
Fuente y elaboración: MINVU, 2023.

Problemáticas asociadas

Una de las características negativas de este programa son los largos trámites y esperas. La búsqueda de terreno, la factibilidad de éste y las gestiones para su compra, además de los distintos trámites que dependen de una institución a otra y la demora en su revisión, alargan la obtención de la solución habitacional y ha llegado a demorar hasta quince años para concretarse en algunos casos (Bravo Rodríguez, 2013; Municipalidad de Lautaro, 2021).

Por otro lado, una de las problemáticas que se han presentado durante la aplicación de estos programas tiene que ver con la relocalización de las comunidades y los desafíos de integración y adaptación que conllevan. En el estudio "La vida después del campamento" (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2018) se analiza cómo el Programa de Campamentos en sus líneas de intervención (radicación a partir de un proyecto habitacional, radicación a partir de un proyecto de urbanización y consolidación barrial, y estrategia de relocalización) impactan en los procesos de integración y adaptación de familias beneficiadas. Si bien en todos los casos la obtención de una vivienda definitiva impacta de manera positiva, en el caso de la relocalización se presentan otros desafíos tales como de reconstruir relaciones sociales en un nuevo entorno, generando un proceso de integración más complejo. Todas las estrategias

requieren un fuerte acompañamiento institucional, pero la relocalización puede provocar un sentimiento inicial de desarraigo y mayor dificultad en la conformación de una comunidad cohesiva y sostenible en su nuevo barrio. También enfatiza que esto es una problemática de género al afectar mayoritariamente a mujeres, pues son ellas quienes suelen asumir roles de liderazgo en comités de vivienda y son las principales responsables de crear y mantener redes de solidaridad en la comunidad. Por un lado, la radicación facilita la continuidad de estas redes, en cambio, la relocalización implica el desafío adicional de reconstruirlas en un nuevo entorno, lo que puede generar una mayor carga para ellas. Además, las mujeres atribuyen gran importancia al acceso a vivienda en términos de cuidado y protección de sus hijxs, pero enfrentan riesgos y desafíos específicos relacionados con la seguridad y la integración social en los nuevos barrios.

Además de este informe, existen otras investigaciones que visibilizan las consecuencias de estas estrategias para dar solución habitacional a las familias que viven en campamentos, tales como "La integración social como desafío: análisis del programa de campamentos en Chile (2011-2018)" (Matus, Ramoneda, & Valenzuela, 2019), "De protagonistas a denegados: el doble trauma en un caso de relocalización post-incendio en Valparaíso, Chile" (Angelcos, Campo, Ropert, & Sharim, 2020) y "Tácticas y estrategias de integración y (auto) segregación en nuevos conjuntos de vivienda social. Reflexiones sobre las experiencias de construcción de comunidad post campamento en Chile" (Matus & Ramoneda, 2019), entre otros.

Implicancias e indicadores de género relacionados

"El sistema sexo- genérico en el que se desenvuelven nuestras vidas determina, muy a nuestro pesar, pautas de comportamientos, actitudes, papeles y protocolos de participación en distintos ámbitos (el entorno familiar, el comunitario, el institucional, etc.) que afectan y se ven afectados por la manera en la que se estructuran nuestros tiempos y espacios." [6]

6. Amoroso, S. (2020). "Urbanismo con Perspectiva de Género. Hacia una Ciudad 'Cuidadora'". Crítica Urbana, p.8.

Bajo la premisa de una estructura no neutral de las ciudades al responder y configurase según las estructuras de poder predominantes en la sociedad (Larsson, 2006; Low, 2009; Valdivia, 2018; Amoroso, 2020), el estar bajo un sistema neoliberal, el objetivo al que responden es al de la acumulación del capital económico, el cual está sostenido en la división sexual del trabajo establecida por los roles de género (Madariaga, 2009; Valdivia, 2018). Debido a esto, es necesario analizar el impacto de la configuración de las ciudades y políticas de vivienda desde una perspectiva de género. Ver cómo impactan la vida de las mujeres y diversidad de personas visibiliza la existencia de experiencias particulares y perspectivas diversas, terminando con la falsa idea de una única experiencia universal de un género neutro (Haraway, 1988; Larsson, 2006).

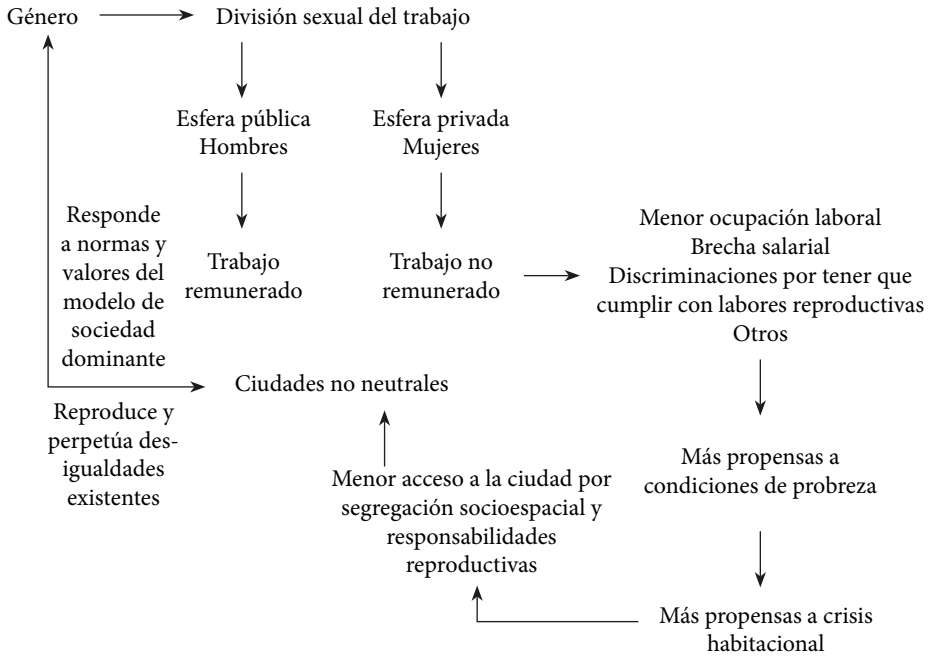


Fig. 9. Diagrama implicancias e indicadores de género relacionados a crisis habitacional. Elaboración propia basado en fuentes citadas dentro del texto.



Figura 10. División sexual del trabajo y espacios relacionados.
Elaboración propia basado en fuentes citadas en el texto.

La división sexual del trabajo corresponde a la manera en que cada sociedad organiza la distribución del trabajo entre los hombres y las mujeres, respondiendo a los roles de género (Federici, 2018). Se basa en la división del trabajo en dos esferas: la productiva y la reproductiva. Por un lado, esfera productiva está compuesta por las actividades que generan ganancia y acumulación de capital -desarrolladas generalmente en el entorno urbano-, mientras que la reproductiva, por aquellas tareas dedicadas al trabajo y cuidado del hogar y familia sin generar ingresos monetarios -desarrolladas dentro del espacio privado-. Como consecuencia, la configuración de las ciudades está moldeada por una concepción de la vida cotidiana fundamentada en esta separación de labores, produciendo una división sexo-genérica de los espacios, relacionando labores productivas/espacio público/masculino y labores reproductivas/espacio privado/femenino (Murillo, 1996; McDowell, 1999; Durán, 2000; Sánchez de Madariaga, 2004; Muxí Martínez, 2009). Esta configuración espacial sirve, al mismo tiempo, como reproductora de las estructuras del sistema (Valdivia, 2018), lo que conlleva a perpetuar las desigualdades de género teniendo consecuencias en distintas áreas, entre ellas, menores posibilidades de entrar al mundo productivo, brechas salariales y, por ende, menor acceso al mercado inmobiliario.

Por otro lado, es de suma importancia tomar en cuenta cómo las transformaciones económicas y tecnológicas también han configurado también el crecimiento y desarrollo de las ciudades (Dupuy, 1992). Estas han acentuado la división sexo-genérica mencionada anteriormente, teniendo consecuencias negativas que afectan su movilidad y uso del espacio urbano. Por otro lado, la introducción de nuevos medios de transporte ha modificado la accesibilidad y la conectividad dentro de las ciudades, pero no ha eliminado las barreras estructurales que perpetúan las desigualdades de género pues las mujeres, a menudo, enfrentan más desafíos debido a la necesidad de combinar viajes laborales con responsabilidades domésticas y de cuidado, mientras que los hombres tienden a tener patrones de movilidad más directos y menos fragmentados (Gutiérrez & Reyes, 2017). Sumado a lo anterior, también existe una diferencia en el uso de los medios de transporte, pues se ha establecido un patrón en el que hombres utilizan más vehículos particulares y las mujeres el transporte público, haciéndolas más vulnerables a las consecuencias negativas de redes de transporte ineficientes (Jaimurzina, Muñoz, & Pérez, 2017) (Montoya, y otros, 2021). Estas diferencias perpetúan la segregación espacial y limitan las oportunidades de las mujeres, impactando su acceso al empleo, educación, servicios u otros.

Algunos indicadores de estas desigualdades son en relación a roles de género y responsabilidades domésticas (labores reproductivas, tiempo y recursos, otros), vulnerabilidad de mujeres en situación de pobreza (madres solteras, violencia de género, otros), desigualdades en el acceso a la vivienda (brecha salarial, propiedad y tenencia, otros), subsidios y programas de vivienda, porcentaje de mujeres postulantes a subsidios habitacionales, impacto en movilidad cotidiana (bajo acceso a servicios, tiempos dedicados a labores reproductivas y productivas, otros), los cuales serán tratados más adelante con mayor detalle.



Micro 412 en plan de Viña del Mar.
Registro propio en sombreo de Cecilia.

MOVILIDAD COTIDIANA Y PERSPECTIVA DE GÉNERO

"Yo creo que igual... Igual, en general, tenemos problemas, por lo menos los que tienen hijos que van al colegio. A nosotros nos cuesta tomar movilizaciones en la mañana porque no nos paran o porque van muy repletas, porque incluso micros que salen desde acá ya acá vienen repletas. O simplemente no quieren parar.
Y todos los días. Por lo menos yo voy a dejar a mis nietas y llegamos todos los días atrasadas. Por más que salgamos temprano, salimos a las 7 de la mañana y ellas entran a las 8. Y aquí van. Al cerro, a la mitad del cerro.
Entonces, algo que debería demorar 10 a 15 minutos, se transforma en una hora y más tarde."

Residente de Villa Cumbres de Chile,
2 de mayo 2024



Paradero no oficial fuera de Villa Cumbres de Chile, considerado punto crítico por residentes.
Registro propio.

Producción del espacio

En la obra "La producción del espacio" (1974), Henri Lefebvre plantea que el espacio no es un simple contenedor pasivo de objetos y eventos, sino que es un producto social activo y dinámico cuyo resultado no es neutral. Es un instrumento en donde se materializan y perpetúan las relaciones de poder, siendo el reflejo de las estructuras sociales, económicas y políticas de la sociedad que lo produce.

También argumenta que, bajo el sistema capitalista, el espacio se transforma en mercancía y un medio para la acumulación de capital, el cual está sostenido por la división sexual del trabajo (Valdivia, 2018; Pérez Orozco, 2014). Siendo el sistema neoliberal una herramienta eficaz que ha permitido que las clases dominantes recuperen y mantengan su poder y control en el contexto del capitalismo moderno (Gérard & Lévy, 2011), se puede explicar cómo las políticas de planificación urbana y las estrategias de desarrollo, provenientes de autoridades estatales y los intereses privados, favorecen los intereses económicos sobre las necesidades sociales y comunitarias, perpetuando también otras desigualdades sociales relacionadas al género, raza, etnia, entre otros, aparte de la económica.

Triada del espacio

Plantea que el espacio se puede analizar desde una triada dialéctica con dimensiones interrelacionadas:

1. Espacio percibido:

Espacio físico y material que se experimenta a través de los sentidos, es decir, elementos tangibles del entorno urbano.

2. Espacio concebido:

Espacio de ideaciones y representaciones, donde planificadorxs, arquitectxs y urbanistas conciben y diseñan el espacio.

3. Espacio vivido:

Espacio de la experiencia cotidiana y subjetiva donde se integran percepciones y

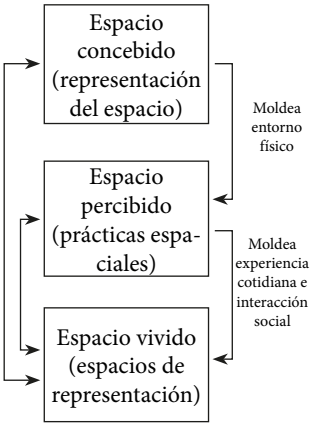


Fig. 11. Diagrama relacionamiento triada del espacio.
Elaboración propia basado en el libro "La producción del Espacio", Henri Lefebvre.

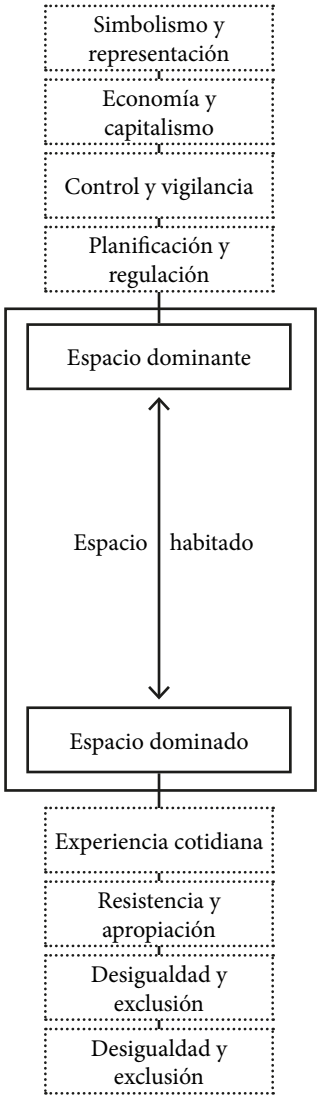


Fig. 12. Diagrama relacionamiento espacio dominado - espacio dominante.
Elaboración propia basado en el libro "La producción del Espacio", Henri Lefebvre.

concepciones del espacio con la vida social y personal, cargado de significados. Es aquí donde se viven y resisten las imposiciones del espacio concebido.

Espacio dominante, espacio dominado y resistencia

Por otro lado, para comprender mejor la manera en que las estructuras de poder controlan la producción espacial, desarrolla los conceptos de espacio dominante y espacio dominado. El primero es producido y controlado por fuerzas dominantes de la sociedad como Estado, instituciones, entre otros, y se concibe y planifica con la finalidad de servir a los intereses de las entidades dominantes. Respecto al espacio dominado, es en donde personas y comunidades experimentan la vida cotidiana bajo las normas y al control del espacio dominante, y en donde también resisten las imposiciones de éste.

Otrxs autorxs también hablan sobre las condiciones de vulnerabilidad y la resistencia de personas y comunidades bajo estas estructuras dominantes. En su ensayo "Vida precaria: El poder del duelo y la violencia" (2006), Judith Butler sostiene que todas las personas poseen una vulnerabilidad corporal por el hecho de ser seres vivos que se pueden enfermar, herir o morir. Sin embargo, afirma que esta vulnerabilidad no está distribuida de forma equitativa. Esta se exacerba bajo ciertas condiciones sociales y políticas que precarizan aún más a ciertos cuerpos por motivos socioeconómicos, género, raza, conflictos armados u otros, planteando también la espacialización de esta condición a través de una distribución geopolítica de la vulnerabilidad corporal. La dependencia de estos factores y la posición que el cuerpo ocupa dentro de las estructuras dominantes es "lo que hace que una vida valga la pena", siendo el reconocimiento de esta vulnerabilidad un factor clave que puede cambiar el sentido y la estructura de la vulnerabilidad misma. En ese sentido, Achille Mbembe en su escrito "Necropolítica" (2011) acuña este término como la instrumentalización de la muerte ejercida por el poder político para controlar a la población. Habla sobre la delimitación de quiénes son "vidas dignas de ser vividas", jerarquizando en base a factores de raza, género, clase social, nacionalidad u otro, las vidas "valiosas" y las "desechables" o "prescindibles" que estarán expuestas a un mayor riesgo de violencia y muerte. Plantea también que las personas y comunidades que son objetos de esta

forma de poder no son entes pasivos, sino que encuentran formas de resistir y construir estrategias de supervivencia en medio de la violencia.

Lefebvre (1974) plantea la necesidad de diferenciar el hábitat, habitante y habitar.

Hábitat, habitante y habitar

Define el hábitat más allá de solo el entorno físico, sino también como el espacio producido socialmente, influenciado por las relaciones de poder y las fuerzas económicas, involucrando viviendas, servicios, infraestructuras y espacios públicos. Por otro lado, habitante es quien vive y actúa dentro del hábitat y que no es pasivo, sino que también es un actor social que interactúa con su entorno participando en su producción y transformación, llevando consigo prácticas cotidianas, experiencias y luchas que influyen y desafían las estructuras espaciales existentes. Por último, concibe el habitar como un proceso activo y dinámico, pues si bien tiene que ver con ocupar un espacio, también se trata de vivirlo y darle sentido a través de las prácticas diarias, implicando una apropiación del espacio que va más allá de su uso funcional, integrando aspectos culturales, emocionales y simbólicos pudiendo ser una forma de resistencia y transformación, donde lxs habitantes reinterpretan y reconfiguran el espacio a pesar de las restricciones impuestas por las estructuras de poder.

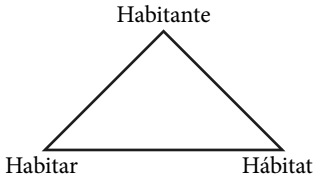


Fig. 13. Diagrama relacionamiento habitante, habitar y hábitat. Elaboración propia basado en el libro "La producción del Espacio", Henri Lefebvre.

Movilidad cotidiana

En la observación del fenómeno de habitar, surge la pregunta de cómo se vive hoy la espacialidad y cuáles son los límites que tiene, pues éstos no siempre son rígidos ni estáticos, revelando al habitar como experiencia dinámica. Al analizar las problemáticas habitacionales, que incluyen los ámbitos de vivienda, entornos y barrios, se debe tomar en cuenta esta experiencia dinámica, móvil, de las personas. Considerando lo anterior, el enfoque de la movilidad cotidiana implica repensar escalas, bordes y relaciones que suceden en estos espacios. Permite observar la cotidianeidad de las personas en todas sus complejidades ofreciendo una forma más situada de comprender el espacio habitado, aportando desde otro enfoque a futuras intervenciones que busquen mejorar las condiciones de vida para las personas (Jirón, 2017).

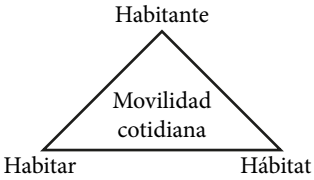


Fig. 14. Diagrama relacionamiento habitante, habitar y hábitat y movilidad cotidiana Elaboración propia basado en el libro "La producción del Espacio" de Henri Lefebvre y su relación con movilidad cotidiana.

"(…) La reproducción de las relaciones sociales de producción, asegurada por el espacio y en el espacio, implica, a pesar de todo, un uso perpetuo de la violencia. Espacio abstracto y violencia van juntos"

Lefebvre, 1974.

Se entiende por movilidad como todos los movimientos que impliquen un cambio en el estado del actor o sistema en cuestión, pudiendo ser de personas, información, bienes, políticas, desechos, entre otros (Brulhardt & Bassand, 1980). Con el paso del tiempo, se ha planteado otras maneras de ver este fenómeno y se han complementado otras formas de analizarlo, que incluyen su análisis desde la forma en la que se relacionan social, política, económica y culturalmente con el cambio de lugar (Massey, 1993; Kaufmann, Bergman, & Dominique, 2004; Lussault, 2005; Urry, 2007; Gutiérrez, 2010).

Bajo esta forma multidimensional de ver la movilidad, se puede describir desde cada una de ellas considerando sus distintas variantes.

Según Veltz (2005) y Lussault (2005), desde la dimensión inmaterial, el campo de la movilidad estudia la tecnología, el capital, el lenguaje, las imágenes o las ideas, poseedores de una auténtica movilidad, organizadora del espacio. Por razones prácticas, definen el movimiento de la realidad física y material con el término "des-

plazamiento", abreviado a rutas de transporte e infraestructura, a diferencia de las telecomunicaciones.

Desde la perspectiva de la cohesión social, García Palomares (2008) define la movilidad como las estrategias que las personas utilizan para organizar sus actividades diarias, cuyo objetivo principal es lograr la mayor eficiencia posible en el uso de las distintas infraestructuras de transporte.

En cuanto a la dimensión sociocultural, Gutiérrez (2010) establece que los componentes son ésta son la conectividad y la sociabilidad. La conectividad corresponde a la materialidad de los entes que intervienen en los procesos físicos de la movilidad, mientras que la sociabilidad tiene que ver con la cohesión social de las entidades que componen una ciudad. Además, propone que la dimensión material de la movilidad está relacionada al transporte e infraestructura, el cual es el componente físico de la movilidad y correspondería a los medios técnicos de desplazamiento y que tienen por finalidad vencer los efectos provocados por la disgregación espacial en la evolución de las ciudades.

Por otro lado, en cuanto a la dimensión física de la movilidad en el entorno urbano, es en el territorio cotidiano donde se lleva a cabo la movilidad cotidiana (Miralles-Guasch, 1998; Kaufmann & Flamm, 2003; Gutiérrez, 2010). A su vez, los espacios cotidianos son compuestos por la dimensión material y la simbólica, donde se manifiesta de la cotidianeidad de las personas (Gutiérrez, 2010).

De esta forma, a partir de la composición de los espacios cotidianos, se puede comprender la movilidad cotidiana como aquella que implica desplazamientos diarios -o no- para el acceso de bienes y servicios dentro de un territorio determinado (Miralles-Guasch, 1998). Esto implica desplazamientos para ir al trabajo, realizar trámites o realizar actividades de ocio, es decir, aquellos que se encargan de seguir con la reproducción social (Jirón, 2007)

Respecto a los desplazamientos, Andrea Gutiérrez plantea la necesidad de entenderlo de su forma ontológica y teolológica. La primera, establece el desplazamiento como el nexo origen-destino que se encontraría dentro de la dimensión material del movimiento. La segunda, hace referencia a la "causa final de las cosas", siendo el

desplazamiento un movimiento entre lugares cuya finalidad son actividades, servicios o bienes donde se sitúan estos movimientos. Dadas estas definiciones, plantea el concepto de desplazamiento como el nexo fin-satisfacción.

Movilidad y motilidad según Kaufmann

Kaufmann define la movilidad como las acciones posibles de movimiento dentro del territorio (2008) y la movilidad espacial como el desplazamiento geográfico a lo largo de una trayectoria específica que se puede describir en términos de tiempo y espacio (2004). Además, agrega que la dimensión espacial de la movilidad es la accesibilidad definida como la facilidad de superar una distancia. La accesibilidad se asocia tanto a características físicas del espacio como a rasgos individuales de las personas, siendo una dimensión física, social y económica. Dado lo anterior, define movilidad cotidiana como un fenómeno complejo y multifacético que va más allá del simple desplazamiento físico que no solo refleja los patrones de transporte, sino también las oportunidades, restricciones y desigualdades que las personas enfrentan en su vida diaria.

Dada esta definición, Kaufmann sostiene que los desplazamientos son una parte esencial de la vida cotidiana y que su estudio debe considerar la complejidad y la multidimensionalidad de la movilidad (2004). Para poder realizar este análisis, plantea el concepto de motilidad, o capital de movilidad, que abarca no solo el movimiento físico de las personas, sino también su capacidad para moverse y las condiciones que afectan su movilidad.

Agrega que los desplazamientos implican un acontecimiento en el territorio que forma parte de la circunstancia que lo construye, por lo que se expresa como "lo que se puede hacer" y no necesariamente como "lo que se quiere hacer", por lo que el tener mayor capital de movilidad no asegura tener una mayor movilidad. Este capital está contenido dentro del capital social, implicando que el capital de movilidad puede variar por sí mismo, reflejando las capacidades individuales para desplazarse y acceder a diferentes espacios. Sin embargo, también puede verse influenciado por

el capital social, ya que las redes de relaciones y apoyos sociales pueden facilitar o limitar las oportunidades y medios de transporte disponibles para una persona. Por lo tanto, las variaciones en el capital social pueden tener un impacto directo en la movilidad cotidiana de los individuos.

Para entender mejor el concepto de motilidad, Kaufmann lo descompone en 3 componentes: accesibilidad, competencia y apropiación.

Accesibilidad

La accesibilidad tiene que ver con las oportunidades y posibilidades de desplazamiento que tiene una persona en un entorno dado. Esto incluye la proximidad y disponibilidad de diferentes modos de transporte, así como la calidad y cobertura de la infraestructura de movilidad. En otras palabras, mide la facilidad con la que una persona puede llegar a diferentes destinos utilizando distintos modos de transporte. Se ve influida por factores como la ubicación geográfica, presencia de redes de transporte público, planificación urbana, existencia de ciclovías y veredas, además de accesibilidad para personas con movilidad reducida. El tener una baja accesibilidad implica limitar las oportunidades y la inclusión social de las personas al no poder acceder a servicios como salud, educación, fuentes laborales, entre otras.

Veltz (1999) sostiene que es fundamental tener acceso a los puntos que conectan las redes para lograr una accesibilidad extensiva en toda la ciudad, ya que estos son clave para satisfacer las necesidades mediante la conexión física. De esta manera, la accesibilidad puede analizarse como la característica que relaciona la cantidad de opciones disponibles para que los ciudadanos accedan a diversos lugares (Burns, 1979) y, con ello, a la satisfacción de sus necesidades.

A partir de estas definiciones, Gutiérrez (2010) propone transformar la idea de "geografía de la accesibilidad" planteada por Ascher (2005), que se define como la forma y el grado de facilidad con que se llega a un lugar, en una "geografía del acceso", refiriéndose a la organización y planificación territorial basada en la interconexión de la movilidad con bienes, servicios y actividades, en lugar de con lugares físicos.

Para las mujeres, existe una precarización de género (Sabaté, 1995) que a menudo impide el acceso a vehículos privados, lo que reduce sus opciones de movilidad y las hace depender de la oferta y condiciones del transporte público, presentando mayores dificultades en su potencial de movilidad.

Competencias

Las competencias están relacionadas a las habilidades, conocimientos y destrezas que las personas necesitan para utilizar diferentes medios de transporte. Esto incluye desde habilidades prácticas hasta la comprensión de cómo funciona el sistema de transporte, pudiendo clasificarse en:

a. Capacidad física (por ejemplo, la capacidad de transferir una entidad de un lugar a otro dentro de determinadas limitaciones)

Las circunstancias personales como la edad, las capacidades mentales y físicas, y el género (en relación con las diferencias en condiciones físicas) determinan las posibilidades de acceder a los medios de transporte (Wachs, 1991) y, por ende, al acceso a la movilidad. Herce (2009) establece que parte de la preservación de la estabilidad social incluye atender a las personas con discapacidad o dificultades de desplazamiento, así como a los recorridos habituales de niños y adultos mayores.

b. Habilidades adquiridas relacionadas con las reglas y regulaciones de movimiento

Entre estas se encuentran los conocimientos específicos y esenciales del territorio de viajes, adquiridos a partir de la experiencia desarrollada en ellos. Además, estas habilidades incluyen la capacidad de informarse sobre el transporte, que en el caso de la locomoción pública implica conocer horarios y recorridos, mientras que en el transporte privado abarca la tramitación y acceso a licencias de conducir, permisos de circulación, etc.

c. Habilidades organizativas

La planificación y sincronización de actividades entre uno o varios integrantes de un núcleo, así como la adquisición de información y habilidades relacionadas con el

desplazamiento, son aspectos cruciales. La experiencia de las mujeres en las actividades domésticas ha llevado a reconocer y vincular sus propios desplazamientos con los de otros grupos no visibilizados, como niñxs, ancianxs y personas en situación de discapacidad. Esta relación con la movilidad de otras personas las hace más sensibles al impacto de las competencias sociodemográficas, como la edad o los contextos familiares (Díaz y Jiménez, 2007), lo que a menudo implica coordinar también con las actividades productivas.

Estas competencias varían de persona a persona y están influenciadas por factores como la educación, la experiencia previa, el acceso a la información y la alfabetización digital. La falta de éstas puede limitar la capacidad de una persona para moverse de manera independiente y segura. Además, se considera que no todos los grupos de personas tienen la misma posibilidad de iniciar un desplazamiento y el mismo grado de acceder a los lugares y, por lo tanto, a los bienes y servicios (Wiel, 1999).

Los desplazamientos no sólo tienen una dimensión individual, sino también una colectiva (Ciuffini, 1993), ya que a menudo implican la movilización de un conjunto de entidades con diferentes capacidades. Basándose en esta idea, Cebollada (2006) señala que es fundamental comprender las capacidades y patrones de desplazamiento de los distintos grupos de población que conforman la estructura social.

Apropiación

Por último, la apropiación se refiere a cómo las personas perciben y valoran sus opciones de movilidad, así como la manera en que utilizan estos recursos en su cotidiano, incluyendo aspectos subjetivos y culturales. Está influenciada por las preferencias personales, las actitudes hacia diferentes modos de transporte, las experiencias previas, los valores culturales y sociales, y las expectativas respecto a la movilidad. La manera en que las personas se apropian de sus opciones de movilidad puede afectar su disposición a utilizar ciertos modos de transporte. Por ejemplo, alguien puede tener acceso a un excelente sistema de transporte público, pero preferir conducir debido a percepciones de confort, seguridad o estatus social.

La movilidad, según Gutiérrez (2010), se desarrolla dentro de un contexto histórico y cultural específico, reflejando la subjetividad de la sociedad y está influenciada por

los niveles tecnológicos, organizativos y culturales de la sociedad (Seguí y Martínez, 2004), además de por la capacidad de las personas para acceder a ellos.

Por otro lado, los viajes se estructuran en función de las necesidades, planes y aspiraciones de las personas. La movilidad expresa la identidad, costumbres y creencias de la gente, reflejándose en el funcionamiento de la ciudad (Montulet, 1998). Así, la movilidad es un fenómeno social determinado por las relaciones, necesidades y modos de vida de quienes se desplazan (Tarrius, 1978).

La estructura familiar y las actividades cotidianas influyen en la organización de los desplazamientos y en los medios utilizados (Fox, 1995). Los intereses y necesidades de los diferentes miembros del hogar, y las estrategias para satisfacerlos, generan una interrelación entre ellos. Herce (2009) plantea que el ejercicio del derecho a la movilidad reside en la realización de oportunidades de desarrollo personal y social, superando una clasificación jerárquica de motivos.

Las estrategias de planificación de la movilidad, ya sean individuales o colectivas, responden a los motivos de viaje y hábitos de la población (Kauffman, 2004). Esta variable social refleja la flexibilidad de las prácticas de viaje, que se adaptan a modalidades modernas de trabajo y nuevas formas de movimiento, organización de cadenas de viajes y reconocimiento de la variedad y dispersión de distancias territoriales (Gutiérrez, 2010). Estas estrategias están relacionadas con el acceso a bienes y servicios a través de viajes fragmentados, encadenados en secuencias funcionales temporales discontinuas y territorialmente distribuidas (Gutiérrez, 2010). Los motivos de viaje deben resolverse mediante tácticas que consideran estas secuencias complejas.

Es socialmente reconocido que las mujeres, debido a sus responsabilidades productivas y reproductivas, son generalmente quienes generan y configuran las estrategias para resolver los desplazamientos complejos (Díaz y Jiménez, 2007). El ciclo vital también influye especialmente en las mujeres, complicándose con los hábitos asociados a la situación familiar. Establecer estrategias implica restituir al actor su parte de iniciativa en la producción de su propia existencia (Godard, 1990), manifestando una de las pocas variables flexibles en el desarrollo de los viajes. En estas estrategias interactúan las condicionantes infraestructurales y los recursos propios y públicos,

involucrando a los usuarios en su relación con el territorio y la forma en que acceden a él.

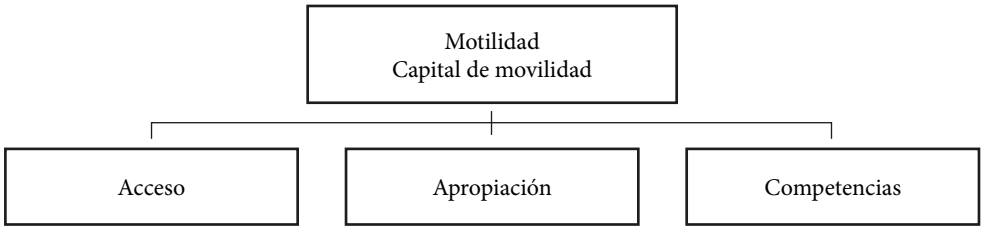


Fig. 15. Diagrama de motilidad, capital de movilidad.
Elaboración propia basado en "Motility: mobility as capital.", Vincent Kaufmann.

Capital social y habitus

Pierre Bourdieu (1979, 1980) plantea el concepto de capital social como los recursos derivados de las relaciones sociales y redes de contactos que una persona posee. Estos beneficios son variados y pueden incluir, entre otros, apoyo emocional, redes de transporte, información, acceso a oportunidades laborales o educativas, haciendo énfasis en que no es solo una cuestión de cantidad de conexiones sociales, sino también de la calidad y la estructura de éstas. Sostiene que el capital social puede convertirse en una forma de capital simbólico, es decir, en un recurso que confiere estatus, prestigio o poder en determinados contextos sociales. Debido a esto, el capital social influye en cómo y cuánto pueden beneficiarse las personas a partir de sus redes sociales y la calidad de éstas, pudiendo por un lado tener un acceso privilegiado a diversos recursos como información, empleo, influencia política o desfavorecerse debido a la falta o mala calidad de éste, contribuyendo a la reproducción de desigualdades sociales al favorecer a aquellos que ya tienen recursos y conexiones.

Complementando lo anterior, varios estudios afirman que el capital social está influenciado por las expectativas dadas por roles de género, las cuales moldean profundamente la naturaleza y el alcance de las redes sociales de las personas (CEPAL - Universidad del Estado de Michigan, 2003; Emmerik, 2006; McDonald & Day, 2010; Walby, 2011). Éstas pueden determinar qué tipo de relaciones se fomentan y qué tipo de apoyo social se brinda a individuxs de diferentes géneros, observándose que

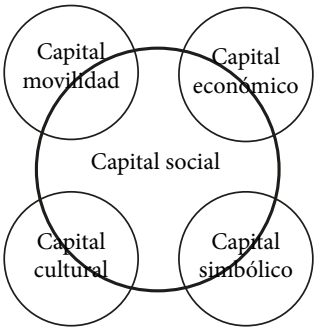


Fig. 16. Diagrama relacionamiento capital social y otros.
Elaboración propia basado en fuentes citadas en el texto.

las mujeres tienden a participar en redes más cercanas y orientadas hacia el apoyo emocional y doméstico, mientras que los hombres pueden estar más conectados a redes que facilitan el acceso a recursos económicos, políticos y profesionales, siendo un reflejo de patrones tradicionales de la división sexual del trabajo. Además, la existencia de normas de género que estigmatizan ciertas formas de participación social puede limitar la capacidad de las mujeres para desarrollar redes que les permitan expandir su capital social. Esto tiene implicaciones profundas para la reproducción de desigualdades de género, pues las mujeres deben enfrentar barreras adicionales para acceder a capital social que las habilite para romper con roles tradicionales y acceder a recursos clave fuera de los dominios tradicionalmente asignados.

Por otro lado, Bourdieu (1979, 1980) habla del habitus refiriéndolo como un sistema de disposiciones adquiridas a lo largo del tiempo por medio de experiencias y socialización que no son conscientemente elegidas, sino internalizadas de manera inconsciente a lo largo del tiempo y en contraste a las estructuras dominantes en la sociedad, por lo que nuevamente quedan susceptibles al género y otras variables. Estas disposiciones guían las percepciones, pensamientos y acciones de las personas en la vida diaria, incluyendo la manera en que se mueven y utilizan el espacio en su entorno y configuran los patrones de movilidad de las personas, determinando cómo y con qué frecuencia se desplazan dentro de su entorno cotidiano. Además, influye en la percepción del espacio afectando cómo perciben y experimentan el espacio urbano, pudiendo incluir preferencias por ciertos vecindarios, sensaciones de seguridad o riesgo en ciertas áreas, y la elección de espacios en los que se sienten cómodos para desplazarse.

Considerando el habitus y el capital social, se puede analizar cómo las prácticas de movilidad cotidiana están condicionadas por las estructuras sociales y recursos disponibles de las personas.

Movilidad diferenciada y género

Se puede entender la espacialización de la desigualdad urbana no solo como enclaves fijos, sino como gradientes móviles, es decir, como un fenómeno que puede alcanzar a varios grupos de habitantes de maneras fluctuantes y diferenciadas (Jirón, 2007). Esto conlleva a preguntarse cómo las condiciones sociales pueden conducir a diferentes experiencias en la ciudad, debido a que las exclusiones no siempre son claramente visibles y que, además, pueden evidenciarse y acentuarse en los límites existentes que separan y conectan a las personas y lugares. Como se habló anteriormente, estos límites están presentes en la ciudad y corresponden a los límites físicos, fronteras sociales, culturales, económicas y tecnológicas, como también pueden ser específicas de cada persona y contexto tales como el dinero, conocimiento de la ciudad, sistema de transporte público, sensación de estar fuera de lugar u otros. La permeabilidad de éstos otorga una oportunidad en la forma en la que las desigualdades se llevan a cabo en áreas urbanas, particularmente por medio de prácticas de movilidad cotidiana (Jirón, 2007; Jirón & Zunino Singh, 2016)

Andrea Gutiérrez (2017) plantea que la falta combinada de automóvil y falta de transporte público es el primer eslabón de un proceso que conduce a situaciones de exclusión. El territorio de la autonomía, definido como aquel que puedes recorrer sin mayor esfuerzo, sin tener que preguntar a una tercera persona para llegar a algún lado a realizar un trámite o compromiso, ni pagar un boleto de transporte (Breton, 2004) se delimita en relación con los medios de transporte que las personas utilizan, siendo el caso de las personas no usuarias de automóvil, delimitado por la caminata.

Paola Jirón (2007; 2016; 2022) plantea que al analizar la calidad de vida a través de una perspectiva de género, se vuelve aparente que las percepciones varían dependiendo de las relaciones de género que se llevan a cabo, las necesidades, los roles, el acceso y el control sobre los recursos que hombres y mujeres tienen, particularmente sobre la capacidad de toma de decisiones que poseen. Si bien las prácticas de movilidad hacen que no se vea la desigualdad de forma explícita, dentro de su complejidad y su multidimensionalidad puede develarse desigualdades de género que pueden exacerbarse por:

- Dimensiones físicas, como la visibilidad, acceso, control sobre los caminos, paraderos de buses, los autobuses, el metro, los parques, etc.

- Dimensión organizacional, que alerta sobre actividades como salir a comprar, cómo se atiende en los servicios de salud, cómo se pagan las cuentas, cómo se accede al trabajo, etc.

- Dimensión temporal como el día y la noche, las estaciones del año, el trabajo o tiempo libre, la familia, las amistades, duración de los viajes.

- Dimensión socioeconómica o cultural respecto a los roles de género, responsabilidades, edad, etnia, educación o ingreso.

Las desigualdades se relacionan al acceso frustrado a recursos, mercados o instituciones. Por consecuencia, las opciones que las personas tienen en su práctica diaria son cruciales para entender cómo se experimentan estas desigualdades.

Por otro lado, estudios realizados con una perspectiva de género han dado luces respecto a cómo las desigualdades de género se reflejan en la movilidad cotidiana a través de ciertos patrones. Sostienen que las mujeres y los hombres presentan distintos patrones de movilidad (Díaz Muñoz et al., 2003; Gutiérrez, 2009; Miralles, 2012; Quirós et al., 2014; Gutiérrez y Reyes, 2010). También afirman que las mujeres son un grupo social sensible a factores espaciotemporales, como la distancia y las condiciones del viaje, la disponibilidad y horarios del transporte público, entre otros (Díaz Muñoz y Jiménez, 2003). También concluyen que en los desplazamientos cotidianos existen importantes sesgos de género debido a las actividades múltiples que las mujeres realizan en su doble papel en la esfera pública y privada (García Palomares, 2008); que la ampliación de roles de las mujeres, incluyendo lo reproductivo y lo productivo, apareja obligaciones múltiples: cuidar a los niños, mantener el hogar, comprar los bienes para el consumo familiar y generar dinero para hacerlo Lazo y Contreras (2009). Este hecho tiene correlato en la experiencia de dificultades asociadas a la diversidad de viajes hechos durante la jornada. Según Tobío (1995) el urbanismo moderno imprime una racionalidad básica a la movilidad cotidiana según la cual unos -los hombres- efectúan los desplazamientos mono-funcionales de largo alcance y otras -las mujeres- los desplazamientos diversificados de corto alcance.

Considerando las implicancias e indicadores de género descritas tanto en este capítulo como en el anterior, las distintas formas de vulneración según las estructuras

sociales dominantes y las formas de resistencia en los distintos espacios por parte de las personas vulneradas, se resalta la importancia de incorporar la perspectiva de género en los estudios urbanos y de acceso a la vivienda al estar más propensxs a distintas formas de violencia. Donna Haraway en su ensayo "Conocimientos situados: la cuestión científica en el feminismo y el privilegio de la perspectiva parcial" (1988) argumenta que todo conocimiento es parcial, localizado y situado, rechazando la idea de una perspectiva universal y objetiva. Al reconocer el contexto específico y las posiciones de quienes producen el conocimiento, se destaca la importancia de las experiencias particulares y las perspectivas diversas. En este caso, el de mujeres que experimentan la ciudad y acceso a la vivienda de manera distinta debido a sus roles y responsabilidades sociales, enfrentándose a desigualdades en acceso a recursos y propensas a situaciones de violencia (Amoroso, 2020; Valdivia, 2018; Muxí Martínez, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, & Gutiérrez Valdivia, 2011). De esta forma, al reconocer las distintas estrategias y patrones para sobrellevar estas desigualdades dentro de su movilidad cotidiana, se complementa la información con el fin de abordar las desigualdades estructurales y promover la equidad de género en las políticas urbanas y de vivienda.



Paradero fuera de Villa Cumbres de Chile.
Registro propio en sombreo de Cecilia.

METODOLOGÍA

"Capturar la experiencia de movilidad cotidiana de la ciudad contemporánea supone aproximarse lo más posible a la acción misma de movilidad, lo cual requiere comprender las interacciones significativas que suceden en el espacio tiempo."

Paola Jirón & Walter Imilán, 2016, "Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva", Alteridades p.56.



Interior de vehículo por camino el Tranque.
Registro propio en sombreo de Alicia.

Investigación con enfoque de género

Dado el aumento de la conciencia sobre las desigualdades de género en distintos ámbitos sociales, este estudio busca abordar la experiencia de las soluciones habitacionales desde la movilidad cotidiana con perspectiva de género. Pese a que no exista una metodología propia o particular del feminismo que vincule de forma directa la perspectiva de género en los estudios, sí existen exploraciones que realizan o proponen un análisis desde este paradigma.

Investigadoras como Susan Fainstein y Lisa Servon, quienes abordan temas como la ciudad justa, desarrollo comunitario y pobreza urbana, sostienen que utilizar el género como categoría de análisis permite cuestionar y modificar los supuestos tradicionales en teoría y práctica. Esto implica cambiar la forma en que se desarrollan teorías, se toman decisiones y se implementan políticas, planteando nuevas preguntas, ampliando los métodos utilizados y reevaluando la información incluida en el análisis (Fainstein & Servon, 2005).

En el artículo "¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?" (Muxí, 2011), se afirma que trabajar con una perspectiva de género requiere entenderlo como una categoría analítica básica que atraviesa tanto el planteamiento teórico como el diseño metodológico, obligando a la metodología a recoger la diversidad de experiencias y necesidades de la población. Se destaca la importancia de considerar la experiencia y realidad particular de las mujeres en trabajos participativos, asegurando igualdad de condiciones, facilitando la participación en distintos horarios y proporcionando apoyo para quienes cuidan de personas dependientes. Junto a esto, se destacan la importancia de incorporar el contexto social en el que se realiza la investigación, pues estos estudios buscan influir en los cambios de las relaciones sociales establecidas en un determinado entorno. Esto hace fundamental analizar los valores predominantes que rigen el contexto espacial y el momento histórico específico para comprender y abordar adecuadamente las dinámicas de género en dicho entorno (Prats, 1998; Muxí, 2011; Novas & Paleo, 2020).

Por otro lado, la implicación política de los trabajos tiene una repercusión directa en la manera en la que se utiliza la metodología y los resultados que se quieren obtener de ella, teniendo por objetivo del estudio influir en el cambio de las relaciones de género. Como consecuencia, la visibilización de la vida cotidiana es crucial, independientemente de la escala del trabajo, pues refleja las actividades diarias de

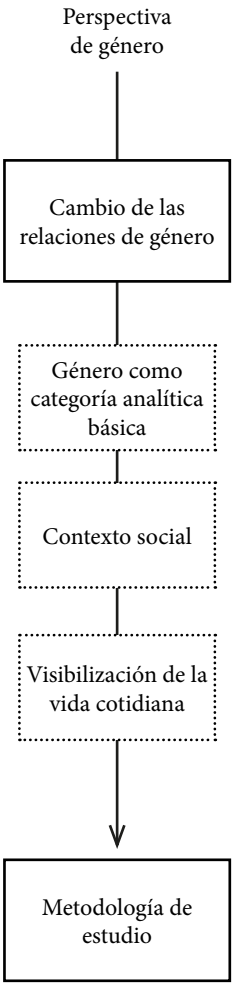


Fig. 17. Diagrama Investigación con perspectiva de género. Elaboración propia basada en la información citada en el texto.

las personas en esferas públicas y privadas. Para evidenciar la complejidad de estas prácticas cotidianas, es necesario una metodología que no invisibilice la realidad de parte de la población.

Considerando lo anterior, la metodología adoptada en esta investigación será transversal, reconociendo que la movilidad cotidiana que está intrínsecamente relacionada con dinámicas de poder, disparidades socioeconómicas y construcciones culturales de género.

Investigación de la movilidad cotidiana: Variables de accesibilidad

Para esta investigación, se empleará como método de estudio de la movilidad cotidiana las características propuestas por Kaufmann (2008) para definir el potencial de movilidad y la accesibilidad de las participantes a los territorios, correspondientes a competencias, apropiación y acceso. Estas variables permitirán evaluar las diferentes dimensiones de los desplazamientos, considerando las características personales de las personas, su relación con el territorio y las particularidades de los destinos:

Acceso

Rango de posibles movilidades según la ubicación del territorio de destino y su contexto.

- Opciones: Gama de medios de transporte disponibles para acceder a determinado territorio, además de los bienes y servicios accesibles en dicho territorio.

- Condiciones: accesibilidad a las opciones en relación con los costos, estrategias y limitaciones del territorio.

Competencia

Habilidades y capacidades específicas de los usuarios del transporte.

- Habilidades físicas: capacidad de moverse y desplazarse, tanto por caminata como utilizando diferentes medios de transporte, considerando las limitaciones existentes.
- Habilidades adquiridas: capacidades aprendidas desarrolladas a través de la experiencia, al tener conocimientos específicos y esenciales del territorio de viajes.

- Habilidades organizativas: capacidad de planificar y sincronizar diversas actividades diarias, gestionar información sobre opciones de transporte disponibles, adaptarse a imprevistos, optimizar rutas y tiempos de viaje, y utilizar tecnología y herramientas de navegación.

Apropiación

Percepción y acceso a los territorios de acuerdo con las habilidades personales.

- Necesidades, planes y aspiraciones: cómo organizan sus desplazamientos en función de sus objetivos y deseos personales

- Estrategias de planificación, motivos de viaje, hábitos: Relaciones propias o interpersonales que influyen en la generación de viajes.



Fig. 18. Diagrama Variables de accesibilidad. Elaboración propia basado en "Motility: mobility as capital.", Vincent Kaufmann.

Etnografía multisituada

La etnografía es un método de investigación flexible proveniente de las ciencias sociales, el cual permite generar múltiples registros descriptivos y analíticos de distintas disciplinas (Jirón & Imilán, 2016) y tiene por objetivo proporcionar una descripción integral y contextualizada de la vida social, revelando cómo las dinámicas culturales y sociales se desarrollan en contextos específicos. Dada esta descripción, una de las características de esta práctica a lo largo del tiempo ha sido obtener un análisis a través de la observación de un territorio fijo, es decir, unidades espaciales delimitadas (Augé, 1995, Kokot, 1991).

Por otro lado, la etnografía urbana aplicada a las prácticas de movilidad en la ciudad se centra en los modos de habitar la urbe (Moser, 2009)(Jirón & Imilán, 2016). Este enfoque distingue entre prácticas cotidianas fijas y móviles. Las actividades fijas o localizables son aquellas realizadas en la vivienda o su entorno cercano, mientras que las actividades móviles son aquellas que implican la movilidad urbana, atravesando diversas escalas físicas y sociales (Sheller & Urry, 2006).

La etnografía multisituada (Jirón & Imilán, 2016) consiste en seguir los desplazamientos de personas o entidades dentro de la ciudad. A diferencia de la etnografía situada, esta metodología permite capturar la relación, experiencia y significado que las personas otorgan al espacio.

Entre las herramientas de la etnografía multisituada, se encuentra la técnica del sombreo (Jirón, 2012), la cual consiste en acompañar a lxs participantes de la investigación durante sus rutinas diarias para observar cómo llevan a cabo sus prácticas cotidianas. En el contexto de la movilidad, esto implica seguir a la persona en todos sus desplazamientos cotidianos, desde que sale de su hogar hasta que regresa. Durante el sombreo, se observa detalladamente las relaciones espaciales que ocurren durante los viajes, incorporando las variables que influyen en cada experiencia de movilidad. Esta observación vivencial de las actividades de transporte permite identificar situaciones cotidianas desde una perspectiva técnica, combinada con la experiencia afectiva. Finalmente, el registro y representación de la experiencia es flexible y se ajusta directamente a los objetivos de quien construye la etnografía.

Para la construcción de la etnografía multisituada en esta investigación, se utilizará como referencia los papers "Transformándome en la 'sombra'" (Jirón, 2012) y

"Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva" (Jirón & Imilán, 2016) que hablan sobre las distintas etapas y consideraciones que se deben considerar al momento de la aplicación de esta metodología.

Selección de casos de estudio

Los únicos requisitos para poder participar de esta investigación es ser mayor de edad y ser residente de Villa Cumbres de Chile. De esta forma, se podrán realizar contrastes según la variedad de personas que se haya estudiado acorde a género, edades, entre otros factores que podrían diferenciar las movilidades.

Construcción de la etnografía

La aplicación consta de cuatro etapas:

1. Entrevista semiestructurada:

Tiene por objetivo ser una introducción a prácticas de movilidad y sus vínculos con la vida cotidiana de la persona estudiada, buscando información sobre el establecimiento de las dinámicas de trabajo, estudio, comercio, recreacionales u otras asociadas a espacios de la ciudad y sus temporalidades. Además, debe indagar sobre el historial de residencia y obtener una valoración sobre su propia movilidad. Por otro lado, se deben tener las siguientes consideraciones:

- Preferentemente en hogar de residencia.
- Recordar el querer visibilizar la vida cotidiana.
- Consultar por utilización de aplicaciones telemáticas para mejor planificación y gestión del tiempo y viaje.
- Presencia de un block y lápices de colores para que quien participe dibuje un mapa o diagrama que refleje su movilidad cotidiana.
- Solicitar de forma explícita destacar, sin excepción, los lugares significativos en sus desplazamientos.

La entrevista buscará ser de forma fluida y adaptada al contexto e información que vaya apareciendo (nivel de privacidad, datos relevantes, entre otros), evitando la estructura de un cuestionario para no limitar la información que entregue la persona entrevistada, teniendo siempre como objetivo mínimo la obtención de las dinámicas y las consideraciones mencionadas anteriormente, permitiendo también la ampliación de factores que podrían no haberse considerado previamente.

2. Jornada de sombreo:

El acompañamiento debe ser desde el momento en que la persona deja su residencia hasta que retorna a ella, durante un día que se considere regular en la rutina. Investigadora no alterará el carácter cotidiano de la movilidad.

Este ejercicio busca observar con profundidad las espacialidades que se develan en el viaje, así como construir los tejidos que incorporan no solo los aspectos corporales, materiales de los otros, los significados y estrategias de cada experiencia, sino además la relación que existe entre cada uno de estos aspectos (modo en que se viaja, tácticas corporales, cuidado de objetos personales, otras).

3. Sistematizar registro del trabajo de campo y escritura de relato etnográfico:

Esta etapa debe orientarse a mapear la experiencia espacial, con capas superpuestas, entrelazadas, de relatos sobre la espacialidad develada a lo largo del tiempo que duraba el trayecto del viaje. En la escritura del relato se debe considerar:

- El relato debe tener una estructura basada en la temporalidad de una jornada.

-La información obtenida de la entrevista debe estar incorporada en la estructura del relato (descripción de la residencia, elementos biográficos del caso, otros) y se deben incluir citas textuales del caso.

- Se sugiere la construcción de un observador externo, autorreflexivo, abierto a la interacción, que hace evidente su presencia en la práctica de movilidad.

- Las variables de cuerpo, materialidad, alteridad, significados y estrategias involucradas en la movilidad en la construcción del relato.

- Cuidar balance en la descripción de la jornada como un continuo de experiencia, sin desconocer la presencia de eventos de mayor intensidad.

4. Devolución del material de registro a participante:

Al final de cada sombreo se muestra preliminarmente la información obtenida de manera gráfica a través de la aplicación, además de conversar sobre lo sucedido el día del seguimiento para aclarar ciertos detalles, dudas u observaciones que podrían aparecer durante la jornada. Posteriormente, se entrega la entrevista transcrita, la información gráfica obtenida y la construcción del relato de la jornada con la información del sombreo y la entrevista integrada. Esto permite compartir resultados preliminares y otras actividades de análisis que puedan complementar el estudio.

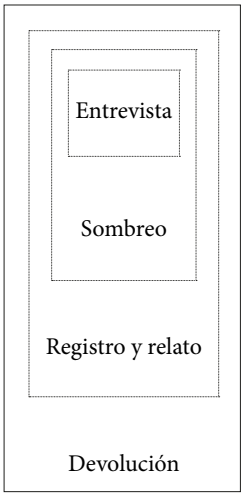


Fig. 19. Nivel de información obtenido en etnografía.
Elaboración propia.

Uso de aplicación MyTracks

Durante las jornadas de sombreo, se utilizará la aplicación *MyTracks* para registrar el recorrido. La elección de este programa está basada en la información que recopila, los análisis que entrega y su funcionamiento:

- Entrega datos de recorrido, velocidad y pendientes.
- Permite tomar fotografías georreferenciadas.
- Exporta información en formatos GPX, KML, KMZ.
- Su funcionamiento no depende de conexión a internet.



Figura 20. Registro de recorrido desde aplicación MyTracks.
Fuente: Registro propio.

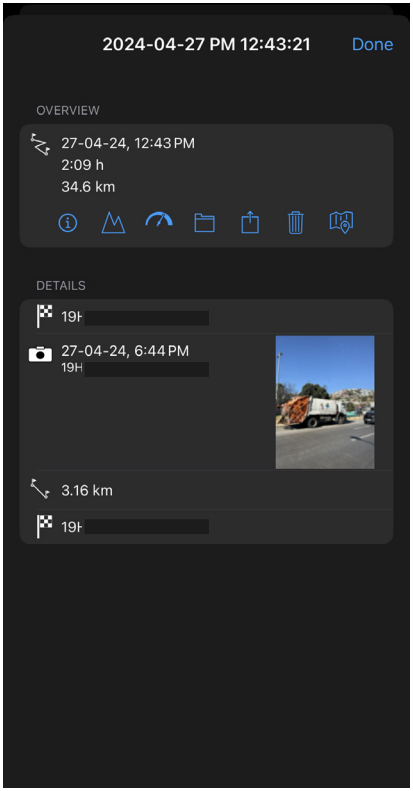


Figura 21. Resumen de información obtenida de un recorrido, por aplicación MyTracks.
Fuente: Registro propio.

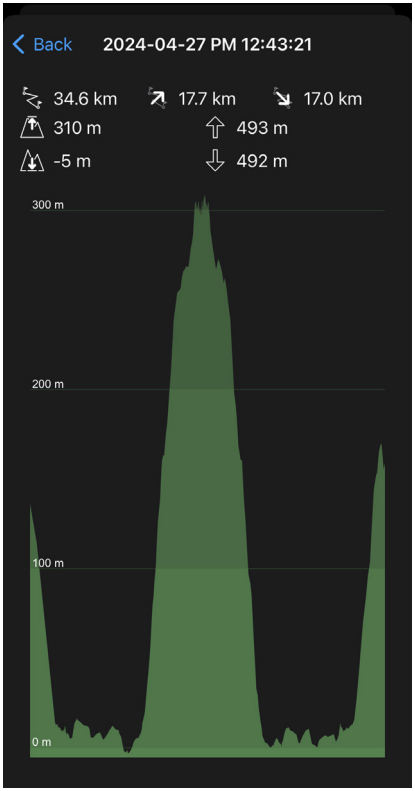


Figura 22. Perfil de elevación v/s tiempo de un recorrido, obtenido por aplicación MyTracks.
Fuente: Registro propio.

Etapas de la investigación de campo

Primera etapa: Acercamiento a la comunidad

Una vez iniciado el contacto con la comunidad, se realizará reunión abierta a la comunidad dentro del sector, pues cualquier persona mayor de edad que sea residente de Villa Cumbres de Chile puede participar.

Tiene por objetivo conocer a lxs habitantes de Villa Cumbres, recopilar información sobre dinámicas y problemáticas comunes que afectan a la comunidad en relación a movilidad, explicar con más detalle los objetivos de la investigación y reunir voluntarixs para la investigación.

Segunda etapa: Realización de entrevistas

Ya reunidas a las personas que quieran participar, se procederá a realizar las entrevistas en modalidad presencial. Idealmente se realizarán en su hogar para tener mayor privacidad y poder obtener mayores detalles. Además, se fijará una fecha para el sombreo en un día que se considere representativo de la rutina.

Tercera etapa: Jornada de sombreo

Se realiza el acompañamiento durante una jornada completa a quienes participen del estudio, desde que salen de su hogar hasta finalizan sus actividades y vuelven. Aquí, se aprovecha de realizar preguntas que hayan surgido después del análisis de las entrevistas y se registra material audiovisual que complemente la información escrita.



Fig. 23. Etapas de la investigación de campo. Elaboración propia.



Micro 412 en cerro Forestal, *"micro de las nanas"*.
Registro propio en sombreo de Cecilia.

INDICADORES DE GÉNERO Y MOVILIDAD COTIDIANA EN LA REGIÓN

"El chofer conoce a todas acá porque siempre toman micro a esta hora. (…) Esta es la micro de las nanas. Todas ellas o la mayoría van a trabajar a Bosques de Montemar, lo sé porque se ponen a hablar de las casas en las que trabajan"

Cecilia, residente de Villa Cumbres de Chile.



Micro 614 en plan de Viña del Mar.
Registro propio en sombreo de Anaís.

Indicadores de género en la región

Esta dimensión proporciona indicadores del ámbito laboral que revelan diversas manifestaciones de la división sexual del trabajo, tanto en el trabajo remunerado como en el no remunerado.

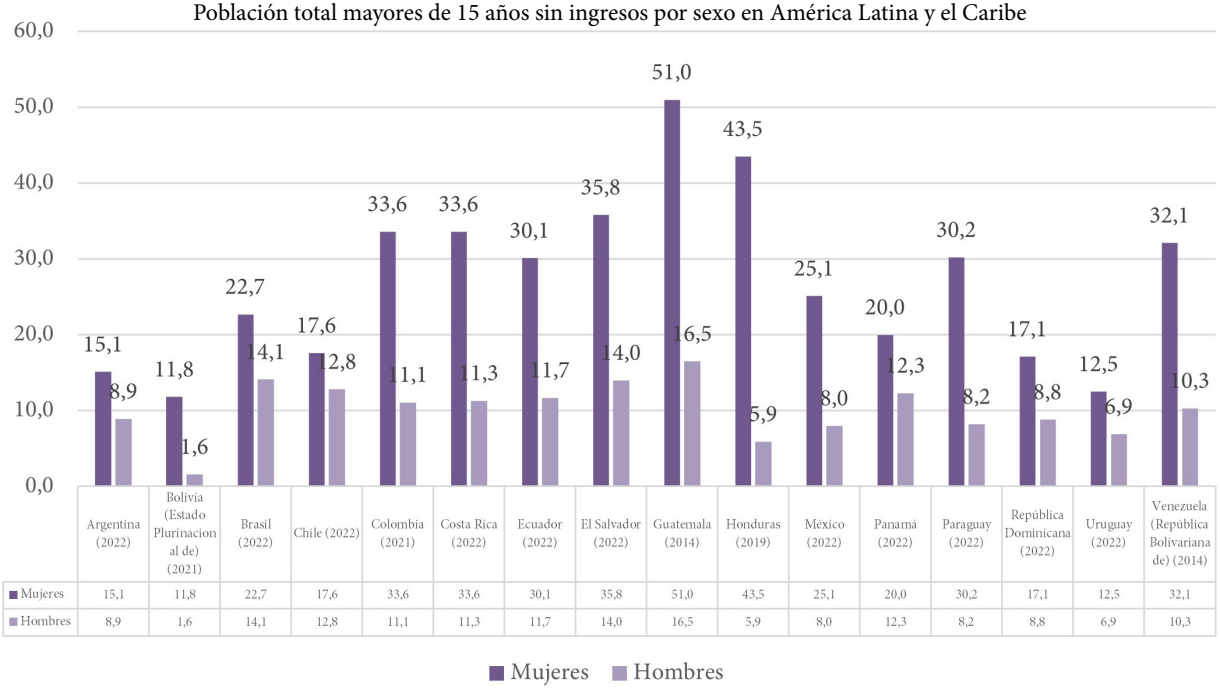
La división sexual del trabajo asigna roles y funciones específicas a hombres y mujeres: las mujeres son responsables de la reproducción, el cuidado de personas y las tareas domésticas, generalmente no remuneradas y realizadas en el ámbito privado, mientras que los hombres se ocupan de actividades remuneradas en el ámbito público. Esta división restringe la participación de las mujeres en el mercado laboral y, aquellas que logran ingresar, enfrentan una mayor carga de trabajo global, combinando su empleo remunerado con el trabajo doméstico y de cuidados no remunerado en el hogar. Esto tieme como consecuencia una limitación su tiempo, capacidad para generar ingresos propios y su participación en el mercado laboral en mayor medida (Subcomisión de Estadísticas de Género SEG, 2024).

A continuación se detallarán distintas estadísticas tanto a nivel latinoamericano, nacional y regional.

Ingreso de las mujeres a la esfera productiva

Tener ingresos propios permite tomar decisiones sobre la administración de recursos económicos para satisfacer las necesidades personales y de otrxs miembros del hogar, lo cual es crucial para la autonomía económica de las mujeres.

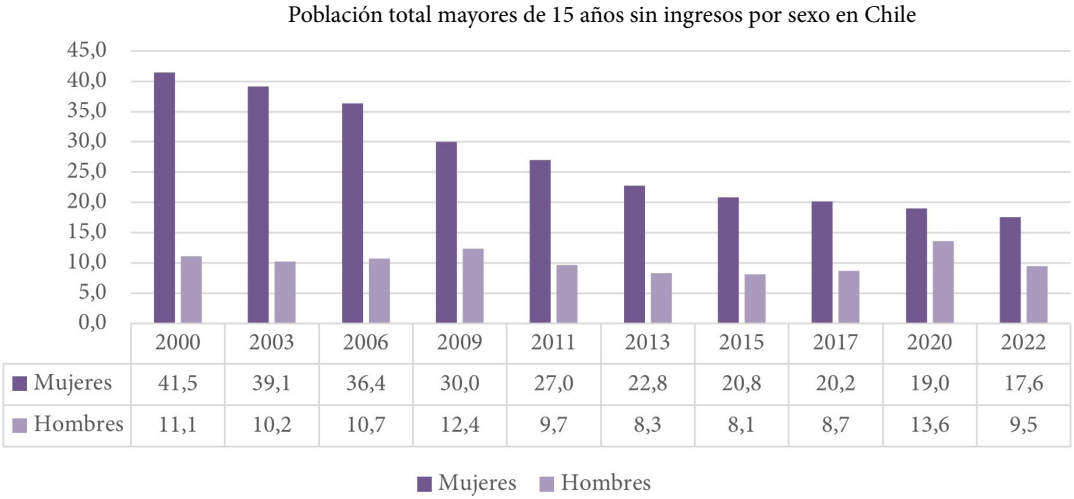
Según los estudios del observatorio de igualdad de género de la Comisión Económica para América Latina y Caribe (CEPAL), aunque a nivel latinoamericano el aumento de la participación laboral femenina ha reducido la proporción de mujeres sin ingresos propios desde finales de la década de 1990, aún una cuarta parte de las mujeres en América Latina carece de ingresos propios, en contraste con una décima parte de los hombres (mayores de 15 años y que no estudian exclusivamente). Esto significa que muchas mujeres en la región dependen económicamente de otras personas, generalmente hombres, lo que las hace vulnerables y dependientes.



	Argentina (2022)	Bolivia (Estado Plurinacional de) (2021)	Brasil (2022)	Chile (2022)	Colombia (2021)	Costa Rica (2022)	Ecuador (2022)	El Salvador (2022)	Guatemala (2014)	Honduras (2019)	México (2022)	Panamá (2022)	Paraguay (2022)	República Dominicana (2022)	Uruguay (2022)	Venezuela (República Bolivariana de) (2014)
Mujeres	15,1	11,8	22,7	17,6	33,6	33,6	30,1	35,8	51,0	43,5	25,1	20,0	30,2	17,1	12,5	32,1
Hombres	8,9	1,6	14,1	12,8	11,1	11,3	11,7	14,0	16,5	5,9	8,0	12,3	8,2	8,8	6,9	10,3

Figura 24. Población sin ingresos propios en Latinoamérica, mayores de 15 años.
Fuente: CEPAL, sobre la base de Banco de Datos de Encuestas de Hogares (BADEHOG)
Elaboración propia.

En Chile, al año 2000 la brecha estaba dada por una proporción aproximada de 1:4, con una brecha de -30,4pp. Esta cifra ha ido disminuyendo con los años, dando al 2022 una relación aproximada de 1:2 con una brecha de -8,1pp.



	2000	2003	2006	2009	2011	2013	2015	2017	2020	2022
Mujeres	41,5	39,1	36,4	30,0	27,0	22,8	20,8	20,2	19,0	17,6
Hombres	11,1	10,2	10,7	12,4	9,7	8,3	8,1	8,7	13,6	9,5

Figura 25. Población sin ingresos propios en Chile, mayores de 15 años
Fuente: CEPAL, sobre la base de Banco de Datos de Encuestas de Hogares (BADEHOG
Elaboración propia.

División sexual del trabajo

Diversos estudios han demostrado que el cumplimiento de labores y roles reproductivos afecta significativamente el acceso de las mujeres a un empleo remunerado (OECD, 2012; UN Women, 2015; ILO, 2018; CEPAL, 2019). Las responsabilidades asociadas al cuidado de personas y las tareas domésticas, que tradicionalmente recaen sobre las mujeres, limitan su tiempo y disponibilidad para participar en el mercado laboral. Esto no solo restringe sus oportunidades de empleo, sino que también influye en la calidad de los trabajos que pueden aceptar, a menudo empujándolas hacia empleos informales o de tiempo parcial que ofrecen menor estabilidad y beneficios. Además, la carga adicional de trabajo no remunerado en el hogar reduce su capacidad de desarrollar habilidades y avanzar profesionalmente, perpetuando así las desigualdades de género en el ámbito laboral.

Nuevamente se muestra una tendencia a nivel latinoamericano, en donde quienes dedican más horas a labores reproductivas sin remuneración son mujeres y a trabajos remunerados son hombres:

América Latina (16 países): Tiempo promedio destinado al trabajo remunerado y no remunerado de la población de 15 años de edad y más, por sexo, según país, último periodo disponible (Promedio de horas semanales)

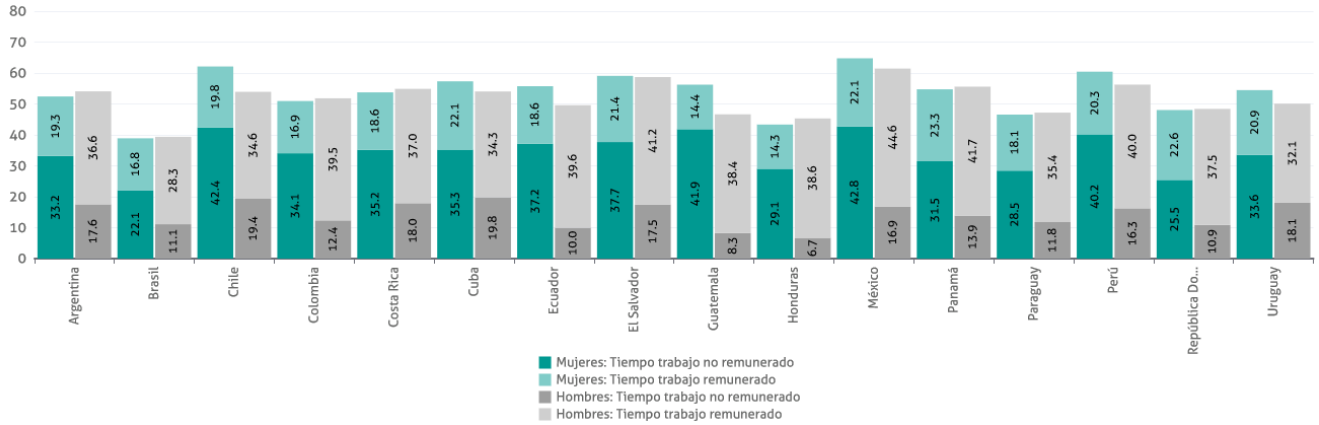


Figura 26. Tiempo promedio destinado al trabajo remunerado y no remunerado de la población de 15 años de edad y más, por sexo, según país, último periodo disponible (Promedio de horas semanales).
Fuente: CEPAL, sobre la base del Repositorio de Información sobre uso del tiempo de América Latina y el Caribe.

En Chile, el único estudio que existe data del 2015 y fue desarrollado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) junto con la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT). Su resultado muestra una brecha de 36,33% en relación con trabajo remunerado y de 15,2% al no remunerado, ambas en desmedro de las mujeres. A nivel nacional, se muestra la brecha de género del tiempo promedio de participación en labores domésticas es de 3,3 horas en días de semana:

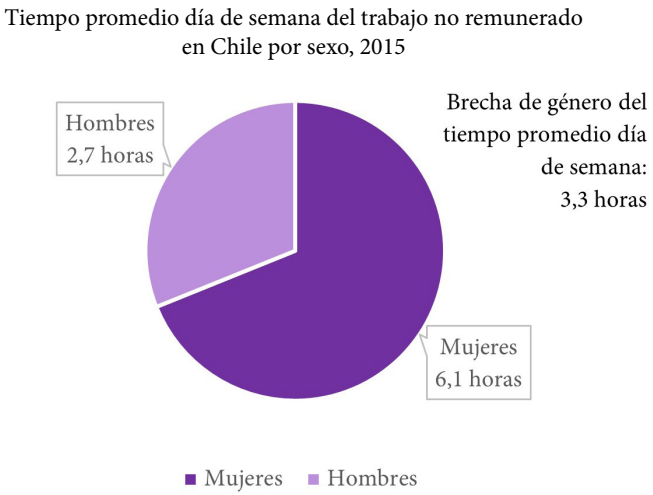


Figura 27. Tiempo promedio día se semana del trabajo no remunerado en Chile, 2015. Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INE), Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT), 2015. Elaboración propia.

Por otro lado, los datos en la Región de Valparaíso muestran resultados parecidos, teniendo 3,1 horas más de participación durante día de semana:

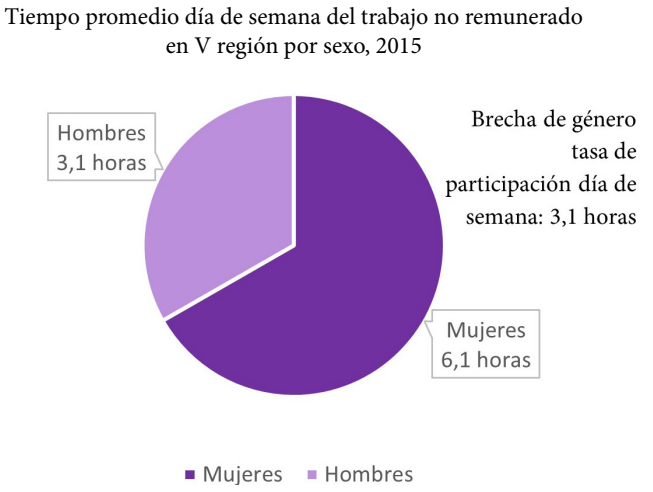


Figura 28. Tiempo promedio día se semana del trabajo no remunerado en Chile, 2015l Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INE), Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT), 2015. Elaboración propia.

Tasas de desocupación y participación laboral

Las tasas de ocupación y desocupación en América Latina y Chile muestran claramente que las mujeres enfrentan mayores desafíos para acceder a un trabajo remunerado en comparación con los hombres. Al 2022, en América Latina y el Caribe, la tasa de desocupación de las mujeres es alrededor del 8,7%, mientras que la de los hombres es del 5,9%:



Figura 29. Tasas de desocupación y participación laboral en América Latina y el Caribe.
Fuente: CEPAL, sobre la base del Repositorio de Información sobre uso del tiempo de América Latina y el Caribe.
Elaboración propia.

Por otro lado, Chile presenta una mayor tasa de desocupación de mujeres pero la brecha por sexo es menor, correspondiente a un 1,1%:



Figura 30. Tasa de desocupación por sexo en América Latina y el Caribe.
Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales de los países.
Elaboración propia.

En cuanto a la tasa de ocupación en Chile, la brecha sí es mayor en relación a la de desocupación siendo esta de un 19,1% en desmedro de las mujeres.



Figura 31. Relación de la población ocupada en el total de la población total por sexo en Chile.
Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales de los países.
Elaboración propia.

Sumado a esta información, en mayo de 2023, el INE y el ENE publicaron datos sobre las tasas de ocupación y desocupación de mujeres en relación con las edades y razones por las cuales no ingresaban al mundo laboral. Esto reveló que:

- La tasa de participación de las mujeres en el mercado laboral fue menor a la de los hombres en todos los rangos etarios.

- El porcentaje de las mujeres ocupadas fue menor a la de los hombres en todos los tramos etarios.

- El 73,1% de las mujeres de 35 a 44 años fuera de la fuerza de trabajo se excluyen del mercado laboral por razones familiares permanentes

- La tasa de desocupación de las mujeres disminuye a medida que aumenta el tramo etario.

Siendo esto un reflejo de cómo afectan las labores reproductivas y la discriminación a las mujeres al momento de querer entrar a la esfera productiva.

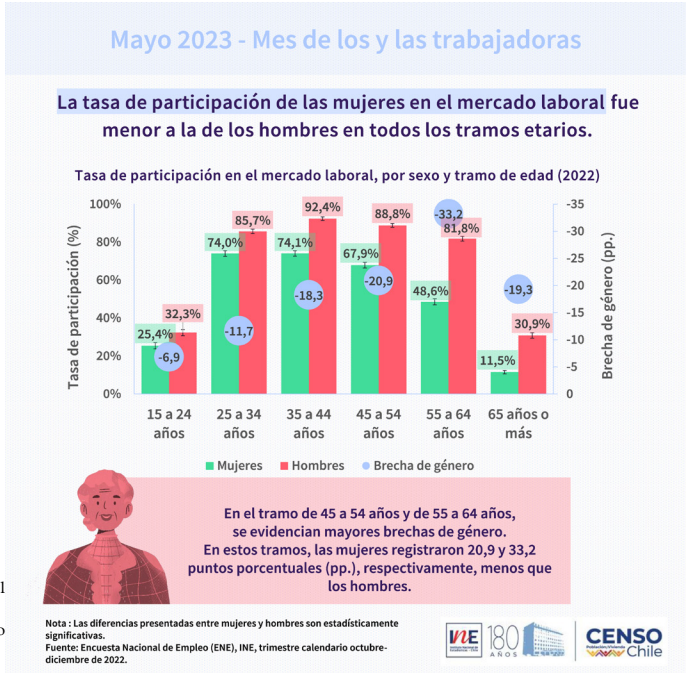


Figura 32. Tasa de participación en el mercado laboral, por sexo y edad (2022).
Fuente: Encuesta Nacional de Empleo (ENE), INE, trimestre calendario octubre-diciembre de 2022.



Figura 33. Tasa de ocupación en el mercado laboral, por sexo y tramo de edad (2022).
Fuente: Encuesta Nacional de Empleo (ENE), INE, trimestre calendario octubre-diciembre de 2022.



Figura 34. Tasa de desocupación de mujeres según tramo etario. Fuente: Encuesta Nacional de Empleo (ENE), INE, trimestre calendario octubre-diciembre de 2022.

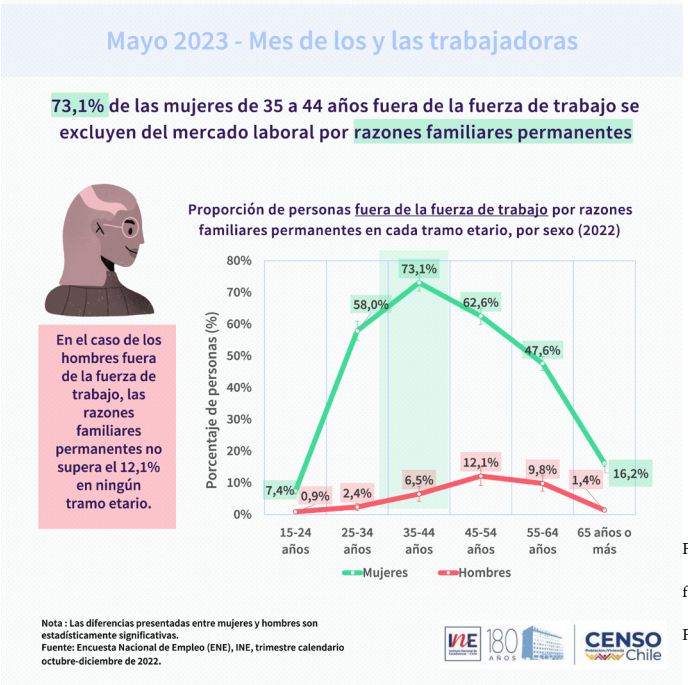


Figura 35. Proporción de personas fuera de la fuerza de trabajo por razones familiares permanentes en casa tramo etario, por sexo (2022). Fuente: Encuesta Nacional de Empleo (ENE), INE, trimestre calendario octubre-diciembre de 2022.

Brecha salarial

Según datos del INE, la brecha salarial al 2022 aumentó a un 25,5%, lo que nuevamente les deja en desventaja entre sus pares hombres:

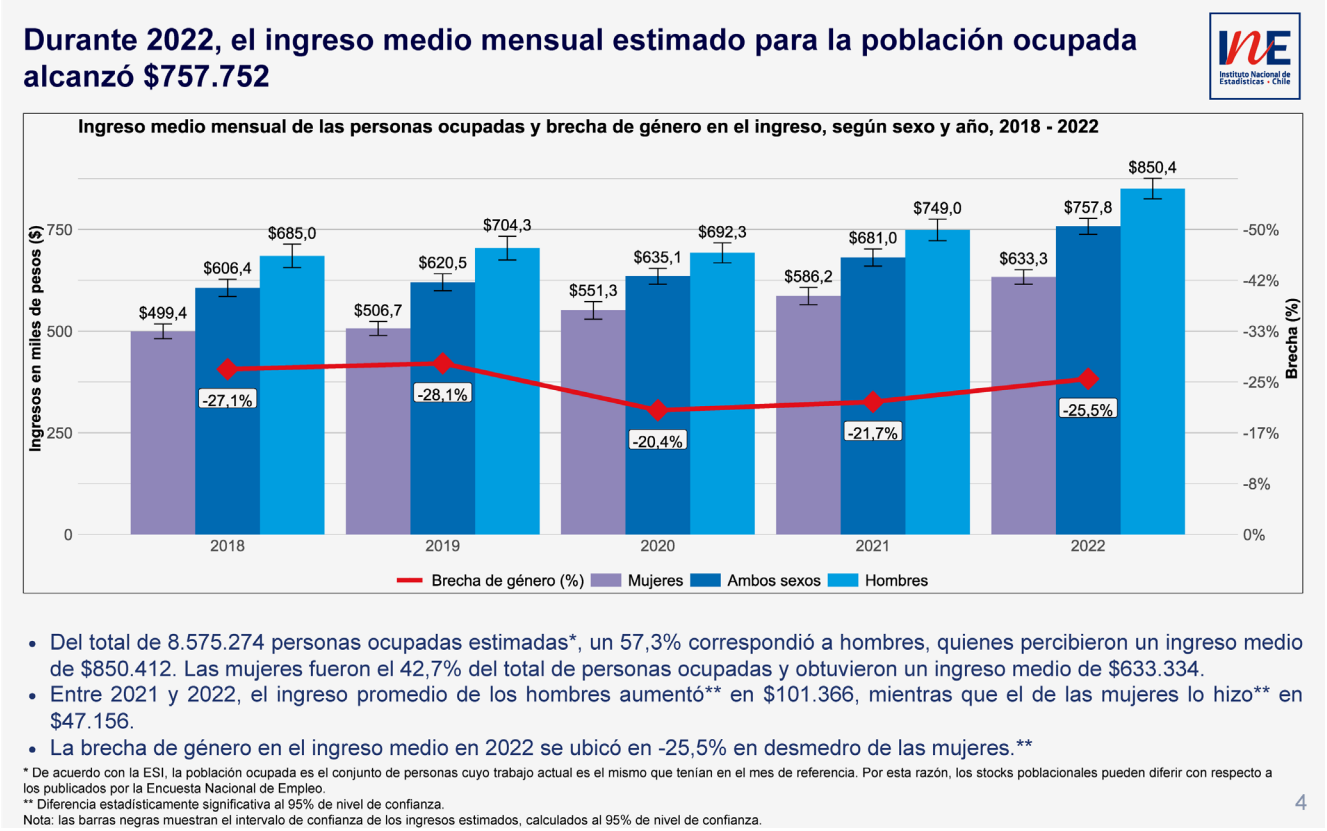


Figura 36. Ingreso medio mensual estimado para la población ocupada.
Fuente: Encuesta Suplementaria de Ingresos (ESI), INE.

En relación a la región de Valparaíso, al año 2022 la brecha salarial correspondía a un 19,55% en desmedro de las mujeres.

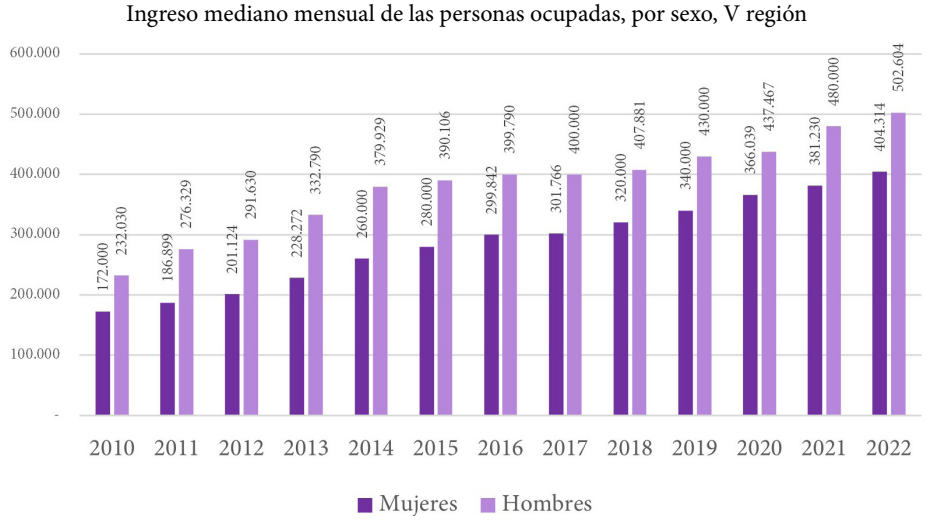


Figura 37. Ingreso mediano mensual de las personas ocupadas, por sexo, V región
Fuente: Encuesta Suplementaria de Ingresos (ESI), INE.

Indicadores de movilidad cotidiana

La movilidad urbana de las personas se define como una expresión y factor que condiciona las formas de vida, además de establecer facultades influyentes en las áreas productivas, sociales y culturales de la sociedad (CEPAL, 2019). Por esto, es crucial para la calidad de vida, el bienestar y el ejercicio de derechos en las ciudades y sus alrededores, además de ser esencial para la convivencia y cohesión social. Sin embargo, en América Latina, el acceso a una movilidad adecuada es frecuentemente un privilegio distribuido de manera desigual dado el crecimiento extendido de las ciudades y la elevada segregación socioeconómica y espacial, exacerbando las brechas de discriminación y exclusión que afectan a ciertos grupos de la población (CEPAL, 2022).

A nivel latinoamericano existen distintas organizaciones que se dedican a recoger datos estadísticos sobre los factores de movilidad a nivel latinoamericano, tales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través de su Departamento de Transporte y el Observatorio de Movilidad Urbana (OMU), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) por medio del departamento de Logística y Movilidad y de la División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos, entre otros, dando información relevante sobre la movilidad urbana y rural.

Al 2018, según un informe realizado por United Nations Department of Economic and Social Affairs, el 81,2% de la población en Latinoamérica y el Caribe vive en áreas urbanas y se estima que para el 2050 esta cifra aumente al 89%. Dado el contexto mencionado anteriormente acerca del crecimiento de las ciudades y la segregación socioeconómica y espacial, se hace relevante tener indicadores que permitan entender mejor las dinámicas de transporte en la región y los desafíos que enfrentan las ciudades y sus habitantes. Información relacionada al acceso de transporte público y costo de éste, motivos de desplazamiento, integración en modos de transporte, infraestructura y mantenimiento vial, entre otros, son necesarios para promover la equidad en el acceso a los diferentes servicios y mejorar la calidad de vida de lxs habitantes de las ciudades.

Según un documento del BID (2022), existe una expansión desmedida del transporte privado en la región que tiene como consecuencia mayores congestiones viales y contaminación (Fig. 38). Además, se observa una menor calidad del servicio de transporte público en relación con la ofrecida en las economías avanzadas, teniendo

entre sus resultados, mayores tiempos de viaje y espera. (Fig. 39).

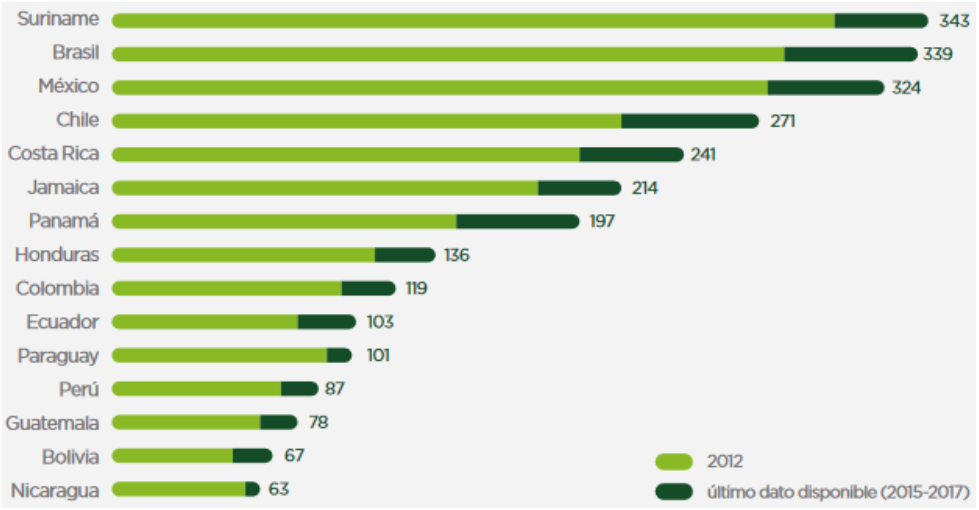


Figura 38. Evolución tasa de motorización 2012-2017
Fuente: BID, 2022.

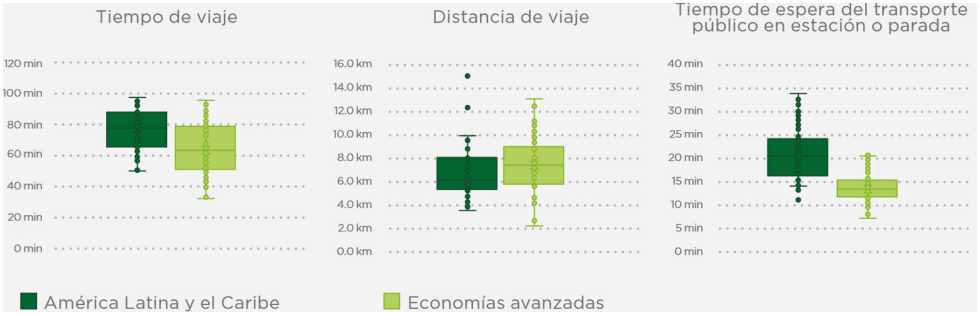


Figura 39. Comparación con transporte público de economías avanzadas.
Fuente: OMU, 2022.

En relación a los medios de transporte utilizados en viajes diarios, un estudio de la OMU (con datos disponibles hasta el 2019) en ciudades metropolitanas muestra que más del 25% de estos desplazamientos son en transporte público, seguido de transporte activo y motorizado dependiendo de la ciudad.

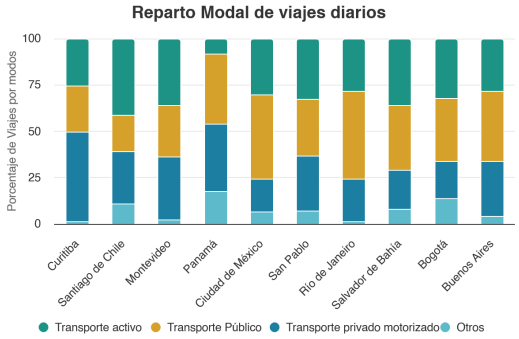


Figura 40. Reparto Modal de viajes diarios.
Fuente: OMU, 2022.

En cuanto a movilidades diferenciadas, un boletín de Facilitación, Comercio y Logística en América Latina y el Caribe de la CEPAL publicado el 2019, establece los determinantes de género en relación con la movilidad urbana en América Latina. Menciona que los desplazamientos entre hombres y mujeres están diferenciados y pautados por los mismos roles que se atribuye socialmente a cada sexo: los hombres tienen desplazamientos tipo "pendular" (del punto de partida al punto de llegada, generalmente, de la casa al trabajo) mientras que las mujeres presentan desplazamientos "poligonales", es decir, múltiples viajes, con diferentes focos entre trayectos, por lo que los roles de género condicionan fuertemente los patrones de movilidad en la región, tanto en los propósitos de viaje, en la distancia recorrida, en el número de paradas realizadas, como en otros elementos del viaje (Figs. 41 y 42).

Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres

	Mujeres	Hombres
Motivos de viaje	Diversos, en función de sus tareas laborales, sociales y relacionadas con las tareas del hogar.	Principalmente laborales.
Distancia	Trayectos concentrados, de corta a mediana distancia, frecuentemente cerca del hogar.	Distancias medianas a largas.
Paradas	Múltiples paradas durante el trayecto.	Limitadas, relacionadas, generalmente, con las responsabilidades laborales.
Origen-destino	Fragmentado, viajes en zigzag.	Trayectos directos de ida y vuelta por razones laborales.
Horarios	Variables.	Durante las horas de mayor congestión.
Viajes acompañados	Frecuentemente, acompañadas de niños y personas mayores y de movilidad reducida.	Menos que las mujeres.
Carga	Coches de bebé, bultos o compras.	Sin carga particular.

Figura 41. Caracterización de los patrones de movilidad de hombres y mujeres.
Fuente: CEPAL, 2019.

Movilidad con fines productivos versus movilidad del cuidado

Movilidad con fines productivos	Movilidad del cuidado
Anteriormente realizados por hombres y cada vez más por las mujeres	Viajes realizados principalmente por mujeres.
De casa al trabajo y del trabajo a casa	Viajes más variados (destinos dispersos o cadena de viaje).
Viajes largos en tiempo y distancia	Viajes más cortos en tiempo y distancia.
Se realizan en su mayoría, en transporte público o en automóvil	Mayoritariamente caminando o en transporte público y en automóvil (según nivel socioeconómico).
	Suelen involucrar a más de una persona.
	Se cargan más cosas (bolsas, herramientas para el cuidado, etc.).

Figura 42. Movilidad con fines productivos versus movilidad del cuidado.
Fuente: CEPAL, 2019.

En relación a los indicadores del Gran Valparaíso, según la Encuesta Origen - Destinos de Viajes Gran Valparaíso (EOD) realizado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) el 2016, se estimaron más de 2,2 millones de viajes personales en un día laboral (Fig. 43), de los cuales el 39% son realizados mediante transporte público, 33% en vehículos particulares y el 26,8% de manera peatonal. De este total, un 28% tienen objetivos laborales, 23,4% con motivos de estudio y el 48,6% dedicado a distintas actividades como compras, salud, ver alguien, comer, trámites, recreación, entre otras (Fig. 44).

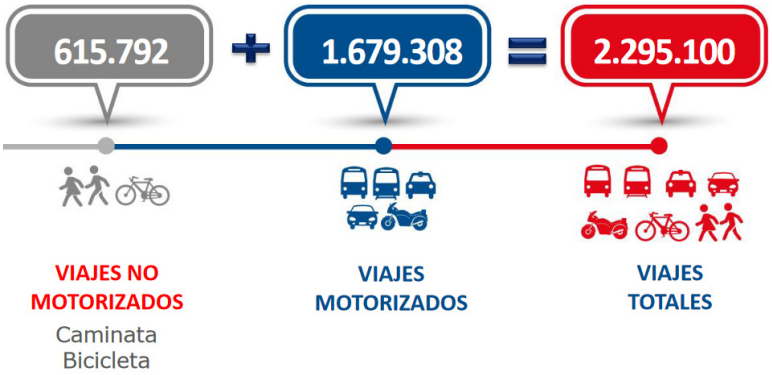


Figura 43. Viajes totales en día laboral
Fuente: EOD 2016, MTT.

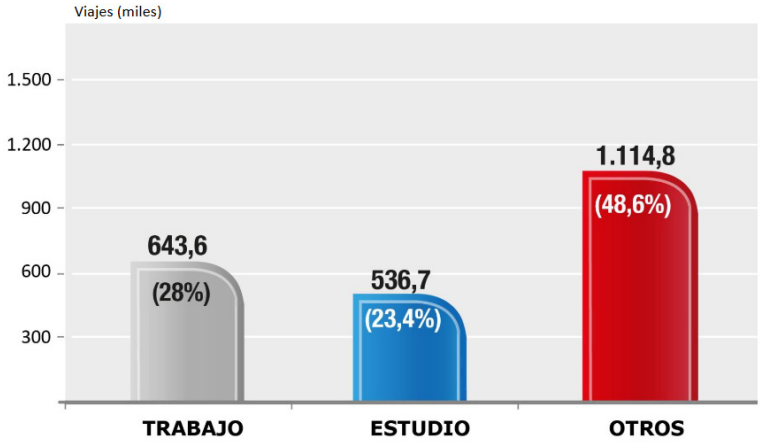


Figura 44. Viajes por propósito en día laboral
Fuente: EOD 2016, MTT.

Por otro lado, se mostraron diferencias en relación con los distintos niveles de ingresos. Se obtuvo que la tasa de generación de viajes motorizados crece con el nivel de ingresos, mientras que la tasa de generación de viajes no motorizados disminuye cuando el nivel de ingresos aumenta (Fig. 45).

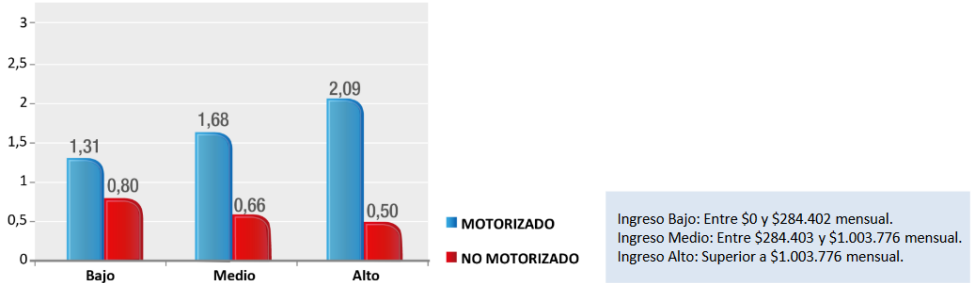


Figura 45. Tasa de generación de viajes por persona en día laboral, por nivel de ingreso del hogar.
Fuente: EOD 2016, MTT.

Además, se establecieron los tres períodos punta: mañana, mediodía y tarde, siendo notoriamente más acentuado el primero (Fig. 46).

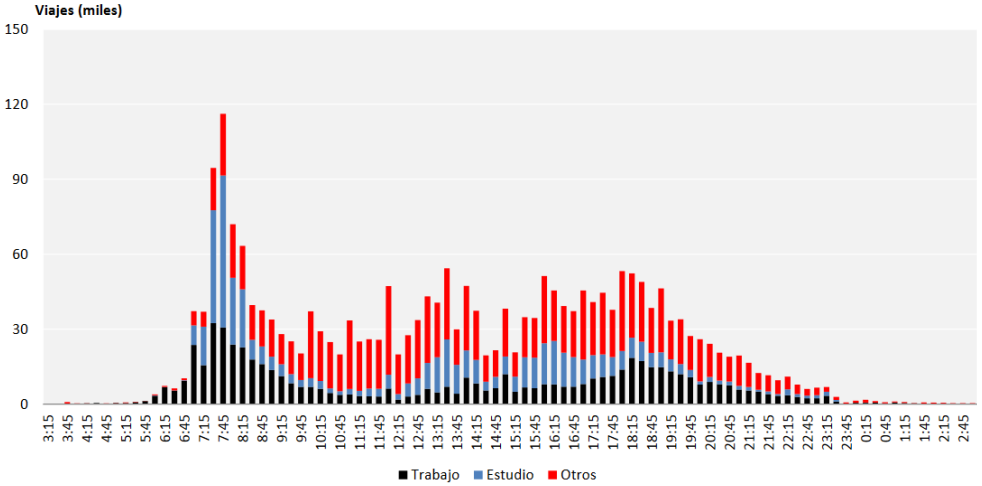


Figura 46. Histograma de viajes por propósito en día laboral.
Fuente: EOD 2016, MTT.

El porcentaje de viajes diarios que se realiza en transporte público es de un 39%, mayor al 33% de viajes que se realiza en transporte privado, y el medio más utilizado durante el día son los buses urbanos (Fig. 47).

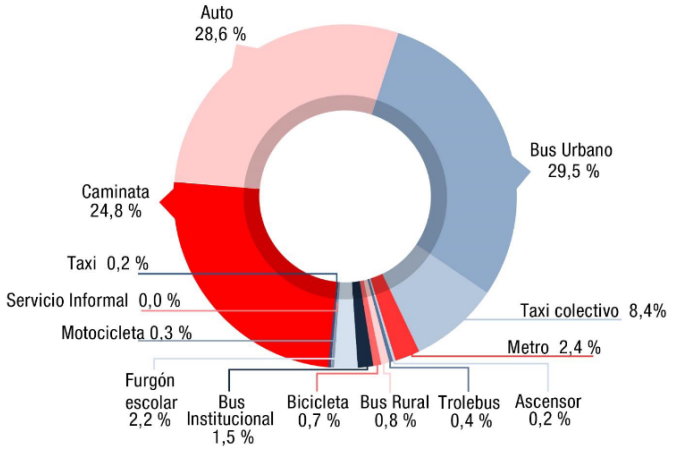
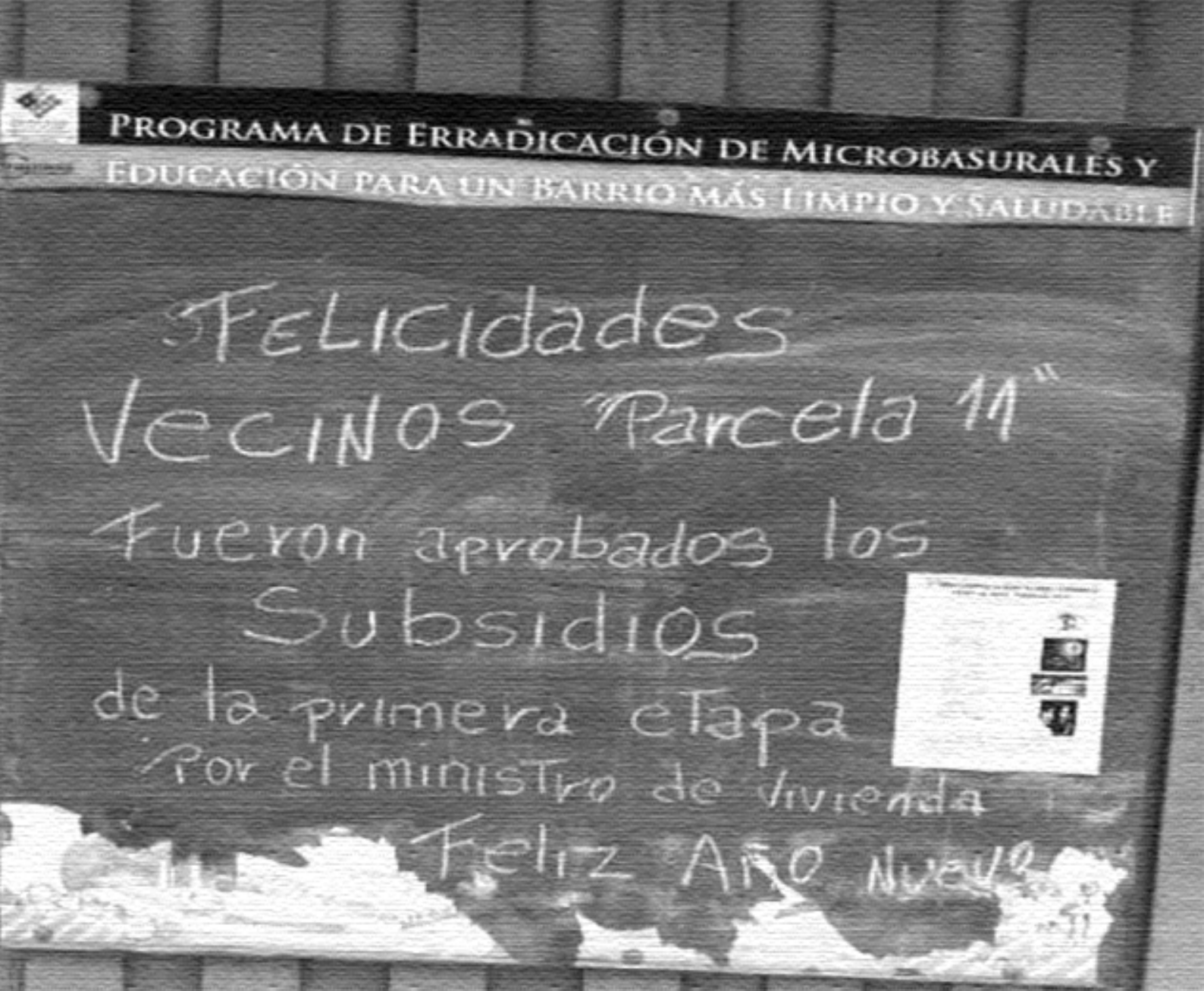


Figura 47. Partición modal en día laboral.
Fuente: EOD 2016, MTT.



"Por fin noticias de los subsidios adjudicados."

Registro fotográfico de incendio en Parcela 11.
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno"

VILLA CUMBRES DE CHILE, CERRO FORESTAL, VIÑA DEL MAR

"Yo le pregunté a toda mi gente… Hicimos una reunión para ver si seguíamos esperando 10, 20, 30 años hasta que nos dejaran quedarnos ahí o postulábamos a una vivienda del Estado (…)"

Cecilia, ex dirigenta del comité de vivienda Parcela 11
13 de mayo, 2024



"Nuestras viviendas"

Registro fotográfico de viviendas en Parcela 11, 2009.
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".

Conjunto Habitacional Villa Cumbres de Chile

El conjunto habitacional Villa Cumbres de Chile se encuentra en la cima del cerro Forestal en Viña del Mar, a un costado de la calle Río Álvarez y cercano a la Vía Las Palmas (Fig. 48). Este proyecto fue desarrollado a través de la línea de erradicación de campamentos de la DIDECO de Viña del Mar, utilizando el subsidio Fondo Solidario de Elección de Vivienda DS49. Este subsidio permitió ofrecer una respuesta habitacional a 560 familias provenientes del campamento Parcela 11 y Parcela 13, mediante un proceso de dos etapas. Las solución para Parcela 11 consistía en 158 viviendas de 44m² distribuida en dos plantas, con posibilidad de ampliación a 63m², junto con 120 departamentos de 58m², además de 2 centros comunitarios y 139 estacionamientos. Las viviendas definitivas fueron entregadas en septiembre de 2016.

A diferencia de la mayoría de las soluciones habitacionales para la erradicación de campamentos (Matus, Ramoneda, & Valenzuela, 2019), Villa Cumbres de Chile se encuentra adyacente al terreno donde sus habitantes residían anteriormente. La relocalización en el entorno inmediato al campamento original permitió que no surgieran mayores problemas de adaptación, ya que las familias conocían las características del sector y pudieron mantener las redes de apoyo establecidas a lo largo de los años en Parcela 11.

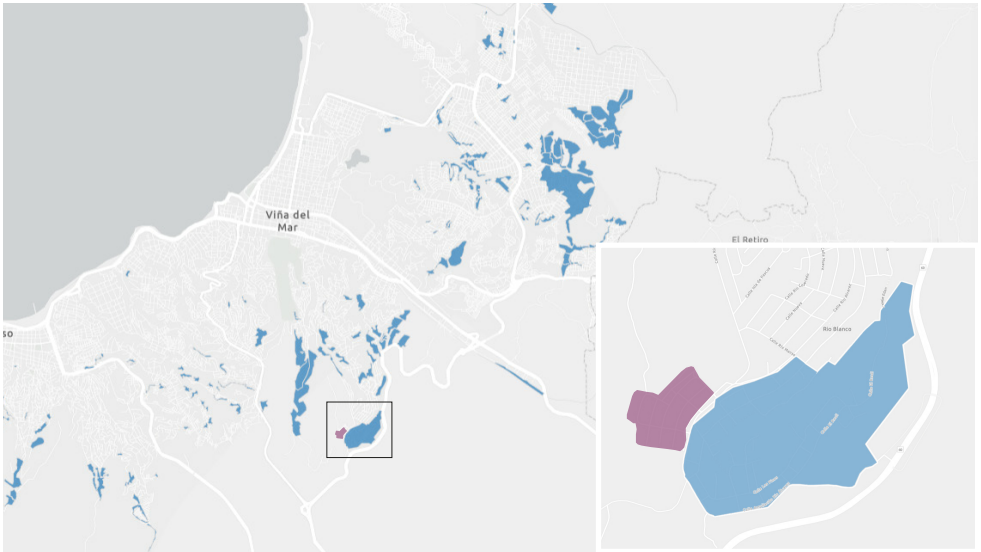


Fig. 48. Ubicación Parcela 11 y Villa Cumbres de Chile, Viña del Mar.
Fuente: Catastro de Campamentos, MINVU 2024.
Diagramación propia.

Evolución del terreno a partir del 2003

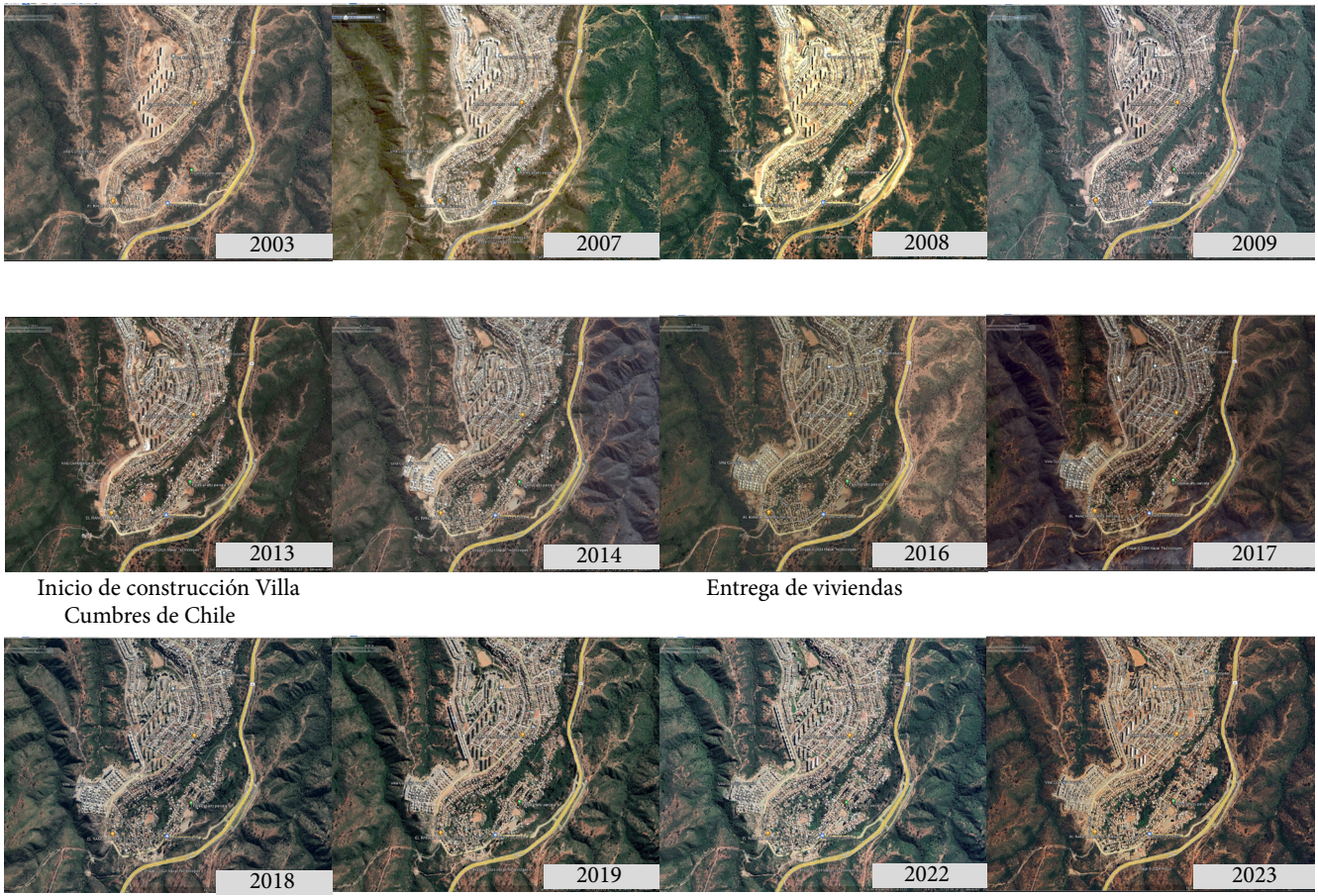


Fig. 49. Imágenes satelitales de Forestal Alto, sector Parcela 11 y Villa Cumbres de Chile. Fuente: Google Earth.

Campamento Parcela 11

El campamento Parcela 11 tiene su origen en el año 1993, conformado por familias provenientes de Viña del Mar, Santiago y diversas regiones del sur de Chile. Su rápido crecimiento lo llevó a convertirse en uno de los campamentos más grandes de Chile, tanto en extensión como en cantidad de hogares (Fig. 49). Actualmente, sigue vigente, abarcando un total aproximado de 44 hectáreas, lo que lo convierte en el segundo más grande en superficie y el tercero con más familias en Viña del Mar.

Para el año 2016, la mayoría de las familias del campamento estaban dedicadas a trabajos esporádicos o semipermanentes en el sector de la construcción o en el área de servicios personales. Las mujeres, en particular, se dedicaban a labores de limpieza y cuidado de niños de manera intermitente, dependiendo de los ingresos totales generados en el hogar.

Como se mencionó anteriormente, la red comunitaria establecida fue conformada durante la estadía en este campamento, donde algunas familias esperaron más de 20 años para tener la vivienda propia. Ésta fue realizada a través de distintas actividades comunitarias con la finalidad de establecer comedores comunes, prevenir el consu-



Fig. 50. Registro fotográfico de Parcela 11 *"Un día domingo en los pasajes"*
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".



Fig. 51. Registro fotográfico de Parcela 11 *"Nuestras viviendas"*
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".

mo de drogas, promover estilo de vida saludable, colaboración para la construcción de sus casas e incluso para el control de incendios, entre otras actividades.



Fig. 52. Registro fotográfico en Parcela 11 *"A través del tiempo, hemos tenido varios siniestros y hemos estado en peligro, pero nos hemos salvado solo por la unión de los vecinos ante la adversidad"*.
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".



Fig. 53. Registro fotográfico en Parcela 11 *"Gimnasia en la Parcela, para estar en forma cuando lleguemos a nuestro nuevo hogar"*.
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".



Fig. 54. Registro fotográfico en Parcela 11 *"Constante trabajo con niños, para evitar la droga y la delincuencia"*.
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".



Fig. 55. Registro fotográfico en Parcela 11 *"Actividades comunitarias"*.
Fuente: Presentación de ex-dirigenta de comité de vivienda "Parcela 11: Una gran historia de esfuerzo por un hogar digno".

Análisis territorial

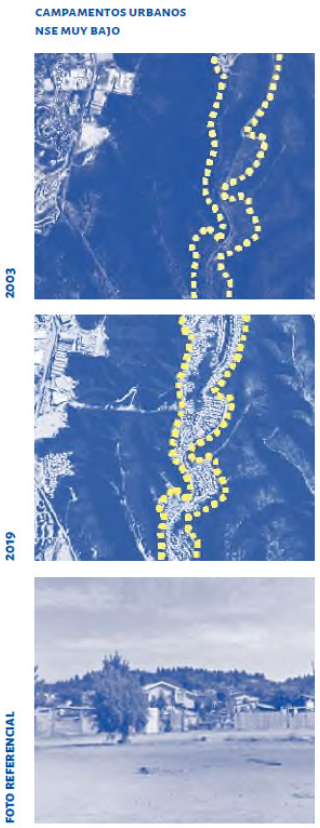


Fig. 57. Ejemplos de las nuevas zonas residenciales por NSE en el Área Metropolitana de Valparaíso, correspondiente al sector alto de Forestal.
Fuente: IDOM, 2021.

Considerando la información dada por el informe de la IDOM "Área Metropolitana de Valparaíso: Diagnóstico y orientaciones para su gestión y desarrollo" publicado el 2021:

El terreno donde se encuentra Villa Cumbres de Chile presenta características geomorfológicas tipo plataforma ondulada. Esto significa que la superficie es relativamente plana pero con suaves ondulaciones de baja amplitud, por lo que las elevaciones y depresiones son ligeras en el terreno. (Fig. 56).

Por otro lado, la distribución espacial por nivel socioeconómico en cerro Forestal está determinada por la altura a la que se encuentran los asentamientos. Existe una correlación en la que, a mayor altura, mayor vulnerabilidad presenta la población. Villa Cumbres de Chile se encuentra en la cima del cerro y corresponde a un nivel socioeconómico bajo y muy bajo (Fig. 58).

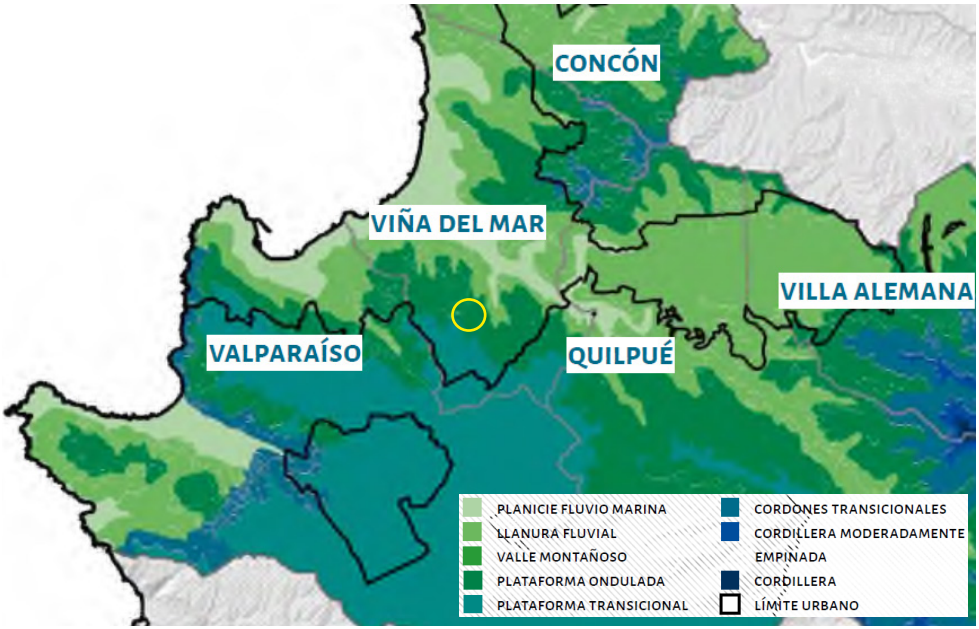


Fig. 56. Unidades morfológicas Área Metropolitana de Valparaíso.
Fuente: IDOM, 2021.

Sector Villa Cumbres y Parcela 11

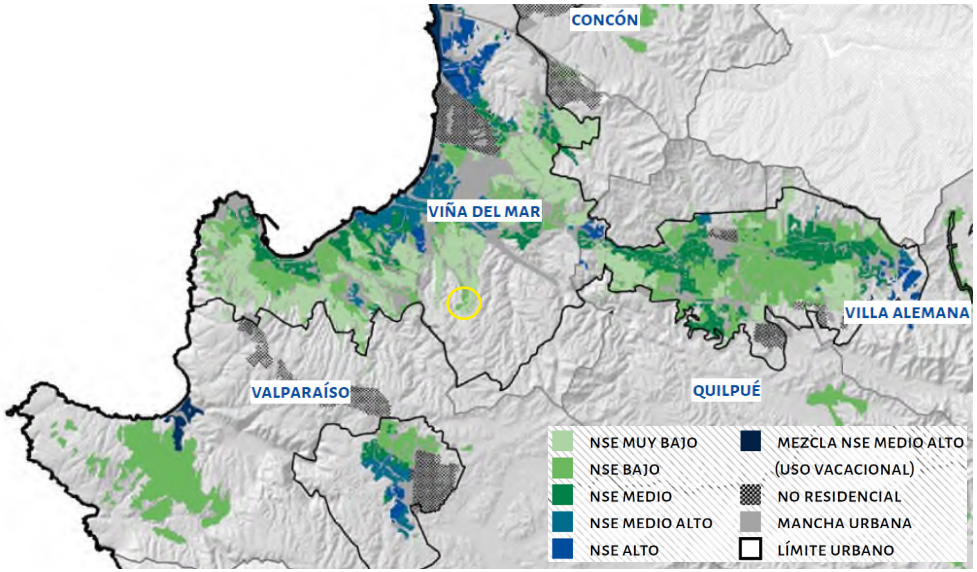


Fig. 58. Niveles socioeconómicos según comunas.
Fuente: IDOM, 2021.

Sector Villa Cumbres y Parcela 11

Además, el porcentaje de mujeres jefas de hogar en Villa Cumbres de Chile está en el estrato del 46-50%. Esto indica que casi la mitad de los hogares están liderados por mujeres, lo que refleja una alta incidencia de hogares monoparentales y una posible mayor vulnerabilidad económica y social, dado que las mujeres jefas de hogar suelen enfrentar más dificultades para acceder a recursos y oportunidades laborales (Fig. 59).

Si bien no hay información específica sobre la accesibilidad del conjunto habitacional de Villa Cumbres de Chile, se sabe que otro conjunto habitacional existente en el sector está clasificado en la categoría de mala accesibilidad. Esto se debe a factores como la distancia a paradas de transporte público y la falta de infraestructura adecuada. Por lo tanto, es razonable suponer que Villa Cumbres de Chile podría compartir esta misma categoría de mala accesibilidad, considerando la proximidad geográfica y las condiciones similares del entorno (Fig. 60).

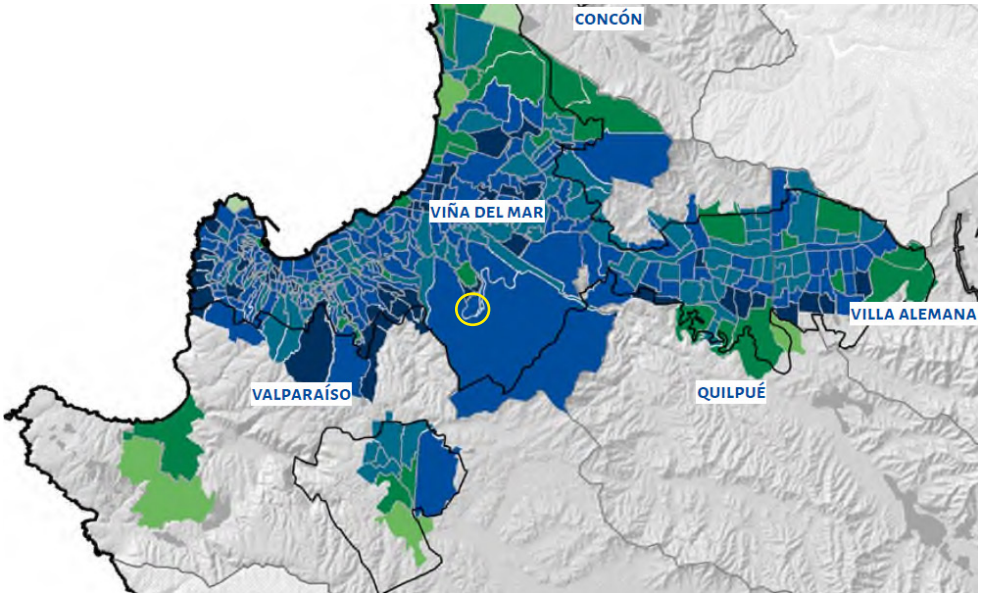


Fig. 59. Porcentaje de mujeres jefas de hogar.
Fuente: IDOM, 2021.

Sector Villa Cumbres y Parcela 11

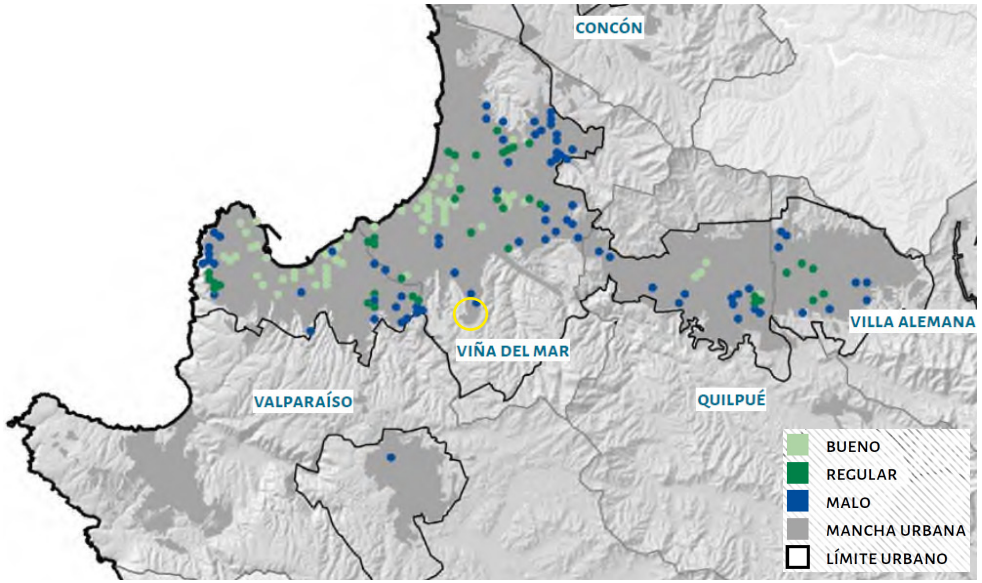


Fig. 60. Índice de accesibilidad de condominios sociales en el Área Metropolitana del Gran Valparaíso.
Fuente: IDOM, 2021.

Sector Villa Cumbres y Parcela 11

Servicios

En el sector de Villa Cumbres de Chile se observa una baja variedad de servicios, predominando pequeños negocios instalados en los hogares dedicados a la venta de alimentos y servicios de comida. Dentro de un radio de 500 metros, se encuentran el jardín infantil "Las Palmas Chilenas" de la JUNJI, una ferretería local, una iglesia evangélica y una carnicería. Cabe destacar que no existen paraderos de transporte público establecidos en esta área.

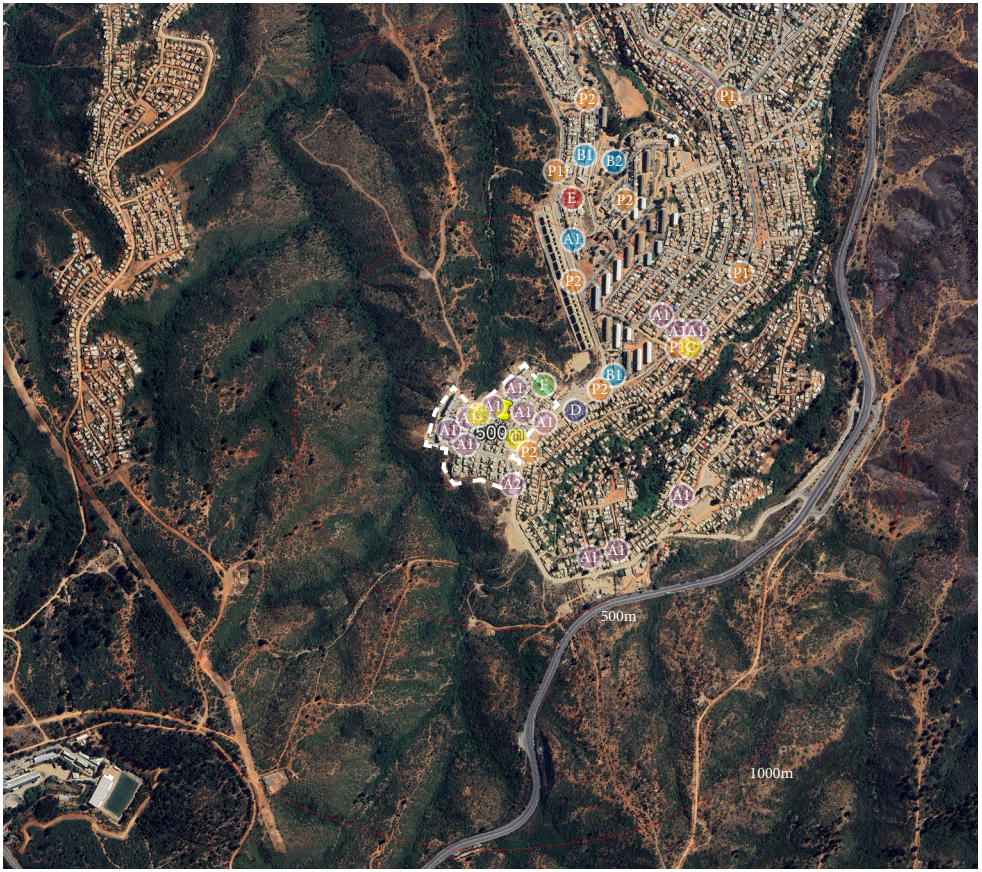


Fig. 61. Servicios a 500 y 1000m a la redonda de Villa Cumbres de Chile. Elaboración propia.

Negocios locales
Venta de alimentos A1
Ferretería A2

Educación
Jardín Infantil B1
Colegio B2

Sede vecinal C
Iglesia D
Centro de Salud E
Plazas establecidas F

Paraderos
Establecidos P1
No establecidos/No construido o señalado P2

Al ampliar el radio a 1000 metros, se encuentra el CECOSF de Las Palmas, más pequeños negocios y el Colegio "Las Palmas", que ofrece matrículas desde pre-kínder

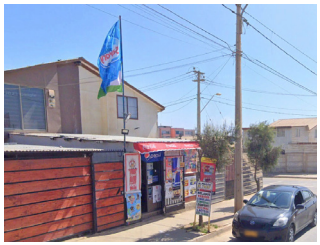








Fig. 62. Registro de negocios locales.
Fuente: Registro propio y Google Maps 2024.

hasta octavo básico. Esta distribución refleja una limitada oferta de servicios y equipamientos, obligando a los residentes a depender de los pequeños comercios locales y a realizar desplazamientos más largos para acceder a otros servicios esenciales.

La falta de infraestructura urbana en Villa Cumbres de Chile afecta gravemente el acceso a servicios básicos como la educación, fuentes laborales, centros de salud de mayor complejidad y la compra de mercadería, entre otros. Esta carencia limita las oportunidades de desarrollo y bienestar de lxs residentes, incrementando las dificultades para acceder a opciones educativas, empleos y atención médica adecuada. Además, el acceso limitado a pequeños negocios locales y la ausencia de paraderos establecidos complican aún más la movilidad y la calidad de vida en el sector, obligando a lxs habitantes a desplazarse hacia el plan de Viña del Mar para acceder a una mayor variedad de servicios y comercio, al estar concentrados en esa área atendIendo, a la vez, al conjunto metropolitano (Soto Caro, M., Álvarez Aránguiz, L., & Silva Arriola, L, 2009). Esta situación puede generar un círculo de vulnerabilidad y exclusión social que impactaría negativamente en la comunidad.

Fig. 63. Paraderos no establecidos.
Fuente: Registro propio.





Fig. 64. Plaza.
Fuente: Registro propio.



Transporte público

El único medio de transporte público que llega directamente a Villa Cumbres de Chile es la micro 412, pero no hay ningún paradero establecido. Para acceder a otras opciones de transporte, los residentes deben caminar aproximadamente 450 metros hasta un paradero no oficial. En este punto, paran tres líneas adicionales de micro y cuatro líneas de colectivos, ampliando las opciones de movilidad para lxs habitantes de la zona (Fig. 65).

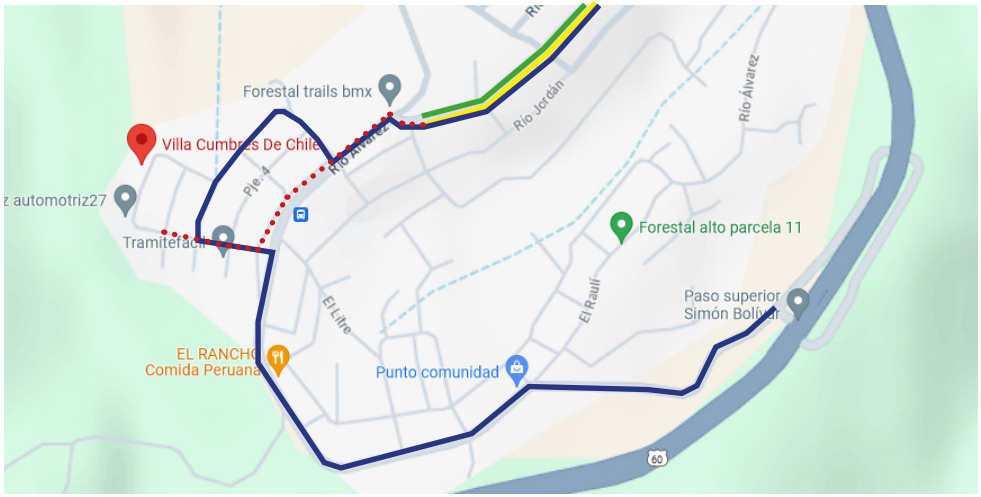


Fig. 65. Diagrama acceso a medios de transporte desde Villa Cumbres de Chile. Elaboración propia.

Micro 412

Colectivos 75, 80, 87, 166

Micros 204, 404, 405

Caminata a paradero: 450 m

Llegando al plan de la ciudad, en el eje de las calles Viana y Álvarez, se puede acceder al metro que va desde estación Puerto en Valparaíso hasta estación Limache, teniendo posteriormente una conexión con microbuses que se dirigen hacia distintos sectores del interior.



Fig. 66. Recorrido EFE Valparaíso. Fuente: Metro de Valparaíso.

En cuanto al recorrido de los colectivos, éstos deben tomarse en el lugar señalado anteriormente y bajan al plan de la ciudad por 2 calles distintas, convergiendo en Río Álvarez al final del recorrido y en Simón Bolívar llegando al plan. El recorrido llega hasta la plaza de Viña del Mar, para luego devolverse por calle Valparaíso entrando a cerro Forestal por Simón Bolívar.

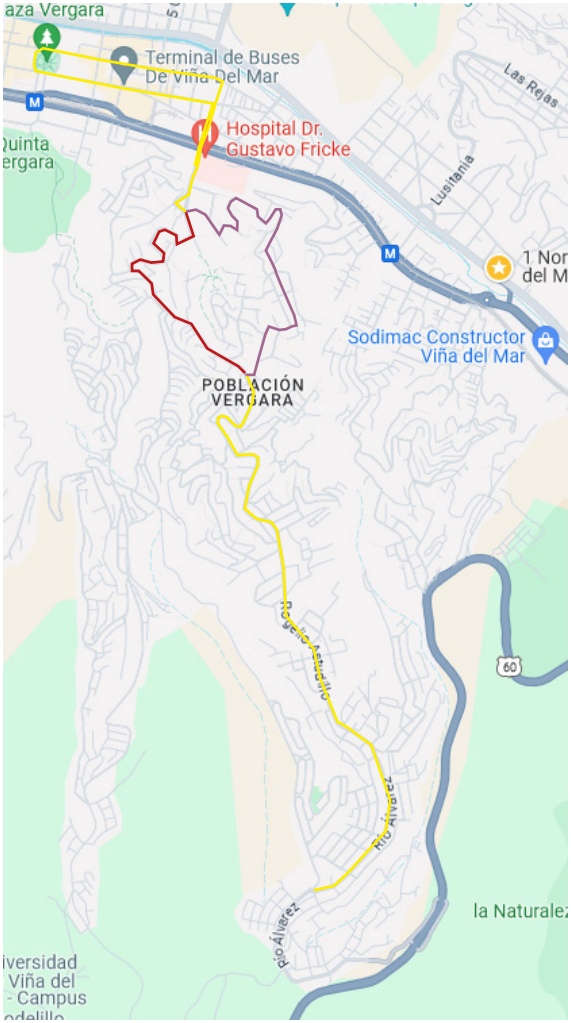


Fig. 67. Diagrama recorrido de colectivos. Elaboración propia.

En relación con las micros, solo una de ellas llega hasta Valparaíso y es la línea 204.

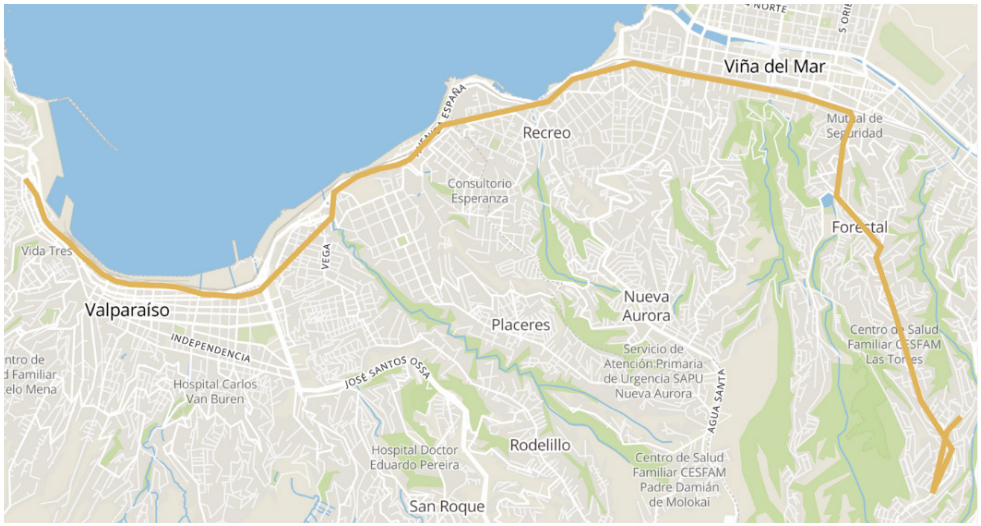


Fig. 68. Recorrido línea 204.
Fuente: Moovit, 2023.

Línea 204
Dirección: Aduana
Paradas: 48
Duración del viaje: 62 min

Dirección: Forestal
Paradas: 46
Duración del viaje: 53 min

Horarios:
Lun-Vie: 05:00-22:00
Sáb: 07:00-22:00
Dom:07:00-21:00

La línea 412, la única que pasa dentro de Villa Cumbres de Chile, llega hasta distintos sectores como de Reñaca bajo, Gómez Carreño, Santa Julia y Reñaca Alto.



Fig. 69. Recorrido línea 412.
Fuente: Moovit, 2023.

Línea 412
Dirección: Villa Rukán
Paradas: 64
Duración del viaje: 63 min

Dirección: Forestal
Paradas: 82
Duración del viaje: 73 min

Horarios:
Lun-Vie: 06:00-22:00
Sáb: 07:00-22:00
Dom:07:00-21:00

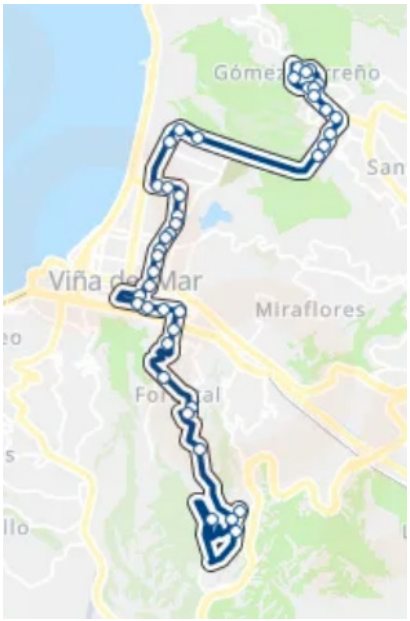


Fig. 70. Recorrido línea 404.
Fuente: Moovit, 2023.

Línea 404
Dirección: Gómez Carreño
Paradas: 47
Duración del viaje: 47 min

Dirección: Forestal
Paradas: 42
Duración del viaje: 69 min

Horarios:
Lun-Vie: 05:30-23:00
Sáb: 07:00-22:00
Dom:07:00-21:00

La línea 404 llega hasta el sector Gómez Carreño.

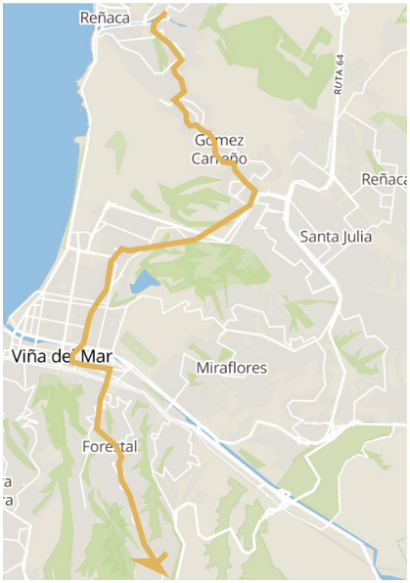


Fig. 71. Recorrido línea 405.
Fuente: Moovit, 2023.

Línea 405
Dirección: Forestal
Paradas: 55
Duración del viaje: 72 min

Dirección: Reñaca
Paradas: 57
Duración del viaje: 65 min

Horarios:
Lun-Vie: 06:00-22:00
Sáb: 07:00-22:00
Dom:07:00-21:00

Y la línea 405 pasa por Gómez Carreño, llegando hasta Reñaca.

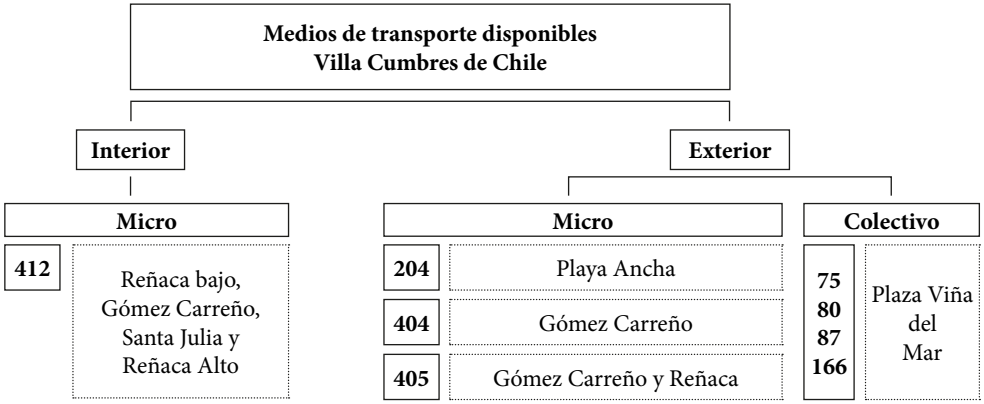


Fig. 71b. Diagrama transporte público disponible desde Villa Cumbres de Chile. Elaboración propia.



Calle camino al CECOSF de Las Palmas.
Registro propio en sombreo de Alicia.

ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y VÍNCULOS CON LA VIDA COTIDIANA

"Yo salgo a la mañana al trabajo, voy a dejar a los niños al colegio. A mis nietos, porque mis hijos ya están grandes. Y voy al trabajo, salgo a las seis y media, llego como a las ocho, está oscuro, prendo la tele, para saber que existí, para ver algo, porque no vi nada."

Residente de Villa Cumbres de Chile,
2 de mayo 2024



Paradero cercano a CECOSF de Las Palmas.
Registro propio en sombreo de Alicia.

Reunión en sede vecinal de Villa Cumbres de Chile
Jueves 2 de mayo, 2024

El primer encuentro con la comunidad de Villa Cumbres de Chile se llevó a cabo el jueves 2 de mayo a las 11 de la mañana, en la sede vecinal de la villa, la cual también funciona como comedor comunitario.

La convocatoria fue abierta, sin restricciones más allá de ser residentes de Villa Cumbres de Chile. Asistieron 10 mujeres, con edades que iban desde los 35 a los 72 años.

Al inicio del encuentro, se entregó un consentimiento informado, explicando que la actividad sería grabada para su posterior análisis y que en caso de utilizar la información, sus identidades serían resguardadas por seguridad.

La reunión comenzó con la presentación de la investigadora y de las participantes, lo que incluía el nombre, la edad y algún dato que ellas consideraran relevante.

Luego, se dio paso a una presentación sobre la investigación, aclarando el contexto en que se realiza y los términos necesarios como movilidad, movilidad cotidiana, entre otros, para que las asistentes pudieran entender mejor de qué trata el estudio. Durante esta etapa, se invitó a las participantes a realizar consultas en cualquier momento. Tras finalizar la presentación, se dio paso a una conversación sobre la movilidad cotidiana tanto de cada una de las asistentes como de la comunidad en general, dando las siguientes luces:

Sistema de trasporte público deficiente

La baja frecuencia de las micros, su incumplimiento de los recorridos y el que no se detengan en los paraderos, impiden que residentes tanto de Villa Cumbres de Chile como del resto de Forestal Alto puedan planificar sus desplazamientos con certeza de llegar a su destino ni los tiempos que le tomaría:

"A nosotros nos cuesta tomar movilizaciones en la mañana porque no nos paran o porque van muy repletas, porque incluso niños que salen desde acá, ya aquí vienen repletas. O simplemente no quieren parar. (...) Entonces, algo que debería demorar 10 a 15 minutos, se transforma en una hora y más tarde."

Por otro lado, comentan que la conducción brusca de los choferes y la competencia entre ellos, tanto de micros como de colectivos, además de la presencia de conductores bajo los efectos de drogas, ponen en riesgo su seguridad y afectan negativamente la experiencia de transporte. Esta situación incrementa el estrés y el malestar de las usuarias, especialmente considerando que las micros suelen ir llenas y los recorridos están llenos de curvas:

"- Uno a veces toma la micro y está pasada a Marihuana. Y vienen rajados a veces.

- O las carreras que empiezan a hacer entre ellos. Collereando. Andan collereando."

Además, el mal estado de las calles, la falta de pavimentación y la escasa iluminación dificultan la movilidad tanto peatonal como vehicular, especialmente en condiciones climáticas adversas, lo que disminuye el acceso a servicios. Un reflejo de esto es que la gente no envía a sus hijos al colegio debido a las malas condiciones y los largos tiempos de espera:

"- De hecho cuando llueve casi ningún niño va al colegio porque se mojan de aquí a afuera.

- Quedamos todos embarrados, quedamos enterrados.

- No hay un buen paradero ahí, no están pavimentados.

-Ese pedazo es horrible, no podís pasar."

Sumado a esto, denuncian el maltrato de los choferes hacia quienes pagan tarifas estudiantiles o de tercera edady la frustración que sienten por lo hacinados que van las micros, tanto en la mañana como en la tarde:

"- Si ustedes se levantaran acá a las seis de la mañana y se pararan ahí en la esquina y vieran a toda la gente que tiene problemas. Porque a mí me da pena la gente. Niños chicos esperando para las escuelas y no paran o no pasan. Y llevan al que quieren. (...) De aquí al centro son veinte minutos. Pero hay que levantarse a una hora y media antes. Aparte los cabros van como sardinas, como que ellos no tuvieran hijos.

- En este momento no solo están tratando mal a los niños, también a los adultos mayores. Porque se supone que pagan menos.

(...)

- Y les tiran la plata ahí como... como en mala.“

También se mencionó la existencia de un transporte pirata que opera en horarios punta desde el centro de la ciudad hasta Forestal Alto, dado el bajo acceso a transporte. Esto pone en riesgo la seguridad de las personas al no cumplir necesariamente con la normativa de vehículos de transporte, sumado a que es una práctica común que conductores de otros medios de transporte los apedreen sin importar que hayan personas dentro:

“- (...) Y de ahí llegué a las nueve a la casa. Y no nos vinimos en colectivo, nos paró uno de esos buses amarillos.

-¿Piratas?

- De los piratas, de los niños. Y ahí nos vinimos. Incluso se fue un caballero parado. Dijo ‘prefiero irme parado, pero quiero irme luego a mi casa’.

- Y ese es otro problema. Porque han apedreado piratas y les han echado el auto .”

Además, denuncian que los colectivos aumentan sus tarifas durante la noche y dejan de pasar una hora antes, dejando a lxs residentes sin transporte en ese período condicionándoles a pagar más:

“- Y sube la tarifa a las diez.

- Mil quinientos. Entonces entre las nueve y las diez no pasa ni un colectivo.

- Se esconden para la hora. Antes era la once, ahora es la diez.”

También destacaron que el paradero fuera de Villa Cumbres, un lugar prácticamente obligatorio si quieren acceder al transporte público, es considerado peligroso ya que han asaltado varias veces allí. Comentan que la mala visualización causada por la acumulación de basura y chatarra, además la escasa iluminación en el sector, propicia esos actos delictivos.

Bajo acceso a servicios en el sector

También manifestaron su preocupación por el bajo acceso a servicios esenciales en el sector. La necesidad de bajar al plan de la ciudad para realizar compras de mercadería, refleja la escasez de comercios locales con variedad y precios accesibles. Además, la cantidad limitada de establecimientos educativos en el sector obliga a muchas familias a enviar a sus hijos a colegios más lejanos, y aumenta la dependencia del transporte público ineficiente. Esta falta de servicios básicos contribuye a la percepción de aislamiento y dificulta la calidad de vida en la comunidad.

Prejuicios del sector

Señalaron también que los prejuicios sobre Villa Cumbres de Chile afectan negativamente al sector. Estos estigmas hacen que los conductores de colectivos y servicios de transporte privado como Uber o DiDi no lleguen a la villa, limitando aún más las opciones de movilidad:

"- No pero los uber no vienen para acá tampoco. (...)

- Porque esto es una zona roja. Está catalogada como zona roja. Y que los asaltan y que les quitan. A no ser que sea un Didi o un Uber conocido."

Además, mencionaron que los pocos establecimientos educativos tienen mala reputación solo por el sector en el que se encuentran. Estos factores combinados contribuyen a un sentido de marginación y desventaja dentro de la comunidad.

"Es que el colegio es siempre discriminado por los niños (...) Yo estudié en una escuela de barrio y no me encuentro ordinaria (...) De verdad, yo me puedo relacionar con cualquier clase de persona (...) Entonces yo encuentro que la escuela de barrio es muy discriminada".

Uso de aplicaciones de transporte, georreferencia y comunicación

Algunas de ellas son usuarias de aplicaciones como Google Maps y solo la utilizan para referenciarse geográficamente, desconociendo las otras funciones que detallan información en tiempo real de las micros. Anteriormente eran usuarias de Moovit, pero dejaron de usarla porque la información proporcionada ya no es precisa.

Por otro lado, no saben utilizar y/o desconfían de servicios de transporte privado como Uber y DiDi, pues encuentran que falta de seguridad en relación a los conductores.

Para mejorar su movilidad y seguridad, han formado grupos de WhatsApp donde comparten información relevante sobre el transporte y otras noticias de la comunidad.

Si bien estas herramientas digitales no resuelven completamente los problemas de movilidad, sí las ayudan a coordinarse y estar informadas en su vida cotidiana.

Sensación de seguridad dentro de la villa

Afirman tener una sensación de seguridad dentro de la villa dado que como vecinxs se conocen desde hace años, pues también lo eran en Parcela 11. Esta familiaridad les permite sentirse confiadas de poder pedir ayuda si algo les sucede en el espacio público. Además, destacan que nunca han experimentado situaciones de acoso dentro de la villa, lo cual contribuye a reforzar aún más la percepción de seguridad y confianza en su comunidad.

"Lo bueno, digamos, de este sector es que nos conocemos de años, de antes, porque venimos de la parcela 11 y nos dividimos acá como por sector y somos los mismos vecinos casi."

Escaso tiempo libre

Todas concuerdan que el tiempo libre es escaso para lxs residentes de Villa Cumbres, pues enfrentan jornadas agotadoras trabajo, tiempos de transporte y responsabilidades domésticas:

"- Yo no tengo tiempo.

- La gran mayoría no tiene tiempo.

- No alcanzan las horas.

- Es que el día comienza y termina muy rápido."

"- Tenemos vida social en el consultorio. Al consultorio y vamos a la plaza.

- ¿De aquí a la plaza?

- ¿Tenemos plaza?"

Valoración del cerro para conectar con la naturaleza

La parte que mantiene vegetación del cerro, representa un refugio donde pueden escapar de la velocidad de la vida cotidiana y encontrar momentos de desconexión. Aunque no sea oficialmente un área verde establecida, disfrutan visitando el cerro para despejarse, comer algo y pasear. Este espacio natural también es cuidado y limpiado por la comunidad, mostrando un sentido de pertenencia y responsabilidad hacia el entorno que les proporciona tranquilidad y contacto con la naturaleza.

"- Y al cerro.

- Ah, yo al cerro sí que voy.

- Me encanta. El cerro me encanta.

- En verano uno pone una mantita.

- Yo... vamos a ser excursiones."

Dado lo anterior, se concluye que existe una falta importante de acceso a transporte público en el sector y un mal funcionamiento de este, lo que conlleva a experiencias desagradables durante los desplazamientos, considerables tiempos de espera y transporte dadas las congestiones en el cerro. También existe baja presencia de servicios en el sector, siendo destacados aquellos relacionados a mercadería, fuentes de traba-

jo y establecimientos educativos, los cuales generan los mayores desplazamientos de la comunidad. El acceso a ellos se ve dificultado por las deficiencias del transporte público mencionadas anteriormente. Por otro lado, están conscientes de los prejuicios que existen sobre el lugar donde viven y las discriminaciones que conlleva, tanto a nivel social como de segregación en transporte. En cuanto al uso de tecnología para movilizarse, ésta es principalmente usada para encontrar direcciones, desconociendo sus otras funciones u otras aplicaciones que brinden mayor información. A nivel general, concluyen que quienes viven en el sector tienen poco tiempo libre dadas las dificultades mencionadas anteriormente, lo que repercute en tener pocos o nulos tiempos para recrearse. Pese a eso, valoran su territorio tanto por la comunidad existente y la calidad de la red social que han cultivado desde Parcela 11, además de poder contar con el cerro como forma de desconexión del ajetreado día a día que llevan, encargándose de cuidarlo y mantenerlo.

Al finalizar la conversación, se invitó a las asistentes a participar en un estudio de movilidad cotidiana. Cinco de ellas se mostraron interesadas y se acercaron para coordinar la participación, sin embargo, solo se concretaron cuatro entrevistas ya que una de las interesadas no respondió los mensajes para coordinar las reuniones.

La invitación se dejó abierta para que más personas, incluidos hombres, participaran en el estudio, pero nadie más mostró interés en hacerlo.

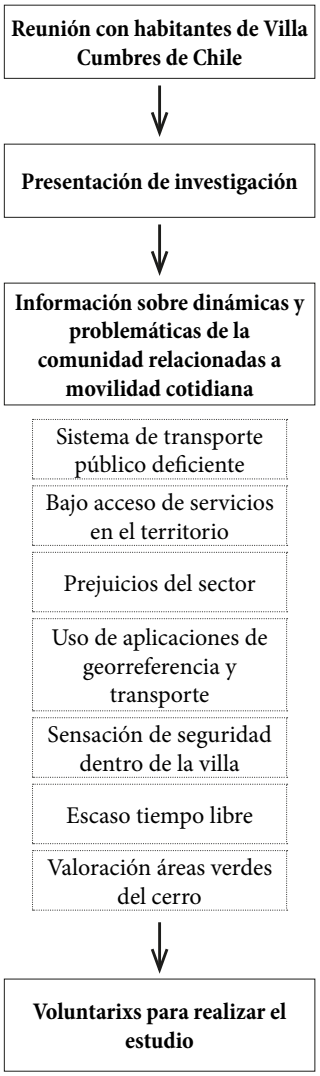


Fig. 71c. Diagrama reunión con habitantes de Villa Cumbres de Chile. Elaboración propia.



Calle camino al paradero.
Registro propio en sombreo de Alicia.

Construcción de la etnografía y análisis de movilidad cotidiana

A continuación, se presenta la experiencia de cada una de las residentes de Villa Cumbres de Chile que participaron en el estudio de movilidad cotidiana, realizado en mayo de 2024.

El estudio se centra en las residentes de Villa Cumbres de Chile, teniendo por objetivo analizar la influencia de la ubicación de las viviendas sociales asignadas a través del subsidio DS49 en su movilidad cotidiana, desde una perspectiva de género. Para ello, se aplicarán las metodologías feministas estudiadas anteriormente, por lo que las herramientas etnográficas están centradas en revelar los detalles de la vida cotidiana enmarcados en un contexto regido por roles de género, además de otras variables sociales como la socioeconómica y la etaria. Así, se obtiene información para determinar si el programa refuerza otras desigualdades, como las de género, y de qué manera lo hace.

Primero se realiza la construcción de la etnografía a través de entrevistas semi-estructuradas, las cuales se complementan posteriormente con jornadas de sombreo. Esto aporta información adicional a la investigación al espacializar y contextualizar las dinámicas descritas en las entrevistas. Posteriormente, el análisis del estudio de movilidad se lleva a cabo examinando los datos relacionados con las variables definidas y estudiadas previamente: competencias, apropiación y acceso.

Las entrevistas realizadas a las residentes de Villa Cumbres de Chile se encuentran en la sección de anexos, proporcionando información detallada sobre sus experiencias de movilidad cotidiana.



Calle dentro de Villa Cumbres de Chile.
Registro propio en sombreo de Rosario.

Resumen de datos personales relevantes

Datos de Rosario			
Edad:	72 años	**Convivientes:**	Sola
Hijxs:	2 hijxs adultxs	**Hijxs/nietxs en edad escolar:**	2 nietas
	Enseñanza media	**Salud:**	Diabetes. Problemas para caminar por dolores en tobillos, rodillas, espalda y otros lugares del cuerpo. Dedo gatillo en mano derecha (siendo diestra).
Actividades productivas/ingresos:	Jubilada. Vive de su pensión ($50.000) + bonos del Estado. Muy de vez en cuando, vende huevos o a sus gallinas e intentó vender plantas en la feria, pero no consiguió el permiso.	**Actividades reproductivas:**	Todo el aseo, cocina y compras. Además, realiza labores de cuidado a sus amigas que no pueden movilizarse.
Actividades recreacionales:	Hobbies: Cuidar a sus gallinas, además de actividades de huerto y jardinería. También ir de paseo al cerro, pero solo si va acompañada.	**Auto particular:**	No.
Licencia de conducir:	No.	**Uso de aplicaciones para movilizarse:**	No. Solo sabe ocupar las funciones básicas del celular para llamar.
Historial de residencia:	Desde Santiago, llega a Parcela 11 el año 2004. Vive en Villa Cumbres desde el 2016.	**Restricciones de movilidad:**	No sale si está lloviendo. No visita más a una amiga de Parcela 11 por lo peligroso del lugar, tanto por perros como por rumores y no conocer a las personas. Tampoco visita tanto el cerro por la presencia de perros.
Observaciones relevantes:	Ambxs hijxs están sin empleo y viven en Santiago, pero su hija la visita casi todos los fines de semana. Además, Rosario cuenta con una red de apoyo conformada por sus vecinxs, en donde las actividades de cooperación mutua son frecuentes (intercambio/donaciones de comida, labores de cuidado, etc). Por otro lado, está acostumbrándose a una nueva rutina pues su pareja, a quien cuidaba a diario, murió en enero del 2024.		

Tabla 8. Resumen datos personales de Rosario.
Fuente: Entrevistas y sombreo.
Elaboración propia.

Movilidad Cotidiana según Rosario

Por medio de un diagrama, Rosario representa lo que sería su movilidad cotidiana y los lugares significativos de un día rutinario. A través de este ejercicio, se puede observar cómo conforma los espacios que habita a medida que describe sus trayectos con un alto nivel de detalle, integrando las percepciones y concepciones de éste con su vida personal y social (Fig. 72).

Leyenda de Figura 72.

1. "Desde que me levanto... Supongamos que esta es la casa. La llave, la reja, por ahí está la reja... Candado... Ventana, ventana, ventana, ventana."

2. "Bueno, camino para allá. Aquí hay otra casa."

3. "Aquí hay dos ventanas. Mi vecina no ha hecho la ampliación... La ventana que va para la calle. Ah, entonces aquí está la otra ventana. Ya conversamos, pa pa pa pa. Buenas para conversar.".

4. "Ya. Me vengo... "

5. "El gallinero. Voy a ir al tiro a mis gallinitas. Un pollito... Puro pollito. Otro gallinero para acá..."

6. "La cocina tiene que estar adentro de la casa... Ahí el plato con comida, las ollas. Ahí hay almuerzo."

7. "Y árboles, aquí hay hartos árboles. Esto está lleno de árboles."

8. "Por aquí hay un olivo también (...) pongámosle que ahí está con la aceituna."

9. "Peral... Ya se pasó para el lado. Todo esto... Árboles, árboles, árboles. Verde."

10. "Aquí hay unas peras revoloteando. Pero unas peras rojas."

11. "Aquí hay una manzana.."

12. "También hay un limón."

13. "Y por aquí hay una mandarina."

14. "Despues... Hay otra amiga por acá. Esa es la puerta. Es doble puerta porque tienen dos casas. La hija y ella. Así entro por una. De repente entro por aquí. Por la entrada de auto. Y llego hasta acá. (...) Ahí también cupuchamos. Tomamos tecito, qué sé yo."

15. "Me devuelvo a mi casa... Por ahí me vengo. Y estas son calles"

16. "(...) y me acuesto. Mi cama está aquí en el segundo piso."

17. "Por ahí va la escalera."

18. "Y ahí está. Una camita. Ay, quiero mi camita. Quiero tanto mi camita. Calentita."

19. "Y ahí también hay camita."

20. "Le vamos a poner 'Rosario'."

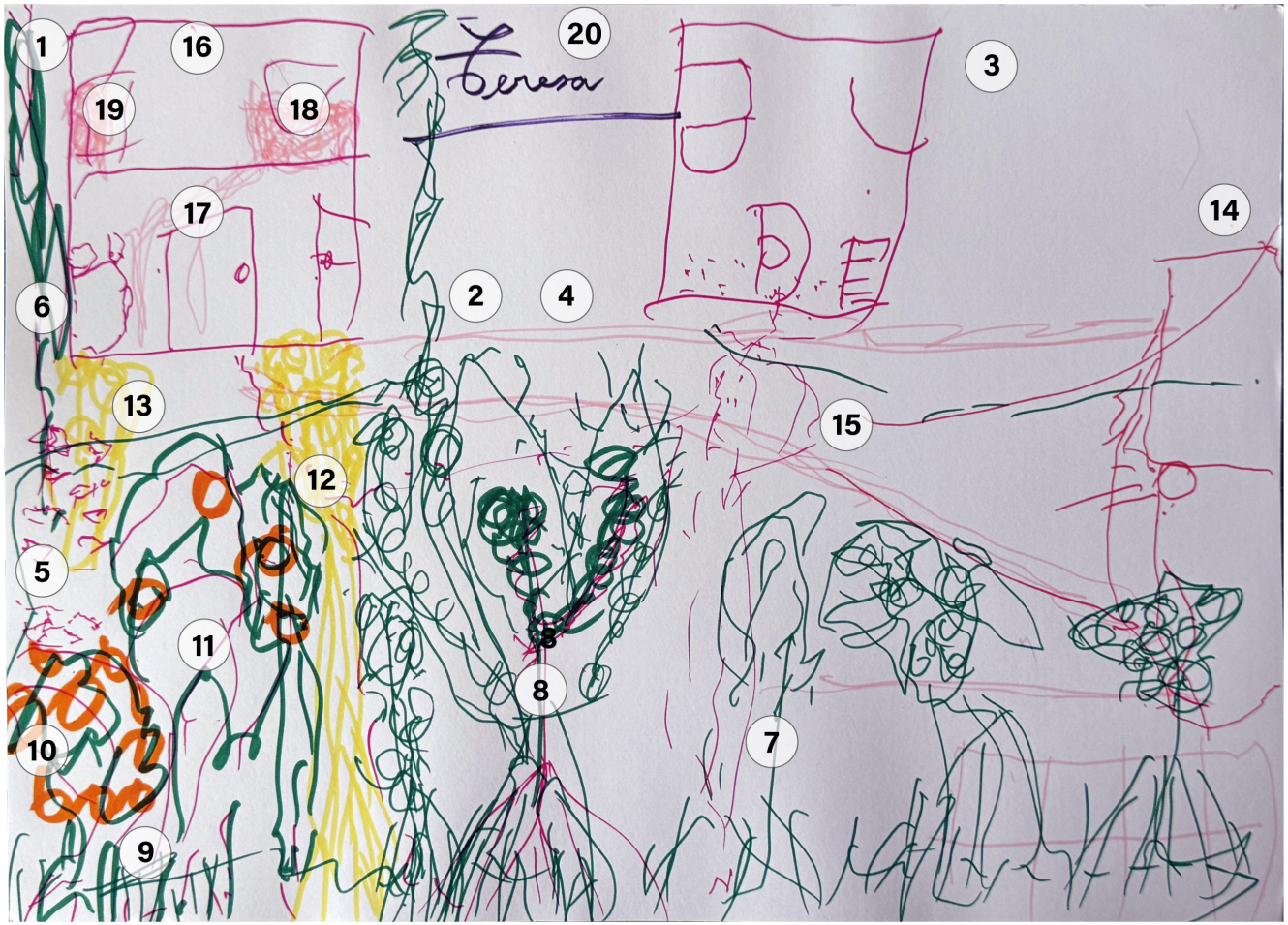


Figura 72. Diagrama de Movilidad Cotidiana según Rosario. Leyenda en página anterior.
Elaboración diagrama base: Rosario
Elaboración diagramación numérica: Propia.

Resume sus días entre estar mayoritariamente en su hogar y visitar a sus amigas, ya sea al desayuno y/o a la once, almorzando generalmente en su casa, siendo la motivación de sus desplazamientos el compartir con sus amistades. Una vez que vuelve a su hogar, comenta que:

"Yo me acuesto a las 3 de la tarde, me levanto, tomo once, después me vuelvo a acostar."

Historial de Residencia

Rosario vive en Villa Cumbres de Chile desde el 2016 pero en Forestal Alto desde el 2004. Desde Santiago, llegó al campamento Parcela 11 gracias a una conocida con la que trabajaba, que le pasó el "dato" de una casa:

"'Ah' le dije yo, 'yo también me quiero ir'. Y me vine, con lo puro puesto. Una maletita y $300.000 pesos de ahorro que yo tenía. Antes era poco el ahorro, pero yo trabajaba en perfume y crema, y con eso yo tenía ahorro. Y con $300.000 pesos me compré una frazada, me compré una olla. Y me vine a la casa de esta niña, mientras yo construía mi pieza. Con los 300, me construí una pieza de 3x3."

La movilidad residencial de Rosario está marcada por una combinación de factores económicos, sociales y personales que han influido en sus decisiones de cambio de residencia, teniendo siempre como objetivo mejorar sus condiciones de vida. El haberse mudado de Santiago a Viña del Mar refleja una búsqueda de mejores oportunidades y estabilidad, motivada por dificultades económicas y falta de vivienda accesible en la capital. Por otro lado, a través de la red social y de apoyo que tenía en ese momento -la amiga quien le pasó el dato-, obtuvo acceso a Parcela 11 y a un lugar donde quedarse sin pagar arriendo mientras construía su nuevo hogar, siendo una opción viable dado lo limitado de sus ahorros en ese momento. Sumado a esto, su trabajo permitió que se adaptara a la nueva ciudad, pues vendía en distintas oficinas y no en un lugar fijo, manteniendo así su fuente de ingresos y pudiendo ahorrar para la vivienda propia. Por último, el haberse establecido en Villa Cumbres representa el fin de las mudanzas al tener un mejor lugar para vivir, pudiendo también mantener varias redes de apoyo y contacto.

Dinámicas Familiares y Labores Reproductivas

Rosario tiene 2 hijxs adultxs de quienes no recuerda las edades, ambxs viven en Santiago y están sin empleo. Vive sola, pero recibe la visita de su hija y sus 2 nietas casi todos los fines de semana. Durante estos días, se queda en casa cuidando a sus nietas y de vez en cuando salen de paseo al cerro.

Por otro lado, en relación a labores de cuidado, Rosario ayuda a sus vecinxs que tienen dificultades para ir a buscar medicamentos y alimentos entregados por el CECOSF de Las Palmas, por lo que ella cumple esta labor yendo a buscarlos y a dejar a sus hogares. Sumado a esto, se destaca que Rosario está cursando una nueva rutina debido al fallecimiento de su pareja en enero de este año. Si bien no vivían juntos, ella lo acompañaba y cumplía labores de cuidado, partiendo temprano a la casa de él, también en Villa Cumbres, hasta aproximadamente después de almuerzo, para después volver a su hogar para cumplir con sus propias tareas.

"De repente voy a ver a una amiga, qué sé yo, porque también es abuelita. Amiga de aquí cerca. (…) la voy a ver, le voy a buscar su leche al consultorio. (…) Estoy vieja, pero puedo ayudar todavía.".

Las responsabilidades de cuidado hacia sus vecinos son un motivo por el cual Rosario se moviliza a pesar de sus condiciones de salud, detalladas más adelante. Por otro lado, se observa también cómo antes era también un factor que modificaba su rutina al llevarle más tiempo del día.



Figura 73. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1. Casa Rosario.
2. Sede vecinal y comedor comunitario.
3. Sede vecinal.
4. CECOSF Las Palmas.
5. Supermercado Lider, Paseo Viña Centro.
6. Supermercado Santa Isabel.
7. Carnicería.
8. Feria del Estero Marga Marga.
9. DIDECO Viña del Mar.

Salud

Rosario se atiende en el CECOSF de Las Palmas (Fig. 73). Tiene diabetes y se realiza controles periódicamente, pero no toma mayores medidas al respecto:

"Pero yo digo, no tengo diabetes, estoy sana. Mi convicción. (…) Yo soy muy creyente y yo creo que Dios me está sanando."

Junto con lo anterior, presenta también otras dolencias, tales como dedo gatillo en la mano derecha (siendo diestra) y otras para caminar:

"Todavía puedo caminar. Con dolores en las piernas, en las rodillas, en el tobillo. Diferentes dolores. De repente me duele ahora. La espalda, claro. (…) Pero son detalles de la vejez. (…) Pero así hago las cosas."

Las condiciones de salud de Rosario disminuyen sus habilidades físicas, limitando sus competencias físicas para realizar actividades cotidianas y desplazarse con facilidad. Además, reducen su autonomía dificultando tareas que requieren movilidad y uso de las manos, obligándola a depender más de otras personas o servicios, principalmente cuando sale de compras (detallado más adelante).

Por otro lado, acorde a lo que dice Wachs (1991) respecto al acceso a medios de transporte, éste también se ve afectado por sus condiciones física pues evita caminar largas distancias, repercutiendo también en el acceso a recursos y servicios. La situación se agrava considerando que las micros no cumplen con el recorrido que deberían ni con una frecuencia establecida, además de la concentración de servicios en el centro de la ciudad, teniendo que recorrer una mayor distancia al paradero fuera de la villa para acceder a ellas de manera segura.

Por otra parte, pese a las limitaciones que conlleva su estado de salud, sigue siendo partícipe en la vida comunitaria de Villa Cumbres a través de visitas a sus amigas, colaborando en el transporte de medicamentos y alimentos a sus vecinxs y la participación de reuniones en las sedes vecinales.

Trabajo e Ingresos Económicos

Rosario trabajó vendiendo cremas y perfumes recorriendo distintas oficinas en la ciudad y jubiló aproximadamente a los 60 años. Recibe actualmente una pensión de aproximadamente $50.000 pesos chilenos, que complementa con otra suma de dinero gracias a beneficios del Estado y, muy de vez en cuando, con la venta de huevos o sus gallinas. Comenta que también un tiempo vendió plantas en una feria cercana a Villa Cumbres, pero que dejó de hacerlo porque

"Nunca me dieron el permiso".

Si bien no ha tenido éxito en generar ingresos que no requieran mayores desplazamientos, ha seguido intentando poder obtener ganancias con la eventual venta de huevos y gallinas dentro de su sector, utilizando así los recursos que tiene disponibles en su entorno.

El no poder tener mayores ingresos la ha limitado a movilizarse en micro cuando sea necesario, pues ese medio paga tarifa diferenciada por ser de la tercera edad y evita mayores costos en colectivos u otros medios de transporte privado a pesar de ser más rápidos y cómodos:

"'Claro, ando recogiendo hojas y voy a tomar Uber' No, no, no coincide. Y acá subí a la micro (...)"

Por otro lado, el acceso a servicios también se ve afectado, pues los negocios locales y ferias cercanas son más caras que las del centro de la ciudad, por lo que ha modificado también sus trayectos en torno a ello, detallado a continuación.

Dinámicas de Comercio y Trámites

Rosario bajar a comprar mercadería al plan de la ciudad a pesar de la existencia de negocios locales cerca de su hogar, pues en el centro hay mayor variedad y es más barato. Por otro lado, la comida para las gallinas -harinilla, maíz- la pide a domicilio, evitando así cargar ella con los sacos hasta su hogar.

Realiza y planifica las compras en el centro de la ciudad solo los miércoles, teniendo identificados los lugares donde comprar productos a precios más accesibles y cercanos entre ellos. No sale de su casa si está lloviendo, viéndose limitada por el estado de las calles, los tiempos de espera de transporte y la posibilidad de enfermarse, aplazándolo a la siguiente semana. En las idas al plan, realiza las compras en la feria del estero Marga-Marga (donde además recoge hojas para alimentar a sus gallinas) y otros locales entre la plaza de Viña del Mar y el terminal de buses (Fig. 73):

"Las compras las hago todas en Viña. Todo en Viña. La carne, el pollito, normalmente compro todo. Y la cecina, la aceituna. La cecina la compro abajo, en Quillota.

Y la aceituna la compro en la feria. En la feria del estero. (…) en el Líder o Santa Isabel."

Aprovecha la bajada al centro y se encarga de realizar trámites, si tiene alguno pendiente. Debido a que no sabe utilizar las herramientas de transporte y de georreferencia que ofrece el celular, en caso de necesitar orientación para encontrar algún lugar pregunta a las personas que vea cerca:

"De hecho atravesé el puente para acá, y después tuve que devolverme para allá, preguntando dónde estaba Esval. Pregunté en los kioscos, qué sé yo. Está al frente, así que tuve que de nuevo atravesar el puente."

Estos trayectos los realiza en micro. De ida, generalmente toma la 412 pues al inicio del recorrido entra a la villa y puede tomarla cerca de su casa. Por otro lado, ha tenido que adaptar este desplazamiento en caso de que no pase, caminando hasta el paradero fuera de Villa Cumbres para tomar la línea 404 o 405. Para volver, Rosario espera la 412 porque es la única que debería pasa por su casa. Al tener conocimiento que esto solo sucede cuando van en dirección al plan, desarrolló la estrategia de terminar el recorrido y dar la vuelta para no caminar tanto con el peso que lleva, pero siempre depende de la voluntad de los conductores. En caso de que no pase y que no esté muy cargada, nuevamente modifica sus planes y toma la 404 o 405 para bajarse en el paradero fuera de la villa, caminando posteriormente a su hogar.

"Me dio dos sacos de repollo, de hojas de repollo. (…) ¡A penas! ¡Me lo traje en la micro firme! (…) Voy atravesando Arlegui y me dio risa porque venía con mis dos sacos y la bolsa que había traído de cosas para mí. Y me ofrece un Uber "Uber. Uber, señora, Uber" Y yo dije, entre mí. 'Claro, ando recogiendo hojas y voy a tomar Uber' No, no, no coincide. Y acá subí a la micro y le dije yo, como no entran las micros (a Villa Cumbres) ... Antes entraban, pues hacía el recorrido. Pero ahora no entran. Solamente para irse, bajan, entran. Entonces le dije yo, '¿entra a la villa?' - 'Sí, pero a la vuelta.' - 'Entonces a la vuelta me bajo', le dije yo. Me dijo '¿y cuánto pagó?' - 'Ah' le dije yo 'de abuelito. ¿Paso o qué?' - 'Ah, entonces no, pues' dijo, de broma. Y me llevó a la parcela. Y de ahí me dejó aquí, pues. En la esquina. Y corrió un niño que es mecánico -a ayudarla- (...) Ya venía por aquí, pero igual me sirvió. Amable."

Comenta que logra irse sentada en los trayectos en micro y que, afortunadamente, nunca ha recibido malos tratos por parte de los conductores al momento de pagar el pasaje con tarifa diferenciada.

Por otra parte, comenta que generalmente recibe ayuda de sus vecinxs al volver cargada. Sumado a esto, también recibe alimentos tanto para ella como para sus gallinas de parte de varixs vecinxs, por lo que la ayudan a reducir los gastos relacionados a alimentación propia y de los animales. Todo lo anterior es un reflejo de la red de apoyo que ha logrado tejer a lo largo de los años y la calidad de esta al habitar tanto en Parcela 11 como actualmente en Villa Cumbres, pues sus vecinxs son los mismos que en el lugar de residencia anterior.

Dinámicas Recreacionales

En lo que respecta a recreación, Rosario gusta de ir a conversar con sus amigas del sector, generalmente a la hora del desayuno o a la once, siendo una actividad que la mueve a diario, manteniendo su red social activa y a la vez contribuyendo a su bienestar emocional y social.

Por otro lado, a pesar de las dificultades físicas que presenta, otra de las actividades que disfruta es ir al cerro. Debido a una mala experiencia, dejó de hacerlo por años y es una actividad que está retomando hace poco pero solo acompañada de su hija, quien fue víctima de un ataque de perros del sector. Esto la limita a realizar esta actividad solo en presencia y disposición de ella, restringiendo la frecuencia y espontaneidad de estas salidas.

"Me gusta caminar, pero no en el frío. O sea, cuando hay cuando hay solcito me gusta el sol y nos vamos y llevamos cocaví po', vamos con un picnic, fruta qué sé yo, lo que tengamos en la casa. Para pasar el día, no, un rato. Llegamos a tomar once igual (…) nos ponemos debajo de un árbol nos sentamos ahí y aprovecho para sacar tierrita de hoja y me voy con mi carrito y traigo tierrita de hoja en el saco también, pero ahí con el carro y eso".

Por otra parte, Rosario ha dejado de visitar a sus amigas que todavía viven en Par-

cela 11 debido a la percepción de inseguridad y rumores de peligros en el área, lo que ha limitado sus relaciones y las redes que genera a través de ella al priorizar su seguridad personal:

"Como no voy, no tengo experiencia, pero sí hay rumores. Cuando hay rumores es preferible asegurarse. Y a mi amiga de al frente, ahí en toda la esquina la mordieron los perros. Y no hubo testigo a pesar de que la recogieron del suelo botada.".

A nivel general, Rosario muestra un gran sentido de pertenencia y bienestar en el territorio al poder realizar a diario actividades que le gustan en el sector, adaptándolas a sus limitaciones físicas y tomando ciertas precauciones según comentarios y experiencias propias o de terceras personas.

Expectativas y valoraciones de Rosario respecto al programa DS49 y su movilidad cotidiana

Rosario valora profundamente la estabilidad que le ha proporcionado el programa DS49. Tras mudanzas y años de vivir en el campamento Parcela 11, el acceso a una vivienda permanente en Villa Cumbres de Chile significó una mejora en su calidad de vida. Sus expectativas estaban centradas en encontrar un hogar seguro y estable, lo que ha sido lograda con el programa y la solución habitacional que le otorgaron. Además, es necesario destacar que la valoración de Rosario sobre la solución entregada está profundamente influenciada por la red de apoyo que ha podido mantener y fortalecer. Las relaciones de reciprocidad y ayuda mutua con sus vecinxs son fundamentales para su bienestar diario, pues siempre recibe apoyo en momentos de necesidad, ya sea en forma de alimentos o compañía, y también contribuye ayudando a sus vecinxs, especialmente en tareas relacionadas con el cuidado, sintiéndose parte y valorada dentro de su comunidad. Junto a esto, manifiesta su gratitud a Dios por la red de apoyo establecida que siempre ha estado ahí para ella.

"Pero yo mentiría si yo pasara necesidades. 'No tengo almuerzo, no tengo comida', estaría mintiendo. Por último, por A o por B, me dicen 'Rosarito ven a almorzar'. Yo digo que soy regalona de Dios porque de alguna u otra manera me llega. Ya, nunca

le ha faltado entonces. No me falta. Entonces yo lloro de felicidad. Porque digo yo, pensar que hay tanta gente que está muriendo de hambre. Yo no dejo perder nada. La miguita que, si no me la como se la doy al pollito, a los gatos. Entonces ni la cáscara de huevos la estoy juntando ahora. Entonces Dios me premia de una manera, pero increíble. Voy para afuera de repente mi vecina le pase pollitos para allá para que tuviera huevitos, que se yo, una gallinita así. 'Tome'. Qué sé yo. (…) y resulta que a ella le convidan cáscara de, parece que va a una cocinería y le piden cáscara de zanahoria y me las tira para acá. O sea, le comparte para los suyos y también para... Y cuando sale el gallinero de repente, pum. Ahí tiene más comida. O sea, yo estoy bendecida. Así que no, gracias a Dios por ese lado. Por último, si amanezco sin pan o sin azúcar vengo a tomar, llevo una churrasca y vengo a tomar desayuno y no me falta por eso. Tengo mucha ayuda gracias a Dios. Mis vecinos, los más cercanos, mi vecina del frente que es abuelita igual que yo, pero es más ágil ella. Ella es más ágil entonces también ella que trae hojita también me convida. (…) Estoy contenta, estoy feliz. Donde me tocó, mi casa, todo eso.".

Rosario valora su capacidad para mantenerse autónoma a pesar de sus limitaciones físicas y económicas. Ha desarrollado habilidades y estrategias para poder seguir accediendo a los medios de transporte y servicios de la ciudad al planificar sus salidas al centro de la ciudad, además de poder seguir recorriendo el sector para mantener sus redes sociales y de apoyo activas. Además, el profundo sentido de pertenencia y arraigo en su comunidad, se ve reflejado en la satisfacción con su vivienda y la participación activa en las dinámicas comunitarias. Este sentido de pertenencia y la reciprocidad con sus vecinxs le brindan un apoyo emocional y práctico, que es esencial para su bienestar general y sobrellevar el cotidiano.

Movilidad cotidiana de Rosario (sombreo)

La mayor parte de sus actividades las realiza en el barrio en que vive y solo se aventura los miércoles al plan de la ciudad. El resto de la semana se mueve generalmente por Villa Cumbres. Comienza el día temprano, despertando cerca de las 6 o 7 de la mañana y lo primero que hace es agradecer a Dios por haber despertado con vida un día más. Realiza una oración y se encomienda a Dios para el día a día:

"Eso es indispensable. Eso es número uno."

Se levanta y lo primero que hace es ir a ver a las gallinas que tiene en el patio. Siempre se fija si es que hay alguna enferma y realiza las curaciones correspondientes, les vigila y les da comida.

"Y les hablo, qué sé yo, les converso. Mi conversación está allá afuera, con los pollos. (…) Y 'co co co' me dicen (…) Y les digo yo 'Ustedes me piden comida nomás. ¿Y el huevo?'"

Después de esta tarea, desayuna. Si no tiene pan, prepara unas churrascas. Rosario es conocida en el barrio por moverse constantemente en el sector, pues es una persona que visita seguidamente a sus amigas del barrio. Sale de su casa a las 9:16 de la mañana a tomar desayuno donde su amiga Carmen:

"(el camino) es un poquito subida (…) pero todavía puedo. En unos 5 años más… ahí tendremos que ver"

Señala los problemas que encuentra en el trayecto, tales como la alta presencia de perros callejeros (Fotografía a y b).

"Todos los perros tienen dueño, solo que no se hacen cargo."

Esto, sumado a que sus vecinos no dejan la basura dentro de los contenedores, crean focos infecciosos pues los animales rompen las bolsas en busca de comida y con el viento de la quebrada, se esparce por todos lados (Fotografías c y d).

Tras casi 6 minutos de caminata, recorriendo 287 metros con una leve pendiente, llega finalmente a su destino. Además de churrascas, le lleva a su amiga un tomate para semillar y comida para que sus "bebés", las gallinas, pongan más huevos du-



Fotografía a. Presencia de perros callejeros y basura.
Fuente: Registro propio.
Ubicación: Fig. 74



Fotografía b. Presencia de perros callejeros y basura.
Fuente: Registro propio.
Ubicación: Fig. 74



Fotografía c. Foco infeccioso.
Fuente: Registro propio.
Ubicación: Fig. 74



Fotografía d. Foco infeccioso.
Fuente: Registro propio.
Ubicación: Fig. 74



Figura 74. Georreferenciación de fotografías.
Elaboración propia.
Fuente: Registro propio.

1. Casa Rosario
2. Casa Amiga
a. Fotografía a
b. Fotografía b
c y d. Fotografía c y d



Figura 75. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1. Casa Rosario.
2. Sede vecinal y comedor comunitario.
3. Sede vecinal.
4. CECOSF Las Palmas.

rante esta época de frío.

"Conversamos nuestros temas. Como dueña de casa, como mamá, como abuela. Diferentes temas."

A las 10:49 parte rumbo a su casa tomando el mismo camino, ahora en bajada, demorándose un poco más de 5 minutos, para seguir con su rutina. Durante el resto del día riega y cuida sus plantas, que es otro de sus pasatiempos, habla con su hija por teléfono, se acuesta y se levanta para almorzar o tomar once, que algunos días también es en casa de alguna amiga del sector.

"Ya después a las siete ya me estoy acostando."

Rosario es parte del grupo de Prevención de Incendios del sector que se reúne cada cierto tiempo, y afirma que:

"Cuando me toca reunión, hacen como a las ocho la reunión, así que ahí ya estoy trasnochando (…) aquí en la sede." (Fig. 75)

A nivel general, Rosario es conocida por las actividades descritas anteriormente, pero también se destaca mucho por su labor de cuidadora. El poder seguir caminando le permite ayudar a sus amigas que tienen dificultades para moverse, por lo que cumple la tarea de ir al CECOSF de Las Palmas (Fig. 75) a buscar los medicamentos o mercadería para luego ir a dejárselas:

"De repente voy a ver a una amiga, qué sé yo, porque también es abuelita. Amiga de aquí cerca. (…) la voy a ver, le voy a buscar su leche al consultorio. (…) Estoy vieja, pero puedo ayudar todavía.".

Análisis de Movilidad

Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo

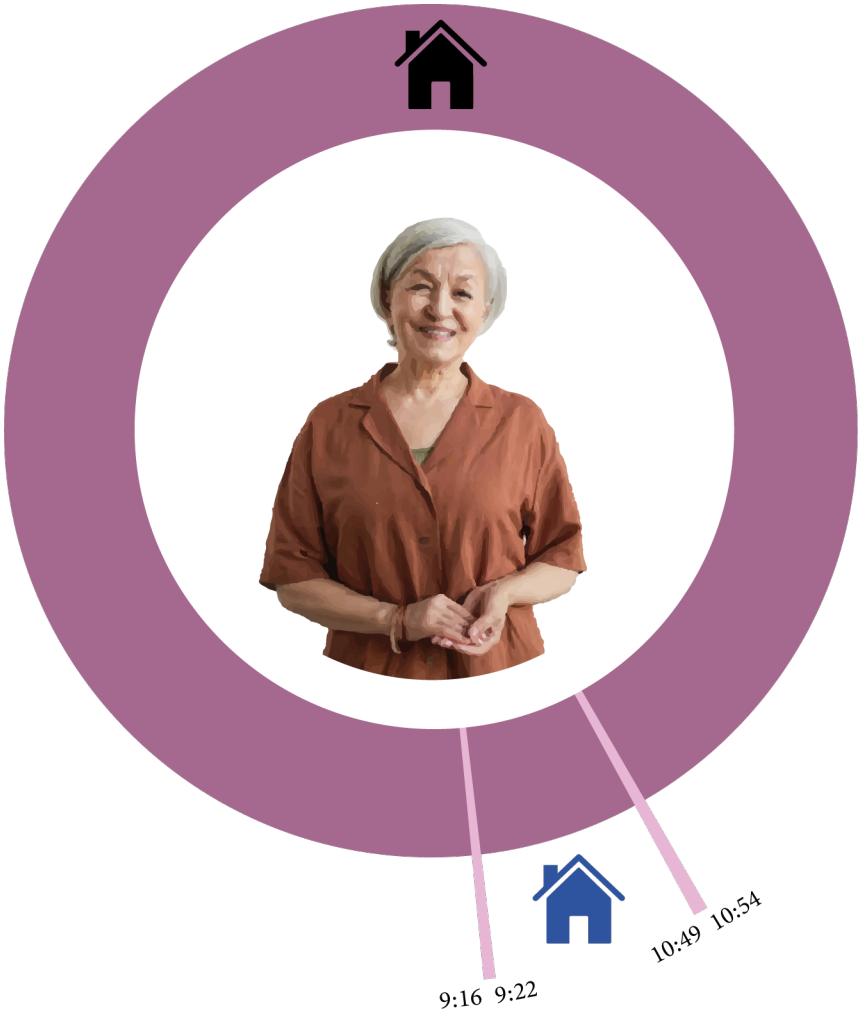


Figura 76. Diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo de Rosario. Elaboración propia.

Visualizaciones del recorrido

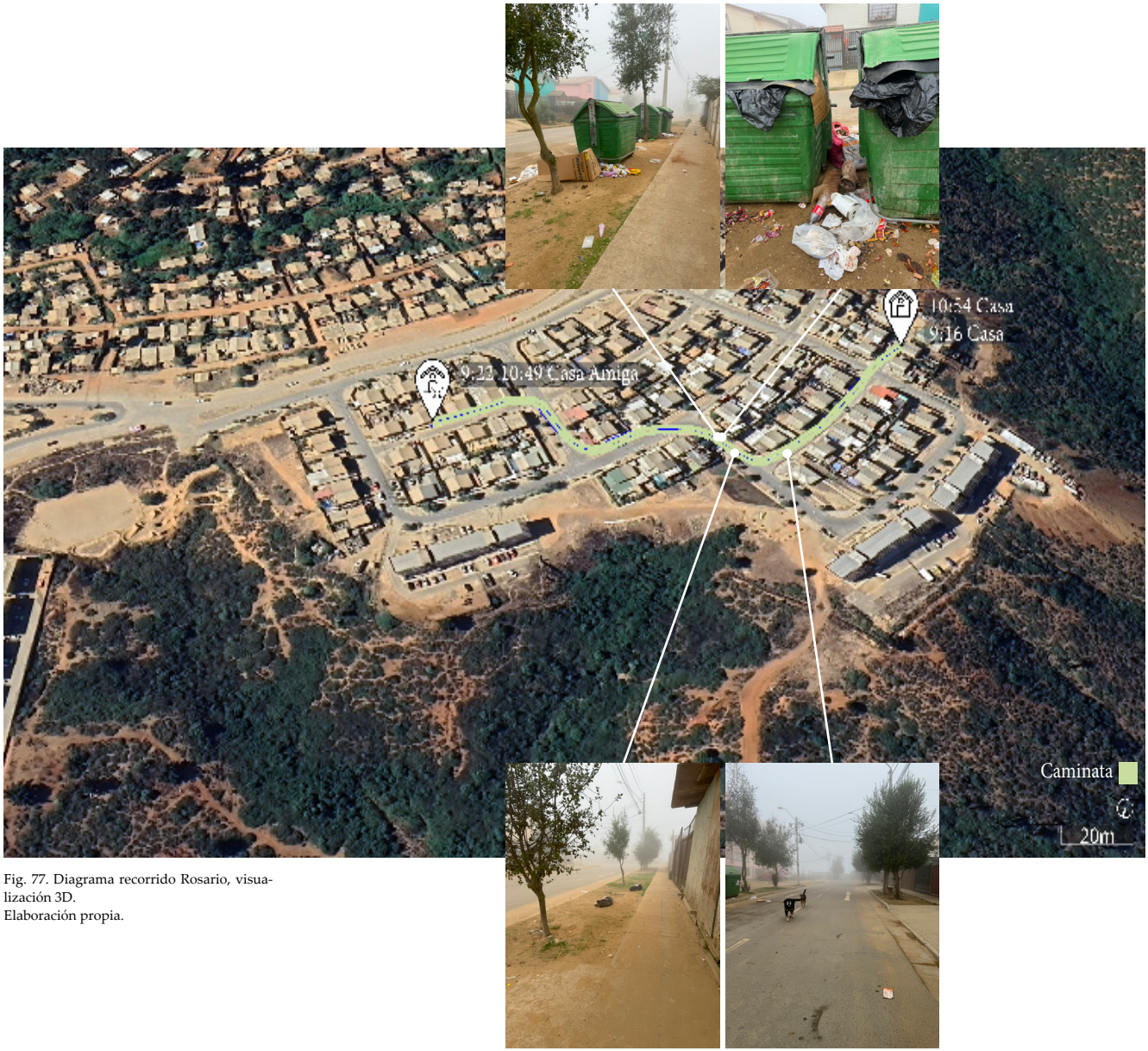


Fig. 77. Diagrama recorrido Rosario, visualización 3D.
Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Distancia recorrida

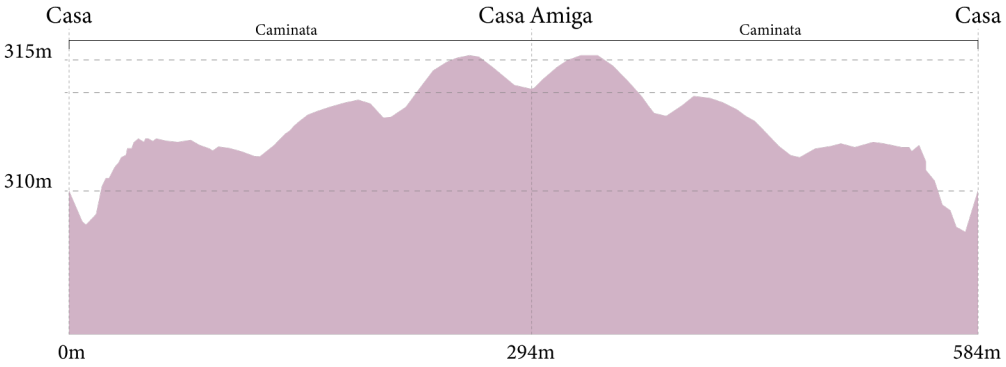


Fig. 78. Perfil de elevación Rosario.
Altura v/s Distancia recorrida.
Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Tiempo

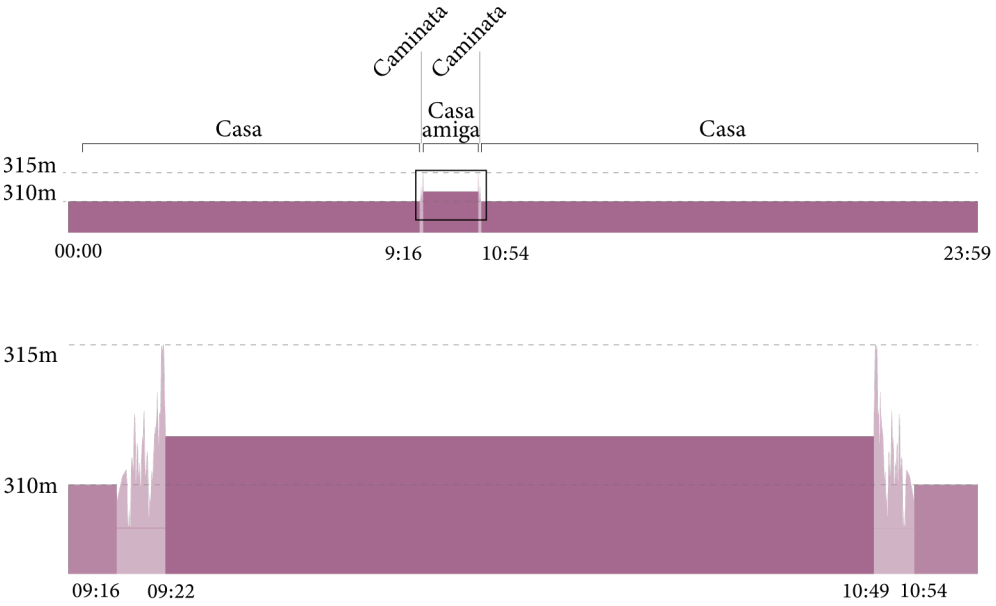


Fig. 79. Perfil de elevación Rosario.
Altura v/s Tiempo.
Elaboración propia.

Los diagramas anteriores muestran que Rosario está todo el tiempo en la parte alta del cerro y más del 90% del día lo pasa en su hogar. Esto se ve reflejado en el diagrama de movilidad cotidiana que realizó en la entrevista, pues va conformando el espacio de sus recorridos con un alto nivel de detalle. Llega a considerar el gallinero, la cocina y su pieza como lugares significativos dentro de su movilidad y la escalera de su casa como un medio para llegar a su habitación. Por otro lado, a pesar de que la distancia recorrida al hogar de su amiga sea menos de 300 metros, siente pesada la pendiente del terreno -representada en el perfil de elevación, fig 78- debido a las condiciones físicas que le afectan.

A nivel general, las prácticas de movilidad cotidiana de Rosario están profundamente influenciadas por los roles de género, su condición social, económica, de salud y el territorio donde vive, considerando los servicios y medios de transporte que ofrece:

Está acotada principalmente al sector donde vive, sin recorrer distancias mayores para cumplir con sus actividades.

Por otro lado, se observa que ésta sí se ve influenciada por los roles de género. Siendo los cuidados un motivo por el cual realiza y moldea sus desplazamientos, tanto antes de que fallezca su pareja como en la actualidad. Esto responde a un factor de género, pues las labores de cuidado son relegadas principalmente a mujeres. Respecto a los trayectos que realiza cuando sale de compras los miércoles, si bien la distancia que debe recorrer para llegar al centro de la ciudad es extensa, una vez que sus desplazamientos se tornan de corto alcance y con múltiples propósitos, correspondiente a un patrón identificado que responde a factores de género (Gutiérrez, A., 2016).

Sus salidas se limitan principalmente a visitas a vecinas cercanas, debido a la pendiente del terreno y la inseguridad del entorno. Estas visitas tienen por finalidad tanto compartir con sus amistades como realizar labores de cuidado a sus vecinxs que lo necesitan, asumiendo estas responsabilidades tanto dentro de su familia los fines de semana como en su comunidad, algo muy propio de las expectativas de género tradicionales que son asignadas a las mujeres. A pesar de sus limitaciones físicas, ayuda a sus vecinxs con la recolección de medicamentos y alimentos, siendo ésta otra motivación para salir de su hogar.

Rosario administra cuidadosamente sus ingresos, buscando siempre los precios más convenientes para maximizar su presupuesto dado el contexto de vulnerabilidad económica que vive. Debido a esto, prefiere hacer sus compras en el centro de Viña del Mar, donde los precios son más accesibles. Para ello, planifica los días miércoles para ir al plan de la ciudad utilizando el transporte público, aunque con dificultades debido a los trayectos bruscos y las irregularidades del servicio en cuanto a frecuencia y recorrido, razones por la cual ha establecido ciertas estrategias que dependen principalmente de la voluntad de los conductores para poder seguir realizando estas actividades. En estas salidas aprovecha de realizar trámites, aunque su nula habilidad para usar aplicaciones de transporte y georreferenciación la obligan a pedir direcciones, nuevamente dependiendo de la voluntad y conocimiento de las personas a su al rededor.

Las restricciones de movilidad que tiene están relacionadas a varios motivos. No sale los días de lluvia debido al estado de las calles, las cuales quedan inundadas y llenas de barro en caso de no estar pavimentadas, y por la posibilidad de enfermarse. La presencia de perros callejeros, con los cuales ya ha pasado y ha escuchado malas experiencias, la llevan a caminar con precaución por la calle y en ocasiones la restringe de asistir a ciertos lugares, como al cerro o al hogar de su amiga en Parcela 11, donde también se restringe por los rumores de delincuencia y el no conocer a las personas nuevas que viven allí. Además, señala que le disgustan los focos infecciosos ocasionados por sus vecinxs que no botan la basura en los contenedores y que son agravados por los perros del sector, quienes rompen las bolsas en busca de comida. A pesar de sus dolencias físicas, continúa realizando actividades esenciales y recreativas, además de seguir alimentando su red social y de apoyo.

Por otro lado, tras la muerte de su pareja, Rosario ha tenido que ajustar su rutina diaria que incluía cuidados regulares hacia él varias horas al día. Esta pérdida ha modificado sus patrones de movilidad, ya que ahora dispone de más tiempo para sus propias necesidades, aunque las labores de cuidado siguen siendo un factor que influye en su movilidad



Paradero fuera de Villa Cumbres de Chile.
Registro propio en sombreo de Cecilia.

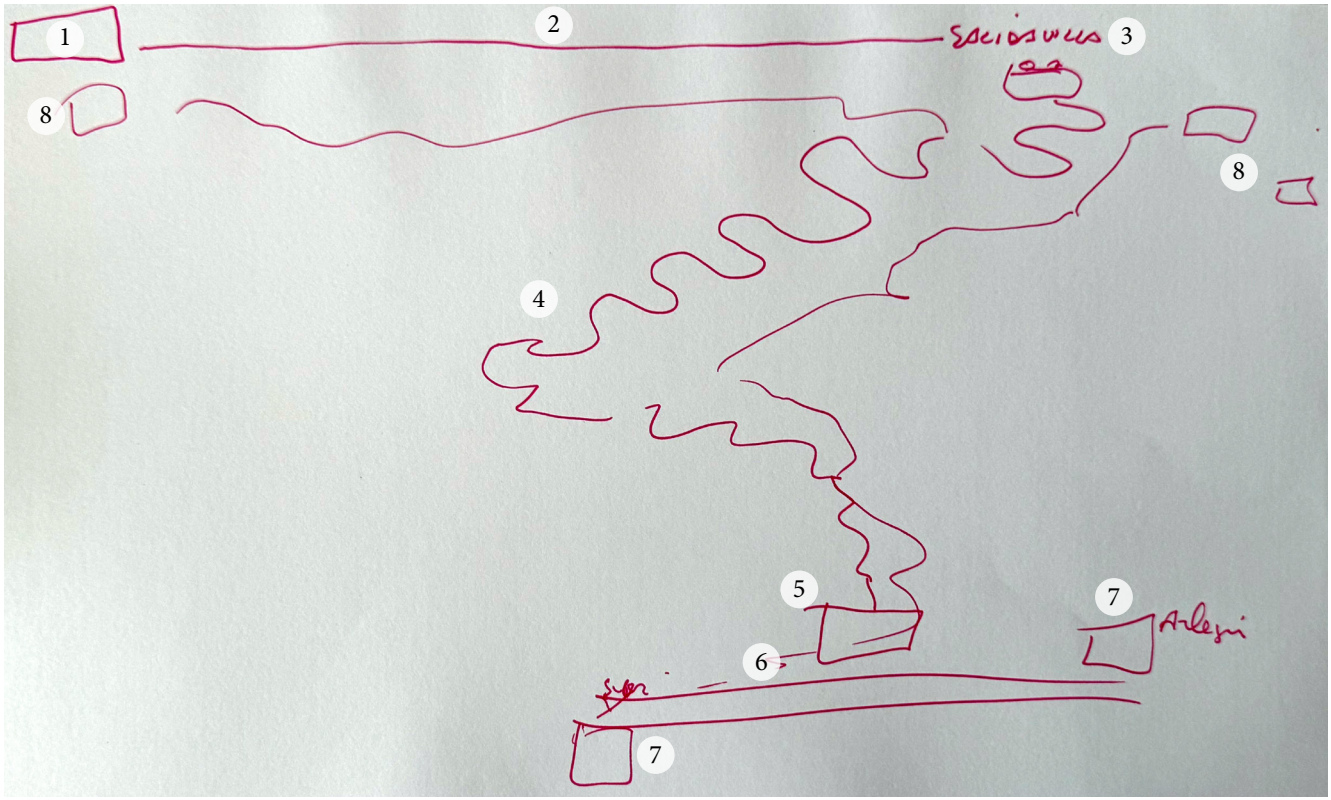
Resumen de datos personales relevantes

Datos de Cecilia			
Edad:	62 años	**Convivientes:**	Hijo mayor, adulto.
Hijxs:	5 hijos y 1 hija, adultxs independientes.	**Hijxs/nietxs en edad escolar:**	Seis. Uno de ellos es parte del Espectro Autista.
Nivel de estudios:	Profesional.	**Salud:**	No sufre enfermedades y físicamente se encuentra saludable, sin dolores.
Actividades productivas/ingresos:	Jubilada. Vive de su pensión ($150.000) y del sueldo como Trabajadora Social en el Departamento de Vivienda y Territorio de la municipalidad de Viña del Mar.	**Actividades reproductivas:**	Encargada de las compras. Comparte el aseo del departamento con su hijo. Cocina para ella. Los fines de semana cuida de sus nietxs.
Actividades recreacionales:	Ocasionalmente, durante la semana visita a una amiga que vive en el mismo edificio que ella. Además, es parte de la comunidad evangélica en el sector de Las Torres y de un grupo de "viajeras".	**Auto particular:**	No.
Licencia de conducir:	No.	**Uso de aplicaciones para movilizarse:**	Ocupa Google Maps para encontrar direcciones. No ocupa aplicaciones de transporte a menos que sea acompañada, tampoco sabe ocuparlas.
Historial de residencia:	Vivió en Parcela 11 desde el 2001. En Villa Cumbres desde el 2016.	**Restricciones de movilidad:**	Ninguna, pero menciona que el sector se torna peligroso por la presencia de narcotraficantes y asaltantes y la existencia de puntos críticos.
Observaciones relevantes:	La entrevista fue realizada en la hora de almuerzo en su trabajo, pues es difícil para ella saber a qué hora estará en su casa por problemas de movilización. Además, el sombreo tuvo que realizarse dos veces, pues por lluvias tuvo que dejar de trabajar antes de lo habitual. Intenta de no salir ni tener planes los fines de semana para poder descansar, pero siempre debe cumplir con el cuidado de sus nietxs. Una vez al mes se reúne con el grupo de "Las Viajeras" y recorren sectores de la región, principalmente en la ciudad por temas de tiempo.		

Tabla 9. Resumen datos personales de Cecilia.
Fuente: Entrevistas y sombreo.
Elaboración propia.

Movilidad Cotidiana según Cecilia

Cecilia representa lo que sería su movilidad cotidiana y los lugares significativos por medio de un diagrama dibujado por ella. Se observa cómo percibe la ciudad partir del emplazamiento inicial en "*la punta del cerro*" y las características del trayecto:



1. *"Yo me veo... yo veo como mi edificio en la punta del cerro"*
2. *"Bueno, es para allá, pero tengo que caminar, caminar hasta llegar a la salida"*
3. *"A la salida de la villa a tomar colectivos que no entran"*
4. *"Y de ahí bajo, subo, bajo, subo, así más o menos"*
5. *"Hasta llegar ahí, a la oficina"*
6. *"Ahí está la calle."*
7. *"Pongo un paso al supermercado y hago el mismo trayecto de vuelta."*
8. *"Y ya quedo con eso, o a la casa de mis hijos que están por aquí."*

Figura 79. Diagrama de Movilidad Cotidiana según Cecilia.
Elaboración diagrama base: Cecilia
Elaboración diagramación numérica: Propia.

Historial de Residencia

Cecilia vive en Villa Cumbres de Chile desde el 2016, pero llegó a cerro Forestal el año 2001 después de separarse y quedar sin vivienda. Quedó a cargo de sus 6 hijxs completamente sola, sin trabajo y sin una red de apoyo que la ayuda con las labores de cuidado, siendo un reflejo de cómo las crisis familiares afectan de manera desproporcionada a las mujeres al ser más vulnerables a la crisis habitacional, de tener menores ingresos económicos y al deber asumir roles de cuidado.

"Con mis hijos que no tenía quien los viera, mi mamá no me los quería cuidar tampoco.".

Dada la situación, recibe la ayuda de un amigo que ganó la lotería. Le entrega una vivienda en la toma Puerto Aysén hasta que pueda conseguir otro lugar donde vivir. Hace uso de esta red de apoyo y vive allí por un año sin tener que pagar arriendo, en el cual, paralelamente, construye su vivienda en Parcela 11.

Establecida ya en Parcela 11, Cecilia asume un papel activo como dirigenta del campamento, enfrentando problemas como la gestión de recursos compartidos y la seguridad comunitaria. Como se mencionó anteriormente, estudios indican que estos roles de liderazgo en contextos de tomas de terreno o campamentos suelen recaer en mujeres, quienes organizan y gestionan las necesidades diarias mientras se hacen cargo de sus hogares:

"La luz era comunitaria. Por lo tanto, lo que nos salía era mucho porque había luz perdida. Gente que igual robaba. Entonces teníamos que asumir entre todos el costo. (…) En el fondo a mí me reclamaban que por qué había luz perdida y que yo tenía que vigilar y uno no podía hacer todo."

Pasados los años, comenzaron a evaluar y realizar las gestiones para conseguir una vivienda a través de los subsidios del SERVIU:

"Yo le pregunté a toda mi gente… Hicimos una reunión para ver si seguíamos esperando 10, 20, 30 años hasta que nos dejaran quedarnos ahí o postulábamos a una vivienda del Estado (…)"

Después de haber acordado con la comunidad iniciar el proceso para la solución habitacional, comenzó con las gestiones correspondientes. En ese tiempo trabajaba

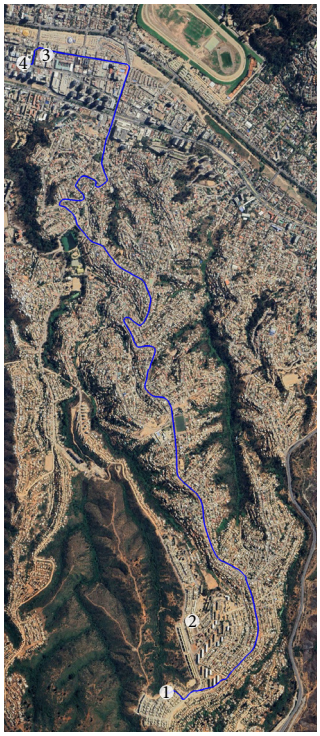


Figura 80. Georreferenciación de lugares frecuentados por Cecilia.

1. Casa
2. CECOSF Las Palmas
3. Trabajo
4. Supermercado

Elaboración propia.

en el Hospital Gustavo Fricke y, gracias un médico que conoció allí, logró conseguir, a través de él, el contacto con una entidad patrocinante para la construcción del proyecto, lo que refleja la importancia de una red de contactos y capital social. Con el terreno ya comprado por la entidad estatal, se concretó después de varios años la obtención de la vivienda en el 2016, estableciéndose allí de manera definitiva.

Salud

Cecilia no presenta problemas de salud y, en caso de requerir atención médica, asiste al Centro Comunitario de Salud Familiar (CECOSF) de Las Palmas (Fig. 80), cercano a su hogar. Debido a su buena condición, le permite realizar actividades que involucren largos desplazamientos, como recorridos dentro y fuera de la ciudad con su grupo de amigas (detallado más adelante).

Dinámicas Familiares y Labores Reproductivas

Cecilia tiene 6 hijxs adultos, 5 hombres y 1 mujer. Está separada hace años y actualmente no tiene pareja. Vive con el mayor de sus hijos, otrxs 4 viven también en cerro Forestal y solo 1 vive en Valparaíso.

Si bien Cecilia vive con su hijo mayor, prácticamente no lo ve:

"(...)Pues mi hijo trabaja entre como las 10 o 11 o 12, por ahí, porque trabaja en un restaurante, entonces llega como a las 2 a la casa. Entonces, generalmente, nos cruzamos en la noche nomas, porque yo lo espero por la noche.".

En cuanto a convivencia y responsabilidades, está a cargo de las compras y las labores de aseo, pero comparten los gastos del departamento. Menciona que pasan la mayor parte del día fuera, lo que contribuye a mantener el orden del hogar.

Durante los fines de semana, despliega un papel activo en el cuidado de sus nietxs, incluido uno parte del Espectro Autista (TEA) que conlleva mayores cuidados. Esta

labor incluye llevarles a diferentes lugares y quedarse con ellxs, lo que resalta su compromiso con las labores de cuidado dentro de la familia a pesar del tiempo que le consume:

"(...) Igual yo ayudo a mis hijos (…) uno de mis nietos tiene TEA. (...) Siempre tengo que llevar a los niños a una u otra parte o quedarme con ellos".

Trabajo, Estudios e Ingresos Económicos

Cecilia es trabajadora social y ejerce en el Departamento de Vivienda y Territorio de la Municipalidad de Viña del Mar, ubicado en el plan de la ciudad. Tiene horarios flexibles de entrada y salida, debiendo cumplir 8 horas en el trabajo más la hora de almuerzo. Debido a las congestiones y la baja frecuencia y disponibilidad de transporte público tanto en la mañana como en la tarde, sale cerca de las 8 de la mañana de su hogar y del trabajo cerca de las 6, optimizando así tiempos de traslado y espera.

Después de haber terminado los estudios universitarios, ha continuado estudiando diplomados y certificaciones en relación a su carrera y área de trabajo. Para ello, destina tiempo durante los fines de semana en los momentos que no debe cuidar de sus nietxs.

Si bien está jubilada desde los 60 años, recibe una pensión de $150.000 pesos chilenos, por lo que el monto no es suficiente para poder solventar los gastos mensuales, por lo que el tiempo que dedicaría a actividades recreativas está invertido en generar ingresos para vivir.

"Yo saco 150 lucas de jubilación. Entonces, si yo dejara de trabajar, a mí me gustaría viajar, pero tampoco puedo.".

A pesar de que el pasaje en micro es más barato, prefiere usar colectivo pues es más fácil encontrar un asiento disponible, es más rápido y también más cómodo, aminorando tiempos de viaje y espera y haciendo los trayectos más amigables con ella.

Dinámicas de Comercio y Trámites

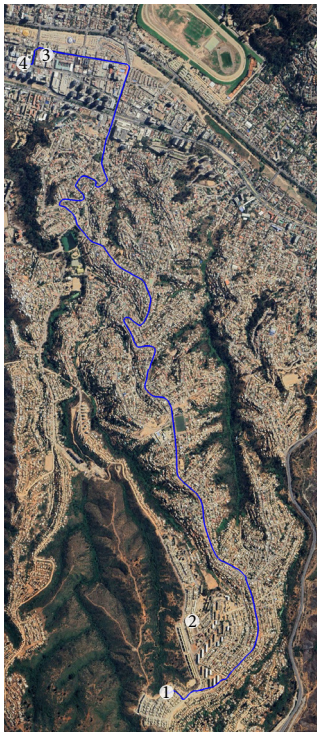


Figura 80. Georreferenciación de lugares frecuentados por Cecilia.

1. Casa
2. CECOSF Las Palmas
3. Trabajo
4. Supermercado

Elaboración propia.

Cecilia es la encargada de las compras en el hogar y las realiza al salir del trabajo. Para llevarlas a cabo, desarrolló una estrategia compatible para realizarlas a diario de manera eficiente, pues por las limitaciones del transporte público y la carga de los productos, debe realizar compras pequeñas y frecuentes a lo largo de la semana. Esto le permite equilibrar el peso y evitar dificultades al transportar las compras:

"A esa hora que yo salgo es imposible comprar muchas cosas porque no pasan las micros. E ir cargada, esperando, qué sé yo. Entonces, todos los días voy comprando un poquito (…) compro un día la carne, otro día el arroz, otro día los fideos, así (…) como de ir balanceando el peso durante la semana."

Realiza sus compras en supermercados y locales cercanos a su trabajo y paradero, aprovechando la proximidad y oferta de servicios entre estos (Fig. X).

Dinámicas Recreacionales

A nivel general, Cecilia no cuenta mucho tiempo para poder realizar actividades de distensión. Durante la semana, el trabajo y los tiempos de transporte ocupan la mayor parte de su día, dejando poco espacio para otras actividades. Pese a eso, ocasionalmente visita a una amiga que vive en el mismo edificio que ella para de conversar y tomar once, aprovechando las oportunidades cercanas y accesibles para mantener conexiones sociales y momentos de relajación.

Durante el fin de semana, trata de no salir a hacer trámites o tener planes fuera de su casa pues prefiere quedarse estudiando para certificaciones, diplomados, entre otros, o para reunirse y nutrir relaciones con alguno de los variados grupos organizados a los que pertenece: de la iglesia de Las Torres, otro de Prevención de Incendios conformado por sus vecinas, e incluso a uno llamado "Las Viajeras" de amigas fuera del territorio, con el cual sale a recorrer partes de la V región urbanas o rurales, aproximadamente una vez al mes. Comenta también que le gusta el montañismo, andinismo y senderismo y que lo practicó durante varios años, pero por tener que cumplir con labores de cuidado tanto de sus hijxs como actualmente de sus nietxs, ha tenido que disminuir estas prácticas o simplemente dejar de hacerlas. Esto es un reflejo de cómo las responsabilidades de cuidado pueden afectar la continuidad en las prácticas recreativas personales, a pesar de no trabajar los fines de semana:

"Por los niños -sus hijxs- *ya después dejé de hacerlo. (…) 'Ahora que ya no viven conmigo voy a volver a hacer andinismo' pero resulta imposible, porque siempre tengo que llevar a los niños* -sus nietxs- *a una u otra parte o quedarme con ellos."*.

Además, comenta que le gusta mucho viajar, pero que por diversos motivos no puede ausentarse por períodos prolongados, enfatizando en lo responsable que se siente en colaborar con los cuidados de sus nietxs :

"Entonces, si yo dejara de trabajar, a mí me gustaría viajar, pero tampoco puedo. No podría hacer eso porque igual yo ayudo a mis hijos (…) uno de mis nietos tiene TEA.".

Expectativas y valoraciones de Cecilia respecto al programa DS49 y su movilidad cotidiana

Cecilia, quien jugó roles clave como dirigenta durante la obtención de su vivienda a través del subsidio DS49, ofrece una perspectiva tanto de beneficiaria como mediadora entre el comité de vivienda y las instituciones involucradas.

"(...) Empezamos a trabajar en el proyecto, hasta que llegamos, después de harto esfuerzo, peleas con el SERVIU, peleas con la constructora. Fue como muy largo el proceso.".

Comenta que la experiencia fue marcada por un proceso prolongado y arduo, caracterizado por discusiones tanto con SERVIU como con la constructora, revelando las dificultades y desafíos burocráticos que enfrentan las comunidades en la adquisición de viviendas sociales. Junto a esto, menciona que una vez entregados los inmuebles, comenzaron más problemas significativos, enfatizando en las deficiencias en la calidad de la construcción y la falta de respuesta institucional frente a los problemas posteriores a la entrega, obligando a la comunidad a realizar reparaciones por cuenta propia:

"El día que nos entregaron la vivienda, la casa donde mi hija postuló, se inundó el departamento. Y ahí empezó una serie de falencias en la construcción. Estuvimos harto tiempo, pero nadie nos arregló nada. Si uno iba al baño, tiraba la cadera y salía agua caliente y en la ducha salía helada (…) en las ampolletas salía agua (...)".

Demuestra frustración en relación a la movilidad, tanto del territorio como propia. Asegura que la mejora del transporte público desde y hacia la villa ha sido un logro gestionado principalmente por la comunidad local, demostrando la iniciativa y el compromiso de lxs residentes para abordar sus necesidades de movilidad siendo un ente activo ante tal segregación con los servicios de la ciudad. A pesar de ello, menciona que sigue siendo un problema en la actualidad al ver que modificaron los recorridos de micro sin consultarles, dejándoles en la disyuntiva de quitar el transporte a sus vecinxs de Parcela 11 o que pasen dentro de la villa:

"Las micros no entraban. No llegaban, pasaban por afuera. Y después en una reunión que hubo con la misma gente de las micros accedieron a entrar. Y hasta hace un año entraban, pero ahora ya no entran (…) porque para ellos es muy largo el trayecto. Porque ellos llegaban hasta nuestras casas, hacían el recorrido, pero no iban a la parcela 11. Y nosotros en realidad para no perjudicarlos, porque en el fondo... Si nosotros seguimos alegando, otra vez la gente de la parcela, que eran nuestros vecinos algunos todavía, va a seguir, van a quedarse sin movilización y cuando llueve… pues es por eso que nos hemos dejado estar en realidad.".

En relación a su movilidad cotidiana, Cecilia expresa nuevamente frustraciones relacionadas principalmente con la ubicación de su hogar en Villa Cumbres de Chile y los medios de transporte a los que tiene acceso. La lejanía respecto a los servicios básicos y su lugar de trabajo consume gran parte de su día en desplazamientos y tiempos de espera para tomar locomoción

"Como que mi vida es el trabajo. (...) Llego como a las ocho, está oscuro y prendo la tele, para saber que existí, para ver algo, porque no vi nada."

Esto, sumado a la carga del cuidado de sus nietxs durante los fines de semana, limita el tiempo disponible para actividades personales y recreativas que valora enormemente, como el montañismo y las salidas con su grupo de amigas externas al vecindario, pues estos panoramas requieren de mayor tiempo al estar fuera del sector en que vive:

"Valoro a mi grupo de amigos que es externo al territorio de donde yo vivo. Eso, mi grupo de compañeras ex-compañeras, mi grupo de "Las viajeras" que no viaja -se ríe-. *Y la montaña.".*

Movilidad cotidiana de Cecilia (sombreo)

El día de Cecilia comienza a las 6 de la mañana y se prepara para ir a trabajar. Desayuna y se prepara el almuerzo del día:

"En la noche me ducho, porque en la mañana siempre me doy muchas vueltas.".

A eso de las 7:48 sale camino al trabajo:

"Me voy a tomar al colectivo, porque las micros pasan repletas o no pasan, o no paran, porque como hay escolares..."

Al estar lloviendo, comenta que:

"Las micros pasan con menos frecuencia, porque algunas se llueven. (...) La gente no manda a sus niños al colegio"

Esto debido a la mala locomoción y estado de las calles. Por lo mismo, al haber menos gente esperando locomoción, logra tomar una micro 412 camino al paradero a las 7:51 (Fig. 81). Se sienta en el lado de la ventana y comenta:

"El chofer conoce a todas acá porque siempre toman micro a esta hora. (…) Esta es la micro de las nanas. Todas ellas o la mayoría van a trabajar a Bosques de Montemar, lo sé porque se ponen a hablar de las casas en las que trabajan" (Fotografías e y f).

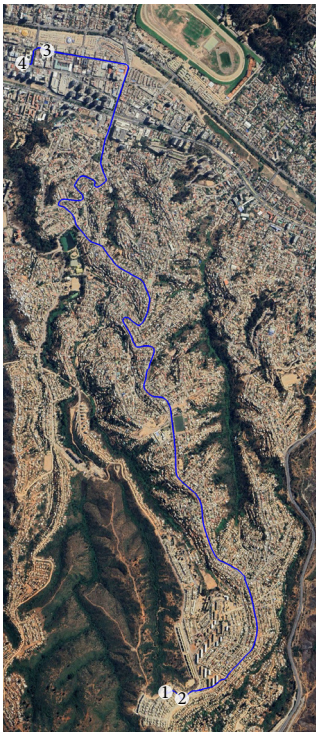
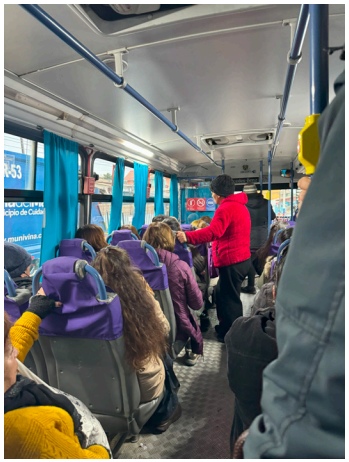


Figura 81. Recorrido y ubicación de lugares concurridos por Cecilia.

1. Casa
2. Lugar donde toma la micro
3. Paradero cercano al trabajo
4. Trabajo

Fuente: Sombreo.
Elaboración propia.



Fotografía e. Micro 412 en cerro Forestal.
Fuente: Sombreo



Fotografía f. Micro 412 cercana a hospital.
Fuente: Sombreo

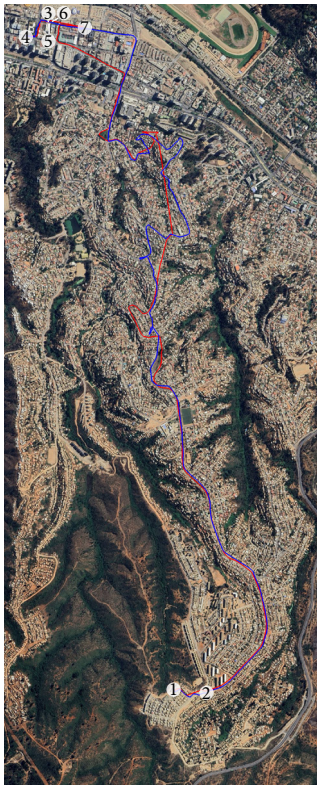


Figura 82. Recorrido y ubicación de lugares concurridos por Cecilia, segundo sombreo.

1. Casa
2. Paradero
3. Paradero cercano al trabajo
4. Trabajo
5. Supermercado
6. Negocio
7. Paradero

Fuente: Sombreo.
Elaboración propia.

La micro va con los asientos casi completos y solo hay mujeres adultas de mediana edad y mayores, todas conversando entre ellas.

"La hora de los trabajadores es a las 6. Ahí sí que queda la escoba"

El chofer maneja con calma, a diferencia de lo que generalmente comentan, y Cecilia sigue su viaje mirando el celular, respondiendo mensajes por Whatsapp y llamadas por teléfono. A medida que avanza el trayecto, la micro comienza a llenarse a la altura del hospital. Ya a la altura del plan siguen siendo solo mujeres en la micro, pero ahora de edades más variadas. Llega al paradero más cercano a su trabajo, frente a una carnicería en Arlegui, a eso de las 8:10 (Fig. 82). Luego, camina al trabajo (Fig. 82) para llegar 8:15. Comenta que generalmente demora 40 minutos en tomar micro o colectivo, pero con la lluvia todo cambia, y que:

"Generalmente después de almorzar salgo a pasear un rato a despejarme, porque… Uh"

pero que cuando llueve no puede hacerlo debido al estado de las calles. Ese día, debido a los estragos producidos por el clima, sale antes del medio día porque hubo corte de luz en el sector y se programa otra jornada de sombreo.

Miércoles, también con lluvia pero de menor intensidad, repite la misma jornada de la mañana. Despierta 6 am, desayuna y prepara el almuerzo del día. Sale de su casa 7:52 y llega al paradero 7:55. El camino al paradero, fuera de Villa Cumbres (Fig. 82), no está pavimentado:

"Se supone que este año iban a pavimentar esta calle"

pero no se ven trabajos próximos a realizar. Con la lluvia del día y los anteriores, está lleno de barro, resbaloso y con charcos de agua, presentando peligros de caída o de que vehículos te mojen. El "paradero" no es oficial y no tiene nada construido, por lo que no hay refugio para la lluvia o el sol. Además, se considera un punto peligroso al haber muchos asaltos en ese lugar, pues la presencia de autos abandonados, refrigeradores y otros tipos de basura, permiten que los asaltantes se escondan y comentan el delito. Durante la espera, comenta:

"A fin de año quiero comprarme un auto. No sé manejar, pero prefiero aprender en el mío"

y que no sabe quién podría enseñarle, pero que tomaría también un curso. A las 7:58, bajo la lluvia, toma un colectivo rápidamente:

"Como nunca".



Figura 83. Georreferenciación de fotografías
Elaboración propia.



Fotografía X1. Visualización del paradero no oficial.
Fuente: Sombreo



Fotografía X2. Estado de calles en el paradero no oficial.
Fuente: Fotograma de vídeo registrado durante el sombreo.



Fotografía X3.
Estado de veredas en el paradero no oficial.
Fuente: Fotograma de vídeo registrado durante el sombreo.

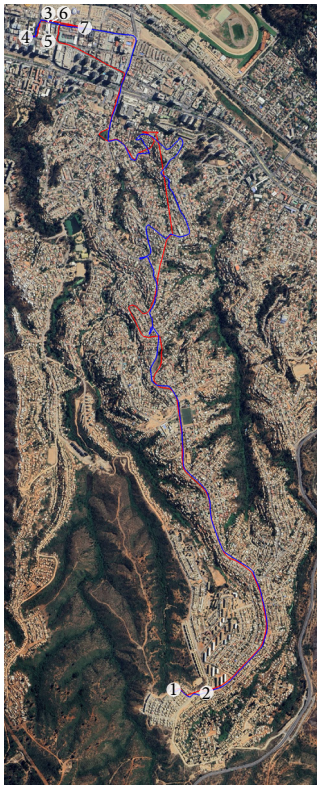


Figura 82. Recorrido y ubicación de lugares concurridos por Cecilia, segundo sombreo.

1. Casa
2. Paradero
3. Paradero cercano al trabajo
4. Trabajo
5. Supermercado
6. Negocio
7. Paradero

Fuente: Sombreo.
Elaboración propia.

Le gusta ir sentada adelante, pues va más cómoda y porque no tiene que estar bajando y subiendo en caso de que un pasajero quiera salir. Comenta que por lo mismo, hace unos días una señora la insultó en la fila del colectivo por tomar ese puesto, además de ir agrediéndola verbalmente durante casi todo el trayecto desde el asiento de atrás. Va acomodándose cada cierto tiempo en el puesto debido a la cantidad de curvas del camino y llega al mismo paradero del otro día a las 8:24 (Fig. 82). Camina hacia el trabajo (Fig. 82), llegando 8:28. Nuevamente, al estar lloviendo, no sale a distraerse a la hora de almuerzo, por lo que se queda en la oficina hasta las 17:40. Camina hasta llegar al supermercado Santa Isabel de Arlegui (Fig. 82) en que usualmente compra, para sacar efectivo del cajero automático a las 17:45. 17:48, cruza la calle y pasa a comprar papel higiénico a un negocio local, acción que hace de forma recurrente pues

"A esa hora que yo salgo es imposible comprar muchas cosas porque no pasan las micros. E ir cargada, esperando, qué sé yo."

17:49 camina al paradero de la misma calle (Fig. 82). 17:50 llega y menciona:

"Aquí nadie hace fila. No es como en la plaza que está un poco más ordenado, aquí hay que cazarlos"

A medida que van llegando colectivos, la gente se abalanza rápidamente a ellos, independiente de si había gente esperando de antes o no. 17:59 logra tomar un colectivo, pero debe subirse a la parte de atrás. Haciendo el contraste con un día en que no hay lluvia, menciona que la vuelta a su hogar

"Es terrible, es terrible porque la parada del colectivo está como en la Plaza de Viña. Y ahí es como dos o tres cuadras de fila a esa hora que salgo a las 5 y media, pero yo generalmente me voy como a las 6 como para tener menos tiempo de espera, que haya menos gente, pero a veces no. Así que me voy a Arlegui, de Arlegui ahí estoy un rato. Si no resulta, me voy como al frente del Líder, a la Calle de Valparaíso, y si no me devuelvo para allá según como este... Por lo menos ahí en eso me gasto como una hora. Y en llegar a la casa, si no hay taco, unos 40 minutos en colectivo. En la micro imposible."

A medida que el trayecto avanza, nuevamente Cecilia va acomodándose en el asien-

to y mirando la ventana. A las 18:11, entrando a Avenida La Paz, hay una pequeña congestión de 5 minutos, para luego retornar a la normalidad. Se baja en el paradero a las 18:17, frente a donde tomó colectivo en la mañana y el estado de las calles sigue igual (Fotografía x5, siguiente página). Pasa el cruce con cuidado de no caer ni ser atropellada -porque no hay ninguna señalética que ordene un poco más el cruce- ni mojada por los autos y micros que pasan. Ya en la parte pavimentada camina más confiada y comenta que, de vez en cuando, alguna cañería se rompe y echa a perder las calles de la Villa y que es algo común. Finalmente, 18:23 llega a su hogar para poder tomar once, bañarse, ver televisión y acostarse esperando a que su hijo llegue del trabajo, para mañana repetir la misma rutina.

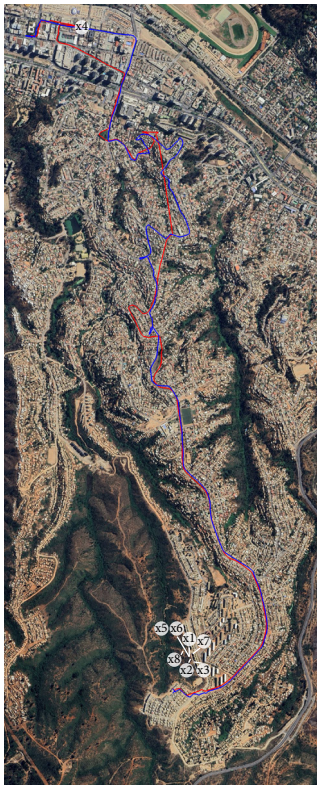
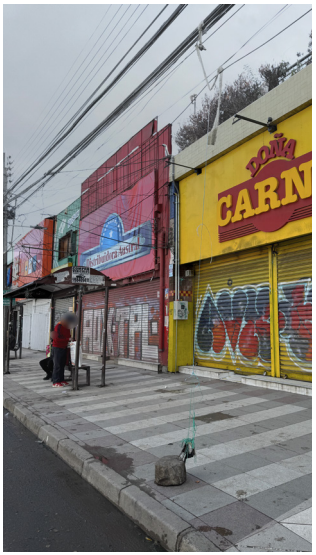
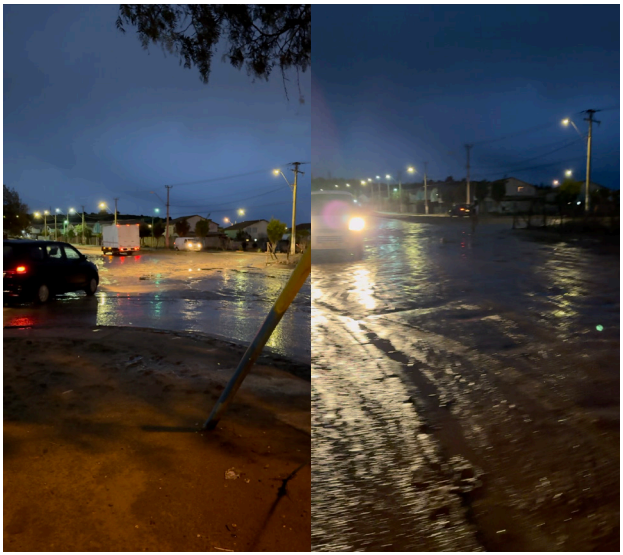


Figura 83. Georreferenciación de fotografías
Elaboración propia.

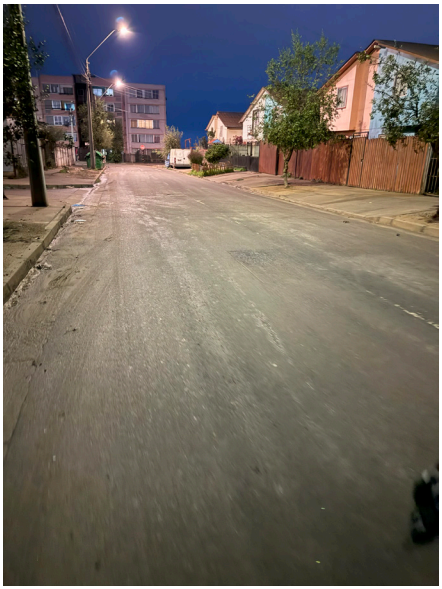


Fotografía X4.Paradero trabajo.
Fuente: Sombreo.



Fotografía X5 y X6. Cruce peligroso camino a casa.
Fuente: Fotograma de vídeo registrado durante el sombreo.





Fotografía X7 y X8. Calles camino a casa.
Fuente: Sombreo.

Análisis de Movilidad

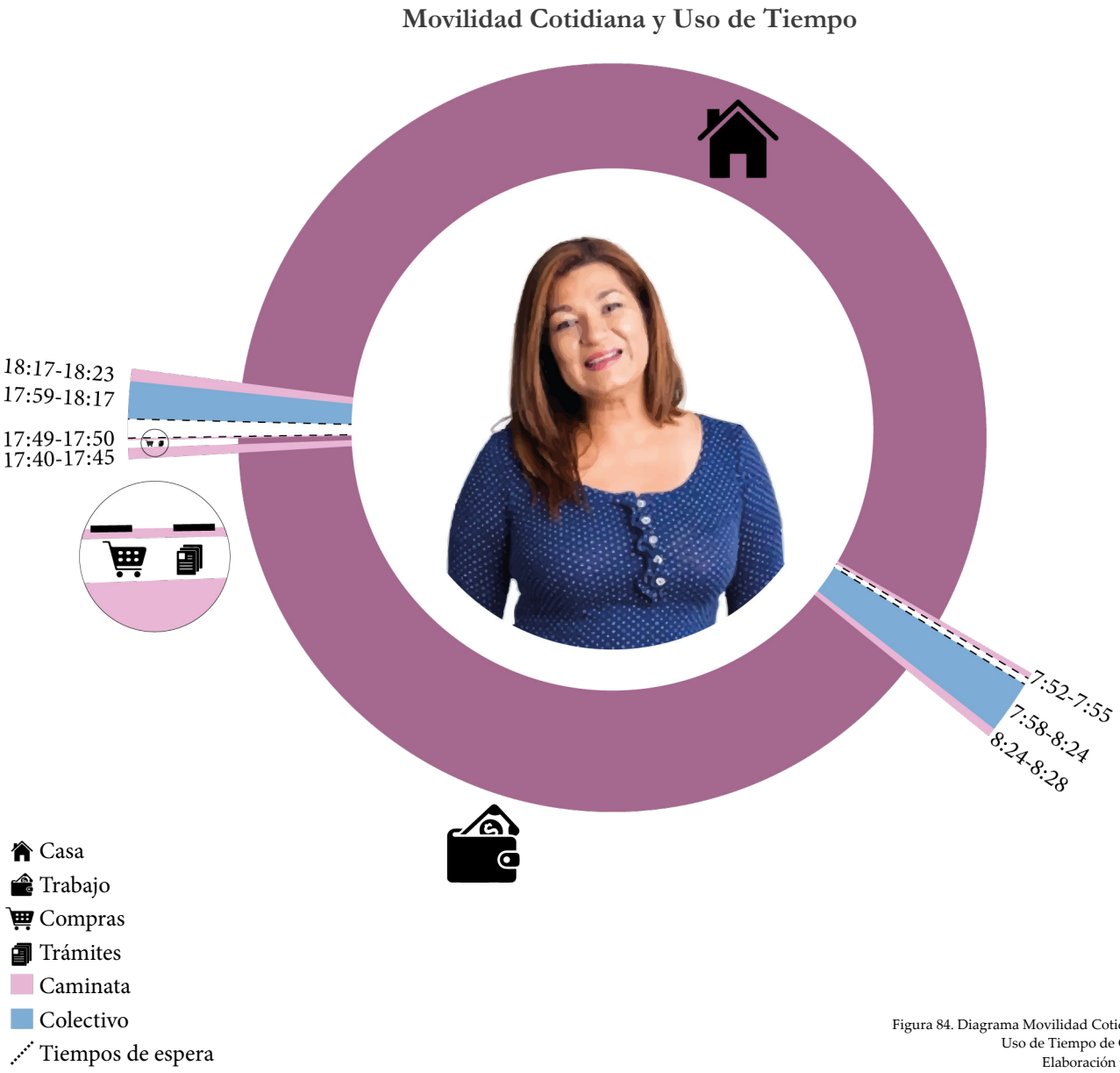


Figura 84. Diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo de Cecilia. Elaboración propia.

Visualizaciones del recorrido





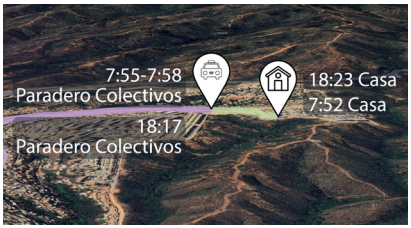


Fig. 85. Diagrama recorrido Cecilia, visualización 3D.
Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Distancia recorrida

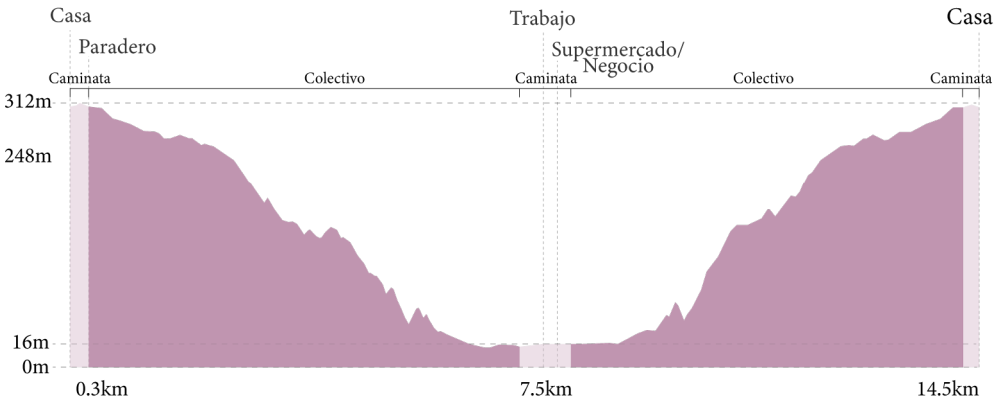


Fig. 86. Perfil de elevación Cecilia. Altura v/s Distancia recorrida. Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Tiempo

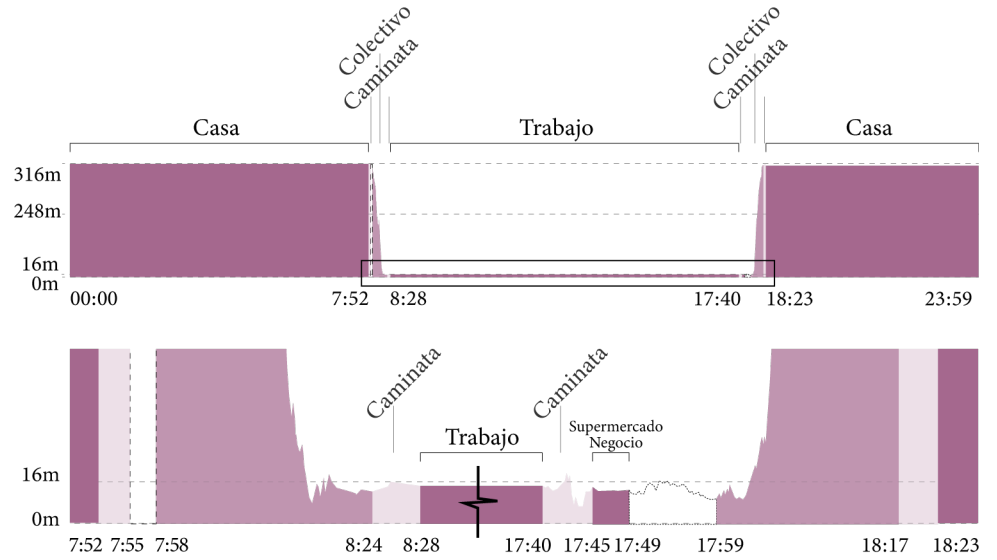


Fig. 87. Perfil de elevación Cecilia. Altura v/s Tiempo. Elaboración propia.

Los diagramas anteriores muestran los tiempos que Cecilia dedica a las labores productivas y a las reproductivas fuera del hogar. También se ven representadas las distancias que debe recorrer para ir a trabajar y realizar las compras del hogar, actividades promedio de su cotidiano. Además, se puede visualizar que todas las actividades que realiza y destinos a los que se dirige se encuentran en el plan de la ciudad, donde también pasa gran parte del día.

A través de sus prácticas de movilidad cotidiana, Cecilia revela una dinámica marcada por la intersección de roles productivos, reproductivos, su condición socioeconómica y la ubicación de su hogar, viendo su experiencia limitada a lo funcional y esencialmente necesario del día a día:

Su jornada laboral inicia temprano, desplazándose desde Villa Cumbres de Chile hacia el plan de la ciudad, donde trabaja como trabajadora social hasta la tarde. El resto del día, lo estructura alrededor de responsabilidades domésticas adicionales, como las compras diarias, realizadas estratégicamente para equilibrar cargas y evitar las dificultades presentadas en el transporte público durante horas peak. Estas estrategias fueron desarrolladas a partir del conocimiento y la experiencia dadas por las limitaciones del transporte público desde y hacia su hogar, teniendo como resultado maximizar la accesibilidad a servicios para necesidades básicas, disminuyen su tiempo de espera y transporte, todo dentro de lo posible.

El medio de transporte que prefiere es el colectivo, al cual puede acceder a pesar de que sea más caro que las micros. Esto se debe a su mayor disponibilidad, rapidez y comodidad, pudiendo optimizar así sus tiempos de viaje y espera para tener más tiempo de descanso.

La movilidad cotidiana de Cecilia es profundamente sensible al funcionamiento del transporte público, pues depende significativamente a la disponibilidad y horarios que micros o colectivos tengan. Por otro lado, si bien la distancia que debe recorrer para llegar al lugar de trabajo es extensa, una vez que llega al plan de la ciudad los trayectos que realiza son de corto alcance y con múltiples propósitos, correspondiente a un patrón identificado que responde a factores de género (Gutiérrez, A., 2016).

Los fines de semana, a pesar de querer descansar, estudiar o disfrutar de actividades recreativas como el montañismo, se ve en la obligación de cuidar a sus nietxs, lo cual señala como una limitante significativa para sus aspiraciones personales y sociales fuera del hogar al tener que cambiar los motivos de sus desplazamientos.

Desde una perspectiva crítica, se muestra insatisfecha con su rutina centrada en lo laboral y lo doméstico, contrastada con un anhelo de mayor tiempo y libertad para explorar intereses personales y sociales. Desde su rol como dirigenta comunitaria hasta su participación en organizaciones locales, demuestra una apropiación activa en la resolución de problemas colectivos, como la mejora del transporte público en su barrio. Pese a eso y a participar de distintas instancias de organización dentro del cerro, sigue valorando más las cosas externas a su territorio cotidiano como círculos sociales y panoramas recreativos fuera de Forestal.



Interior del vehículo del marido de Anaís.
Registro propio en sombreo de Anaís.

Resumen Datos Personales Relevantes

Datos de Anaís			
Edad:	62 años	**Convivientes:**	Marido, quien trabaja por turnos 14x14.
Hijxs:	2 hijas, adultas independientes	**Hijxs/nietxs en edad escolar:**	2 nietos
Nivel de estudios:	1 año en estudios Técnico Superior. Carrera no finalizada.	**Salud:**	Hipotiroidismo. Marcapasos desde febrero 2024. Hernia en la espalda que le genera dolores al caminar. Molestia en rodillas.
Actividades productivas/ingresos:	Jubilada. Vive de su pensión y complementa con el sueldo de su marido y la venta artesanías.	**Actividades reproductivas:**	Encargada total del aseo, compras y cocina del hogar, pues su esposo no participa de estas actividades. Además, se encarga de ir a buscar a sus nietos al colegio, tarea que a veces hace con su marido, quien maneja.
Actividades recreacionales:	Salir a vitrinear al plan de la ciudad. Confeccionar tejidos a crochet, pulseras, bolsos, entre otras cosas, que son las que vende.	**Auto particular:**	Sí, de su marido.
Licencia de conducir:	No.	**Uso de aplicaciones para movilizarse:**	Ocupa Google Maps para encontrar direcciones.
Historial de residencia:	Desde Salamanca, llega a cerro Forestal a los 6 años. Vive en el sector de Gran Esfuerzo hasta el año 1996, donde llegan a Parcela 11. En Villa Cumbres desde el 2016.	**Restricciones de movilidad:**	Trata de volver antes de que oscurezca, por lo que los horarios varían según la estación del año, debido a los asaltos ocurridos en el paradero no oficial que se encuentra aledaño a la Villa.
Observaciones relevantes:	No sabe manejar y no estuvo interesada en aprender, para evitar que su marido la utilice para transportarlo cuando bebiera (más frecuente en el pasado). Debe cumplir con labores reproductivas que el marido le exige y discuten porque él no colabora. Además, también le molesta que Anaís salga de la casa y le hace comentarios al respecto, por lo que discuten. Para evitar peleas, Anaís no lleva el celular. Hace una clara distinción de su movilidad cuando su marido no está, diciendo que él le "quita la libertad".		

Tabla 10. Resumen datos personales de Anaís.
Fuente: Entrevistas y sombreo.
Elaboración propia.

Movilidad Cotidiana según Anaís

Anaís ilustra su movilidad cotidiana a través de un diagrama que refleja cómo sus responsabilidades y desplazamientos varían significativamente según la presencia de su marido, reflejando cómo las dinámicas y roles de género influyen en su movilidad, opciones de transporte y actividad. En el caso de la izquierda, considera el ir a buscar o a dejar a sus nietos, de 8 y 16 años, al colegio. En el de la derecha, si no debe cumplir con esta responsabilidad ni su marido en casa:

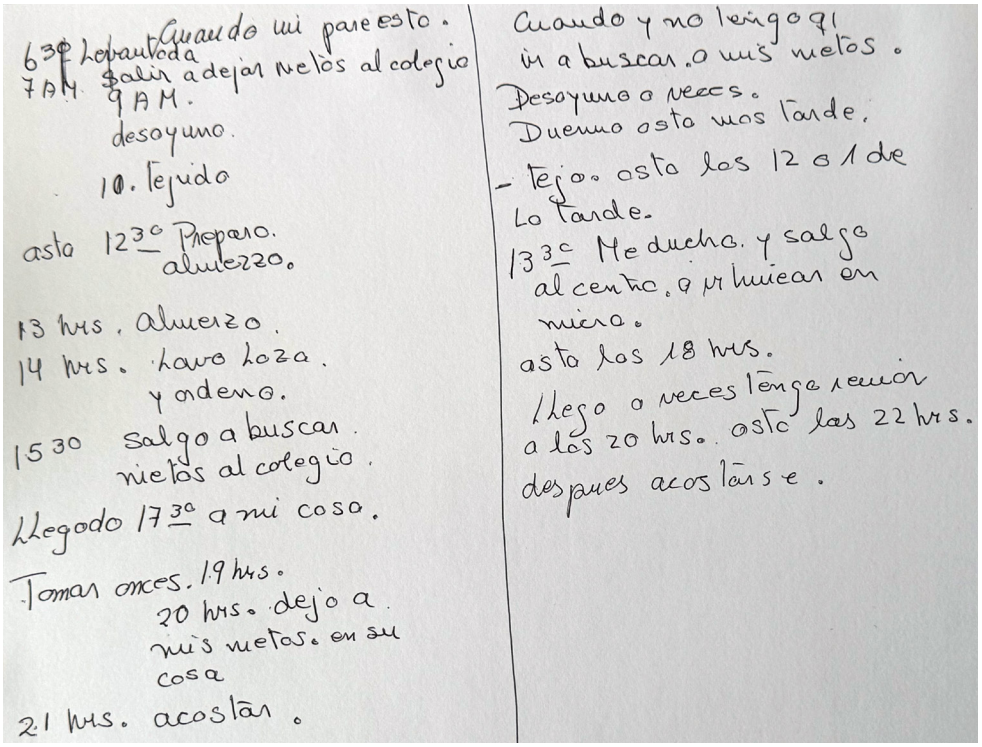


Figura 88. Listado de actividades y responsabilidades según presencia de su marido y de su yerno.
Elaboración: Anaís

"Ya, esto es cuando mi pareja está. Ahí yo tengo que adecuarme a todas las... Ir a buscar a mis nietos y todo el asunto. Siempre que esté, tengo que ir con él o tengo que ir en micro, es lo mismo. Y más o menos la rutina es fome, pues. Porque ahí yo no me puedo salir de él."

"Cuando estoy sola y no tengo que ir a buscarlos... Esto es cuando está mi yerno".

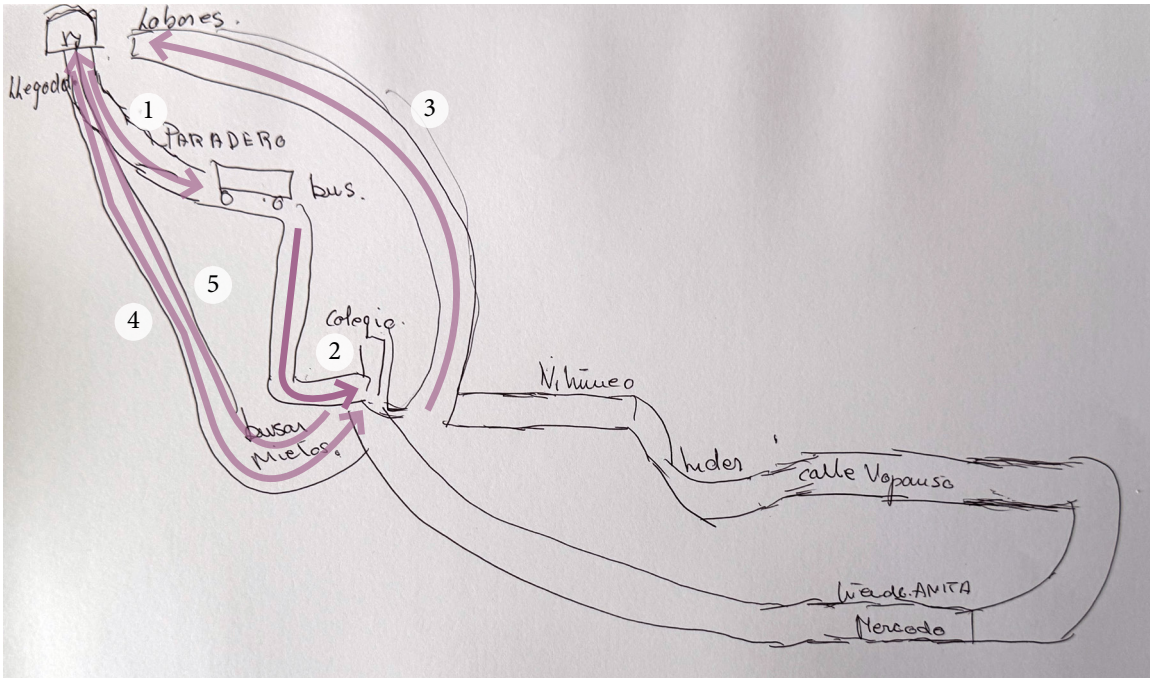


Figura 89. Diagrama de Movilidad Cotidiana según Anaís, con marido en casa. Elaboración diagrama base: Anaís. Elaboración diagramación numérica: Propia.

"Salir a dejar nietos al colegio":
1. *"Voy hasta el paradero"*
2. *"Ya de aquí yo bajo, bajo, bajo, bajo, aquí ya al colegio"*
3. *"Me devuelvo ahora a mi casa, ya, ahí tejo, hago labores"*
4. *"Después vuelvo de nuevo al colegio a buscarlo"*
5. *"Y del colegio a la casa "*

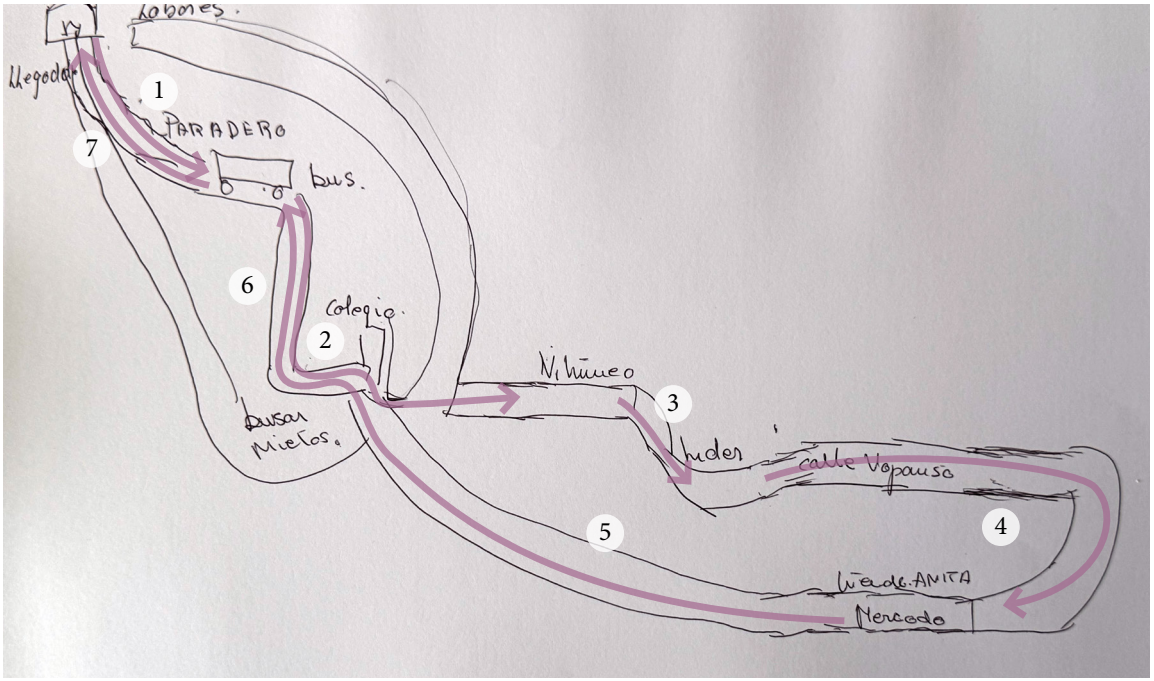


Figura 90. Diagrama de Movilidad Cotidiana según Anaís, sin marido en casa ni tener que ir a buscar a sus nietos. Elaboración diagrama base: Anaís. Elaboración diagramación numérica: Propia.

1. Ida al paradero
2. Micro a tiendas de Av. Valparaíso
3. Ir a almorzar y a comprar.
4. Ir a comprar insumos para artesanías al mercado.

Camino a casa:
5. Micro a paradero cercano a casa.
6. Ida a casa.

También comenta cómo son sus días en caso de tener que ir a dejar a sus nietos al colegio y su marido no está, que, si bien tiene condiciones de horario debido a la entrada o salida de sus nietxs del colegio, tiene mayor autonomía en relación los tiempos y actividades que destina en sus trayectos:

"Es que a veces yo me voy temprano y me voy a vitrinear, voy a la calle Valparaíso. Es que ahí aprovecho que los niños no están todavía, ahí me compro unas galletitas, o a veces me voy al mall de ahí del frente del terminal. Es que depende, pues si yo estoy sola voy a dejar los niños en la mañana, ya, y me quedo vitrineando por abajo. A esa hora es temprano todavía, pues me siento en la plaza un rato y ahí espero que abran las tiendas. Y me voy a vitrinear, me voy a ver las lanas, los hilos, esas cosas y después a veces, si tengo plata, me voy ahí al Kentucky, al mall, y me compro esas, esos tutitos chiquititos, esos nuggets. Y eso. Almuerzo, hago la hora por ahí, voy ahí al... A... Cómo se llama... Ahí al mercado, a ver unas lanas. Voy, recorro, como se llama esa parte de las tiendas de género... Ahí en la calle Quillota, la que está cerca de los bomberos. Todo eso recorro y porque tengo que comprar género también, porque como hago bolsos, entonces tengo que comprar género para forrarlo".

Historial de Residencia

Anaís llegó desde Salamanca a cerro Forestal a los 6 años, junto con su familia, a la población Gran Esfuerzo. Vivió hasta los 32 años de allegada en la casa de su madre, que si bien fue una red de apoyo con la que pudo contar ese tiempo, implicaba una dependencia de la vivienda familiar y una limitada autonomía en términos de espacio y movilidad. Posteriormente arrendó una vivienda junto a su pareja, también dentro en el sector, pero debido al alto valor de la renta y la repentina cesantía de ella y su conviviente, el año 1996 irse a Parcela 11 construyendo una pieza 3x3. Esta mudanza se ve marcada por la necesidad y no por elección, dado el contexto de vulnerabilidad económica en el que se encontraban. A pesar de eso, asegura siempre haber ahorrado para obtener la vivienda propia:

"Pero siempre teniendo la libreta de ahorro para la vivienda. (…) Siempre fue el proyecto tener una casa propia, ya sea por dividendo, ya sea por el subsidio, pero siempre

estuvo el proyecto, o sea, no era, digamos, la idea de nosotros vivir y morir en una toma. Era como el paso para poder obtener una vivienda. Era más fácil irse a una toma y de ahí postular a la vivienda".

Vivió en el campamento durante 20 años junto a su pareja actual y sus dos hijas, de los cuales 10 de ellos fueron a la espera de una solución habitacional. Comenta que recibieron ofertas de otras "soluciones", como la entrega de un terreno con menor accesibilidad al que se encontraban y dinero para construcción de las viviendas, pero que no estuvo de acuerdo pues no encontraba que fuera algo digno de recibir. Debido a esto, se destacando su agencia y resistencia en el contexto de precariedad en que vivía, pues su rechazo a aceptar "soluciones" insuficientes y su insistencia en una vivienda que cumpla con estándares de dignidad, muestran una lucha por lo que considera un derecho básico:

"Yo pienso que todos tienen derecho a tener una vivienda digna. Y sacarte del lugar para ir a tirarte a otro que es muy parecido no era, digamos, la idea de nosotros. Era luchar por una vivienda como corresponde. Porque no estábamos pidiendo que nos dieran los sitios ni que nos regalaran las casas. Estábamos luchando por algo que era un derecho. El derecho a la vivienda. Y la vivienda digna.".

Comenta que durante esos años Parcela 11 sus condiciones de vida eran precarias, con falta de servicios básicos como agua potable y pozos sépticos como baños. Junto a eso, la humedad dada la abundante vegetación que había era mayor a la actual, lo que aumentaba la presencia de ratones y arañas dentro de los hogares atentando contra todo tipo de cuidado. Debido a esto, se vio profundamente afectada por ello teniendo que acudir a soluciones alternativas, tanto como hogar y como comunidad, para enfrentar dichos problemas:

"Yo te cuento una anécdota y que duele... Duele porque era así. Los ratones te hacían hoyo en el piso para ingresar a las casas. Y, de hecho, a mi hija, a la mayor, un ratón la mordió. Tuvieron que ponerle unas vacunas y todo. Entonces, ¿qué tuvimos que hacer arriba? Llenarnos de gatos. Porque no resultaban los pallets que se le ponían. No resultaban las calugas, no resultaba nada de eso. Los ratones llegaban igual. Entonces, una manera, digamos, de que fue, es de hacernos de gatos. (…) Cuando había viento, te llegaban así unas arañas (…) no era agradable vivir ahí, pero era la única

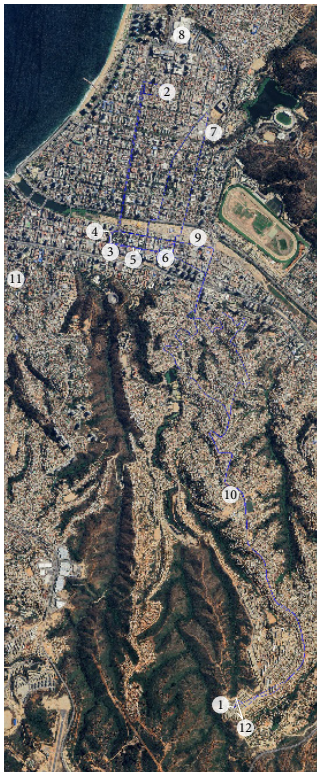


Figura 91. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1.Casa
2. DIDECO
3. Galería Couve
4. Cevasco
5. Locales venta artículos variados
6. Paseo Viña Centro (Líder y patio de comidas)
7. Dirección de Tránsito
8. Líder 14 Norte
9. Feria Estero Marga Marga
10. SAPU Las Torres
11. Colegio nietos
12. Sedes Vecinales

alternativa que teníamos para vivir ahí.".

Finalmente, después de una larga espera y lucha por la vivienda propia, el 2016 se trasladaron a Villa Cumbres de Chile, estableciéndose allí hasta la actualidad.

Salud

Anaís tiene hipotiroidismo y sufrió un daño permanente a los riñones e hígado por no haberlo tratado a tiempo. Además, en febrero del 2024, fue operada del corazón y actualmente tiene un marcapasos, por lo que antes de la operación vio limitado su rendimiento físico al cansarse mucho caminando. Si bien después de la operación esta situación cambió, ahora debe tomar precauciones extra para el cuidado del aparato en su corazón, tales como no estar cerca de lugares imantados y el tener que cuidar su pecho de golpes en el transporte público. Junto con esto, tiene una hernia en la espalda que le provoca, ocasionalmente, dolores para caminar y también molestias en las rodillas, lo que sí afecta y modifica sus desplazamientos. Debido a todo lo anterior, va todos los martes a control con una enfermera y los jueves a sesiones de kinesioterapia.

Si bien el CECOSF de Las Palmas está más cerca de su vivienda, debido a una mala experiencia con una profesional que dirige el centro hasta el día de hoy, optó por atenderse en el SAPU de Las Torres, trasladándose una mayor distancia para recibir atención médica por medio de micros o por su marido en su vehículo particular (ver Fig. 91). Esto demuestra una utilización crítica y selectiva de los servicios disponibles en su entorno, basada en la calidad de la atención recibida

Dinámicas Familiares y Labores Reproductivas

Anaís enfrenta un entorno doméstico que le exige cumplir con diversas labores reproductivas, muchas de las cuales son determinadas por las expectativas y compor-

tamientos de su marido, basado en los roles y estructuras de género.

Anaís está a cargo de todas las labores reproductivas de su hogar, lo que implica una alta inversión de su tiempo personal para poder cumplirlas. Por un lado, está encargada de cocinar todas las comidas del día a pesar de que no le guste cocinar:

"Cocino solamente cuando está mi pareja porque a él tengo que cocinar. Pero para mí no, yo como cualquier cosa. O generalmente tengo comida congelada. (…) Él es muy machista. Él no cocina, pero sí, si tiene que lavar la loza, la lava."

Al tener exigencias por parte de su pareja como el tener siempre comida fresca, ha desarrollado estrategias como congelar comida y disfrazarla como fresca para cumplir con éstas sin invertir tanto de su tiempo personal en actividades que no le gustan:

"Es tan menso que ni siquiera se da cuenta que son porotos congelados. Porque él no come comida de dos o tres días, según él."

En lo que respecta a aseo y orden del hogar, junto con la manutención de éste, también queda todo sobre Anaís. Por medio de conversaciones y discusiones, intenta negociar y disminuir las responsabilidades depositadas en ella y de hacerle ver que no debería cumplir con esas labores sola, si ambxs viven en la misma casa. También ha desarrollado estrategias para obligarlo a colaborar con las actividades del hogar, como el no hacer la cama en todo el día, siendo otro de sus intentos para crear un espacio de resistencia en un entorno restrictivo:

"Es que es un niño mal criado. Y mal educado más encima, porque no... No, no colabora con las cosas de la casa, excepto lavar un poco de loza, pero no, es muy desordenado. No, y cuando llega me dice, 'Negra, ¿está hecha la cama?' Y digo '¿por qué tengo que tener la cama hecha yo si tú también la puedes hacer?' Entonces me dice '¡Ay!' me dice 'pero es que yo vengo tan cansado'. O sea, yo no me canso durante el día. Entonces, a veces yo sí, no hago la cama durante todo el día para que la noche cuando él llegue, ayude a hacerla. La ocupamos las dos. Entonces, cuando yo estoy sola, no, no hay problema. Pero es que yo trato de que él se involucre en las cosas de la casa, porque la casa es de los dos. (…) Eso es lo que yo le digo. Yo no soy tu empleada, yo no soy tu perro guardián, yo soy tu compañera.".

Por otro lado, a la pareja de Anaís le molesta que salga todo el día, haciéndolo notar de varias formas tanto antes, durante y después de la salida. Relata que antes sí lograba restringirle más los tiempos fuera del hogar, pero que reflexionando sobre los motivos de las molestias y el nivel de dependencia económica que tenía hacia él, sumado a los años acumulados de esta práctica, la llevaron a darse cuenta de la autonomía e independencia que tenía:

"Las hago igual las actividades, pero con el enojo de él. Pero a mí no, ya no me interesa, al principio sí, yo me limitaba, dejaba de hacer cosas entonces para que él no se enojara. Entonces ya hubo un tiempo en que yo dije, no, ¿por qué me voy a tener que estar limitando? Yo le dije 'mira, trabajé toda una vida y a ti no te molestó, y ahora porque hago actividades y ya no trabajo, a ti te molesta'. Si yo igual tengo, o sea, si tú te vas, yo no me voy a morir de hambre ni de pena, porque ya fueron muchos años, ya estoy resignada y por último yo tengo como sobrevivir. Entonces no, el que tú te vayas, a mí no me corta las manos. Entonces, digamos, sí me limita, pero las cosas las hago igual. Que se enoje es mala suerte. Pero sí, digamos, me molesta psicológicamente.".

A pesar de la presión psicológica y emocional, Anaís sigue adelante con sus actividades y responsabilidades fuera del hogar, buscando maneras de minimizar el impacto negativo en su bienestar. Para ello, también ha desarrollado estrategias como no llevar el teléfono cuando sale, evitando molestias, insistencias y limitaciones de horario por su marido durante sus salidas:

"Si yo estoy en el centro y él llegó a la casa, empieza '¿a qué hora va a llegar? Negra es que tengo hambre' - 'Bueno, hacete 11. Yo no estoy, no soy tu empleada.' - 'No, pero es que a mí no me gusta tomar 11 solo'. Entonces empieza a molestar por teléfono. Muchas veces yo no llevo el teléfono. Cuando él está acá, yo no llevo el teléfono, porque entre apagar el teléfono y dejarlo acá, prefiero dejarlo acá. Entonces es fácil, así no me molesta. Y si me dice 'algo Ay, es que yo no tenía idea, pues el teléfono se me quedó aquí', pero yo lo dejo acá"

También comenta que le molesta cuando se reúne con más personas:

"Me dice, ¿y no tenías una reunión en la sede? Porque para allá sí que partí' Enton-

ces, ¿qué hago yo cuando empieza así? Yo llego, voy y me cambio de pieza, para no escucharlo. Entonces me pone la tele bien fuerte de su pieza y con la puerta abierta. Entonces ya yo llego, me pongo los audífonos y me aguanto y duermo. Y a fin de mes yo le digo, toma, ahí está la cuenta de la luz.". (Fig. 91)

Sumado las labores que realiza, Anaís está a cargo de llevar las finanzas del hogar. Es la encargada de realizar todos los trámites como pagar los servicios básicos mensuales y las gestiones los subsidios con la municipalidad. Maneja el presupuesto total del hogar, encargada del ahorro y también es responsable de las compras del hogar. Esta responsabilidad tradicionalmente ha sido asociada con los roles de género asignados a las mujeres, pues es vista como una extensión de las responsabilidades domésticas y una extensión de los cuidados y parte del trabajo no remunerado que realizan.

Por otro lado, debe ayudar a su hija con el cuidado de sus nietos. En ambos hogares el marido es quien maneja el auto de la casa y ellas son usuarias de transporte público, situación acorde a lo planteado anteriormente como un patrón de género y movilidad. Como ambos trabajan por turnos en la mina, hay veces que están fuera de la ciudad al mismo tiempo. Los días en que su yerno no está, debe ir ella a buscarlos al colegio (Fig. 91) y a veces ir a dejarlos en la mañana, realizando todos estos desplazamientos en micro y teniendo horarios que limitan sus salidas. Cuando su marido está, ocasionalmente baja a buscarlos con él en auto, pero es algo que evita pues el depender de él limita su capacidad de moverse a los lugares y tiempos libremente, quedando subordinada a lo que él diga.

Hace énfasis en que sus días y dinámicas cotidianas cambian profundamente con la presencia de su marido, mencionando que la rutina es "fome" (aburrida) cuando está él y que no puede desviarse de las tareas asignadas al estar presente, lo que indica una drástica disminución de tiempo disponible para actividades personales y recreativas. Por otra parte, también señala como limitante el tener que colaborar con el cuidado de sus nietos, pues haciendo el contraste de un día sin su marido presente y sin tener que cumplir con los horarios del colegio, lleva su día de manera tranquila realizando las actividades que le gustan y a sus propios tiempos.

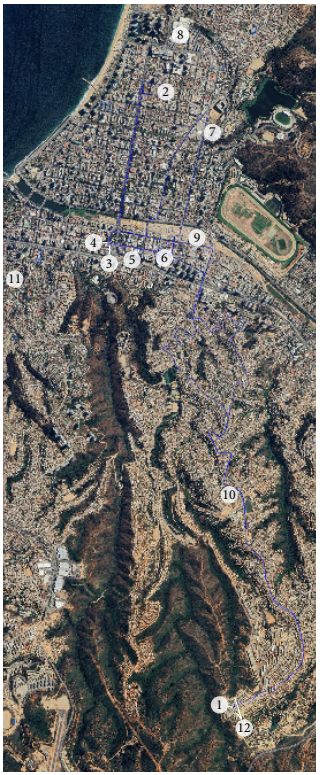


Figura 91. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1.Casa
2. DIDECO
3. Galería Couve
4. Cevasco
5. Locales venta artículos variados
6. Paseo Viña Centro (Líder y patio de comidas)
7. Dirección de Tránsito
8. Líder 14 Norte
9. Feria Estero Marga Marga
10. SAPU Las Torres
11. Colegio nietos
12. Sedes Vecinales

Trabajo, Estudios e Ingresos Económicos

Anaís está jubilada hace 6 años. Actualmente vive de su pensión que complementa con el sueldo de su conviviente. A esto, le suma el ingreso de la venta de artesanías que ella misma confecciona tales como tejidos a crochet, pulseras, bolsos, entre otras cosas, a sus conocidxs del sector y a quienes recomiendan su trabajo.

Anteriormente, trabajó durante 20 años cuidando personas enfermas, a pesar de no haber completado su formación como Técnico en Enfermería (TENS). Este trabajo, que incluía puestos en la clínica de Reñaca, el Hospital Clínico y el IST, fue descrito por ella como un periodo agotador y frustrante al no poder realizar las actividades que le gustan. El cuidado de pacientes le requería un compromiso total, siendo una carga psicológica extra al afectar su vida personal y relaciones debido a la constante demanda de su tiempo y atención:

"Estudié TENS, no lo terminé. Pero sí, trabajé en la clínica de Reñaca, en la clínica de, en el hospital clínico, en el IST, cuidando pacientes ahí (...) No tenía tiempo para nada, claro, y yo sentía que yo tenía ganas de hacer cosas y no las podía hacer. Frustrante, era frustrante (…) Es que es agotador. Es agotador cuidar pacientes, porque tú también tienes que tener un descanso. No puede ser todo así, tan mecánicamente. (…) Es otro tipo de vínculo, otro tipo de relación -con el paciente-. *(...) Son cosas que después uno dice, pucha no tuviste una pareja que entendiera en ese momento porque tú también tienes responsabilidad, aunque él -su marido- decía que no".*

El trabajo de Anaís en el cuidado de personas enfermas se alinea con los roles de género tradicionales que asignan a las mujeres la responsabilidad del cuidado, trayendo consigo las repercusiones mencionadas y la sensación de que "la vida sucede en otra parte" (Jirón, 2007), sumándole consecuencias específicas en términos de exclusión haciendo que se sienten atrapadas y frustradas.

Esto ha influenciado profundamente en la movilidad cotidiana de Anaís, pues debido a esta experiencia, ha decidido hacer el espacio público como el contenedor de gran parte de sus días:

"Es que a mí me gusta la calle, me gusta porque tuve tanto tiempo encerrada, ya, digamos, puro trabajando. Trabajaba por turnos".

Dinámicas de Comercio y Trámites

Como se mencionó anteriormente, Anaís es la encargada de llevar el presupuesto del hogar, incluyendo la compra de mercadería, y la gestión de trámites como pago de servicios y la obtención de subsidios de la municipalidad. Esto cumple con el rol tradicional de las mujeres de gestionar las compras y el presupuesto del hogar, existiendo una desigualdad en la carga de trabajo el cumplir con la mayor parte de las responsabilidades domésticas. Por cumplir con estas labores, su movilidad y autonomía están parcialmente restringidas por la necesidad de coordinar con su pareja para el transporte, así como por las expectativas de su pareja de que ella maneje estas tareas de la forma que él quiere, detallado a continuación.

En relación a las compras, rara vez las realiza en los negocios cerca de su hogar pues los precios son más elevados y la oferta es limitada, por lo que prefiere organizarse periódicamente para acceder a una mayor variedad y calidad de productos a mejores precios. El lugar donde compra la mercadería es el supermercado Líder de calle Valparaíso. Aunque prefiere el Líder de 14 Norte, ajusta su elección según la disponibilidad de transporte del momento. Respecto a la frecuencia, prefiere hacer una compra grande al mes pues, sumado a las limitaciones del sector donde vive y a las dificultades presentes en el transporte público como la baja frecuencia, el brusco trayecto hasta su hogar, sumado al peso que cargaría:

"Generalmente voy a un solo supermercado que es el Líder, antes iba al Provimarket, pero el Provimarket igual no tenía todo, entonces el Líder es como el más completo (...) A mí me gusta el de 14 Norte, pero cuando no estoy segura de que me va a ir a buscar al de 14 Norte, voy al de acá del frente del terminal, pero me gusta más el de 14 Norte, porque tiene mucha más variedad, es mucho más grande, es mucho más cómodo para comprar. (...) Todo eso se hace una vez al mes, para no tener que estar bajando después, y si yo bajo, yo bajo por otras cosas, no acá en el supermercado, esas compras se hacen una vez al mes".

Para las compras mensuales coordina con su marido para el transporte, pero para el resto de los días prefiere no hacerlo por las molestias que le genera dado el apuro que tiene y presión que ejerce sobre Anaís para estar a sus tiempos, quitándole autonomía e independencia sobre la gestión de sus tiempos y horarios de transporte:

"A veces coordino con él para que me vaya a buscar y otras veces no. Porque si yo no

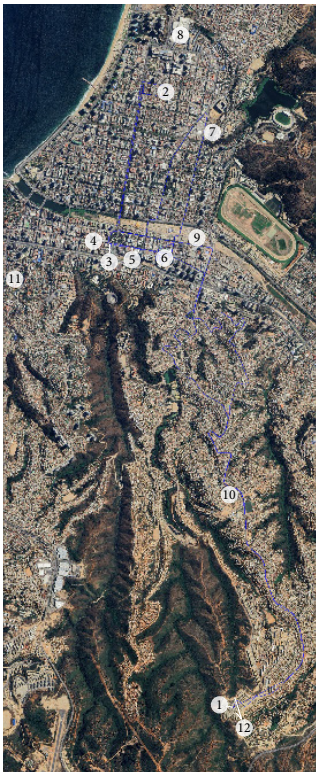


Figura 91. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1.Casa
2. DIDECO
3. Galería Couve
4. Cevasco
5. Locales venta artículos variados
6. Paseo Viña Centro (Líder y patio de comidas)
7. Dirección de Tránsito
8. Líder 14 Norte
9. Feria Estero Marga Marga
10. SAPU Las Torres
11. Colegio nietos
12. Sedes Vecinales

estoy lista, no me gusta que me apuren en el supermercado si yo voy al supermercado. No. A no ser que vaya a hacer las compras del mes y él tenga que estar ahí. Porque tampoco me acompaña dentro del supermercado. Sino que 'Ah, no, yo te espero en el auto'. Pero, por una parte, es mejor. Porque él quiere entrar al supermercado y hacer esto y llegar a la caja. Yo me tomo el tiempo de... Soy yo la que voy a regular, la que tengo que llevar el presupuesto de la casa. Por lo tanto, no voy a llegar y comprar cualquier cosa".

También va a la feria cada 15 días. Si bien existen ferias dentro del cerro, prefiere ir a la del estero Marga Marga, dada la mayor variedad de productos, la mejor calidad de éstos y el trato de lxs vendedores del lugar. Por lo tanto, la elección de supermercados y ferias se basa conveniencia y calidad, conjugando la accesibilidad de éstos con los medios de transporte disponibles:

"En el estero tú tienes mucha más variedad, es más barato, y cuando tú tienes caseros es más confiable, porque acá (…) te echan rapidito así, y te echan lo peor, te lo echan abajo".

Por otro lado, los artículos para el hogar los compra generalmente por plataformas en línea como Mercado Libre y Aliexpress, superando las limitaciones de los comercios locales al acceder a una mayor variedad de productos a mejores precios.

Por último, los materiales y herramientas para sus artesanías las adquiere prácticamente a diario en sus "vitrineos" en el plan de Viña del Mar

"Salgo a vitrinear. (…) Generalmente voy a ver cosas que me puedan servir como para hacer algo. Que me puede servir para hacer un atrapasueños, que me puede servir para hacer una pulsera, cosas que me pueden servir para adornar una polera.".

Dinámicas Recreacionales

Anaís gusta de la realización de artesanías tales como bolsos o pulseras tejidas a crochet, adornos de diferentes prendas como poleras, entre otros. Estas habilidades y pasatiempos no solo le proporcionan una fuente de ingresos, sino que también le entregan satisfacción personal, además de la posibilidad de enseñar a otras personas para nutrir la red social que tiene:

"Si estoy sola me quedo tejiendo hasta las 10 en la cama. 10, 11, a veces hasta las 12. Porque me gusta tejer a crochet. Me gusta hacer pulsera, bisutería, cosas que también pienso enseñarles a las integrantes del grupo".

Actualmente, también es parte del grupo de Prevención de Incendios del sector y se encuentra realizando cotizaciones y compras para la realización de actividades. Además, tiene planes para la creación de otros grupos organizados en el sector, involucrándose activamente en la comunidad a través de proyectos que promueven el bienestar colectivo y su propia satisfacción personal por medio de sus habilidades de organización y liderazgo:

"Pero por ahora no se ha podido porque estoy ocupada en hacer esto del proyecto. Una vez sacando el proyecto ya me dedico a hacer otras cosas. Quiero formar un centro de madres, quiero formar un adulto mayor. Pero para eso primero voy de a poco".

Otra de sus actividades diarias de recreación, mencionada anteriormente, es salir a vitrinear al plan de la ciudad, una actividad que le permite mantenerse activa y conectada con el espacio público y la ciudad. Esta preferencia está dada por sus experiencias de vida, específicamente por su trabajo de cuidadora, pues pasó mucho tiempo trabajando, encerrada, por turnos durante muchos años. Por otro lado, ve afectada esta actividad por la presencia de su pareja. Anaís debe equilibrar su deseo de actividades recreativas con las expectativas tradicionales de género impuestas por su marido. La necesidad de aprovechar y coordinar sus actividades con los tiempos en que su pareja está ausente subraya las restricciones que todavía enfrenta:

"Esos catorce días que él está allá, yo hago todas las cosas que no puedo hacer porque después siento como que me acorta el tiempo. Porque si no está él yo puedo mandarme todo el día a la calle (...) Me dice 'Ay, qué haces tanto en la calle'. Es que a mí me gusta la calle, me gusta porque tuve tanto tiempo encerrada, ya, digamos, puro trabajando. Trabajaba por turnos".

Expectativas y valoraciones respecto al programa DS49 y su movilidad cotidiana

Anaís expresa una combinación de expectativas y valoraciones sobre el programa DS49 y su movilidad cotidiana, mencionando tanto logros como desafíos. Asegura estar conforme con lo entregado por el proyecto de Villa Cumbres, pero enfatiza que aún faltan aspectos cruciales para mejorar la calidad de vida de los residentes. Uno de los principales problemas que menciona es la insuficiencia de medios de transporte disponibles, ya que la frecuencia es baja y los choferes a menudo no brindan un buen servicio. Esto se ve agravado por la actitud defensiva de los conductores, que generalmente se niegan a parar fuera de los paraderos, y por el comportamiento agresivo y potencialmente peligroso de algunos.

"Andan como a la defensiva, si uno le dice 'por favor me para aquí' – 'es que este no es paradero', pero es que dentro de la villa no están definidos paraderos (…) y es como por mala (…) y lo otro es que de repente andan como drogados, tanto choferes de colectivo como choferes de micro (…) andan como agresivos se gritan garabatos uno a otro de una micro a otra, entonces no, en realidad, a pesar que yo prefiero andar en micro porque me da más independencia de que mi marido me esté apurando de que vamos y vamos, también es desagradable andar en micro.".

Considerando que Anaís tiene un marcapasos, la brusquedad de los conductores y la cantidad de curvas en el trayecto representan un riesgo mortal, especialmente cuando debe viajar de pie. Por lo mismo, al estar dentro de una micro sin asientos disponibles, toma una postura especial para protegerse el pecho, pues está consciente de este riesgo que corre a diario:

"Cuando voy parada en la micro ando así -se encorva cerrando el pecho- lo que más trato de protegerme es el pecho. No me puedo golpear en el pecho, porque se me puede parar el marcapasos y me puedo morir".

Además, señala la necesidad de un supermercado en el cerro para evitar la necesidad de bajar a la ciudad para hacer compras. También critica la escasa presencia de carabineros y seguridad ciudadana en el sector. Considera que es su trabajo estar recorriendo los sectores de la ciudad y que patrullar regularmente las áreas más vulnerables. Menciona que si llegan al sector cuando los necesitan, es debido a las estrategias que como comunidad han desarrollado al darse cuenta que después de múltiples llamadas recién acuden para actuar, dejándoles en situación de abandono

cuando una situación de peligro está sucediendo:

"Cuando pasa algo, sí vienen. Pero se demoran un poco, pero vienen. Pero ¿por qué vienen? Si yo llamo yo nomás, el carabinero no va a venir, pero si llama toda la cuadra, ahí va a venir. Seguridad ciudadana también hay que llamar así, varias personas. Y a veces, como te digo, vienen, pero otras veces no vienen. Lo cual nosotros no tendríamos por qué estar llamando. Es la obligación de ellos estar dando rondas"

Comenta también que han luchado por mejorar la seguridad en el cerro, solicitando la instalación de un retén de carabineros en Forestal debido al aumento de la población y la incidencia de la droga, pero no han tenido éxito. También considera que la municipalidad debería tener una presencia más activa en los territorios, no solo en el centro de la ciudad, para brindar atención adecuada a todas las áreas:

"Lo que nos interesa es que el municipio sea presente en las comunidades, no que esté abocado en el centro porque no solamente las personas del centro merecen, digamos, tener una atención como corresponde, también las poblaciones y cada municipio debería tener un ente en las poblaciones y acá no lo tiene. Lo tuvo dos veces y sin embargo de nuevo volvieron al centro (…) simplemente dejó de funcionar no más".

Critica la falta de establecimientos educativos, especialmente técnicos y de enseñanza media, y resalta que la falta de estos servicios contribuye al crecimiento de la drogadicción en la comunidad. Concluye:

"Como que este cerro es muy abandonado y por lo mismo crece la droga. Es algo que no podemos ignorar, lo que nosotros le decíamos a los carabineros. Ustedes cuando a nosotros, hace 20 años atrás, les dijimos que había presencia de droga y que había micro traficantes. Ustedes a nosotros nos dijeron que a ustedes no les interesaban los peces chicos, a ustedes les interesaba los peces grandes. ¿Qué pasó? Por no atender a esos peces pequeños, ahora son puras pirañas y las pirañas se están comiendo a la población y ustedes no pillaron ni a un pez grande y no hicieron ningún trabajo con las pirañas y ahora las pirañas están por todo el barrio. ¿Qué se hace con eso? No se da solución tampoco, porque no se ha hecho el trabajo.".

A pesar de estos desafíos, Anaís valora profundamente la cooperación entre lxs residentes de Villa Cumbres de Chile, describiéndola como una villa tranquila donde

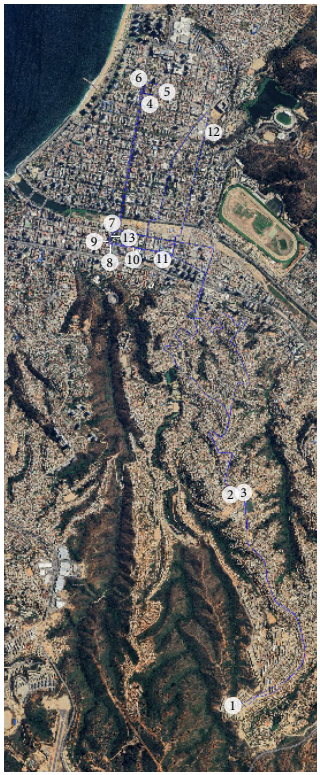


Figura 92. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1. Casa
2. SAPU Las Torres
3. Paradero Las Torres
4. Paradero 11 norte
5. DIDECO
6. Paradero 11 norte (frente)
7. Bajada paradero no oficial
8. Galería Couve
9. Cevasco
10. Locales venta artículos variados
11. Paseo Viña Centro (Líder y patio de comidas)
12. Dirección de Tránsito
13. Paradero colectivos Plaza Viña

vecinxs se ayudan mutuamente. Esta solidaridad comunitaria es un punto de apoyo significativo para ella y sus vecinxs:

"Digamos que es una villa tranquila, es una villa donde la gran mayoría si no es la mayoría, uno la conoce ya donde uno puede contar con el vecino del lado ya y tratamos de ayudarnos uno a otro".

Movilidad cotidiana de Anaís (sombreo)

Su jornada comienza a las 7 de la mañana y si está sola, se levanta a desayunar entre 9 y 9 y media, pero si está su pareja, debe levantarse a la hora que él tenga que salir para prepararle el desayuno a él:

"Mi marido acaba de salir, hay que darle desayuno y todo y es ahí donde me atraso".

Sale a las 10:51 de la mañana a tomar micro en dirección al SAPU de Las Torres (Fig. 92) para asistir a su control con la enfermera, pero justo en la entrada de su casa se topa con su pareja y él la lleva. El trayecto que le tomaría 15 minutos en micro o más, dependiendo si pasa o no la micro, le toma solo 6 en auto, llegando a las 10:57. Sale del control a las 12:08 y cruza la calle para ir al paradero (Fig. 92), pues debe ir a la municipalidad en 11 norte a realizar unos trámites. Después de ciertas dificultades para ver los números de las micros, toma la 412 a las 12:20 y comenta

"Este chofer es volao' como paloma".

Se sienta en el lado de la ventana mirando para afuera :

"Me gusta irme en la ventana a pesar de que recomienden irte en el pasillo, por si te vuelcas".

A medida que avanza el trayecto, se ve afectada por los baches y las vueltas bruscas del camino:

"Hay una micro que uno le dice la 'rompe huesos' porque son tan viejas y saltan y los asientos como que se desarman, por eso le llaman 'rompe huesos', porque uno llega aquí toda dolorida. Si es que te logras sentar, claro.".

Fotografía a. Fotografía paradero Las Torres.
Fuente: Sombreo

Fotografía b. Fotografía micro 412 a DIDECO.
Fuente: Sombreo

Fotografía c. Fotograma del registro audiovisual del exterior en micro 412 a DIDECO.
Fuente: Sombreo



Figura 93. Georreferenciación de fotografías.Elaboración propia.

A las 12:46 llega al paradero de Libertad entre 11 y 12 norte, para luego caminar 5 minutos a la oficina municipal de 11 norte con 2 oriente. Realizado su trámite a las 13:01, se dirige al paradero de Libertad a la misma altura del paradero anterior, llegando a las 13:08. 5 minutos después, toma una 614 en dirección a la Plaza de Viña. 13:19 desciende en Libertad, cerca de la calle Plaza Latorre, y se dirige caminando a la galería Couve a comprar insumos para tejer. Llega 13:26 y sale 13:32. Camina en dirección al local de comida Cevasco para almorzar, mientras mira las vitrinas del camino. Llega al local 13:32, pero 13:37 se da cuenta que demoraría mucho en ser atendida y decide almorzar en el Paseo Viña Centro de calle Valparaíso, por lo que camina hasta allá. En el camino, aprovecha de pasar a vitrinear, como dice ella, a dos locales orientales que podrían vender cosas útiles para sus confecciones. Llega al mall a las 13:55 y compra su almuerzo en el patio de comidas. Allí come tranquila

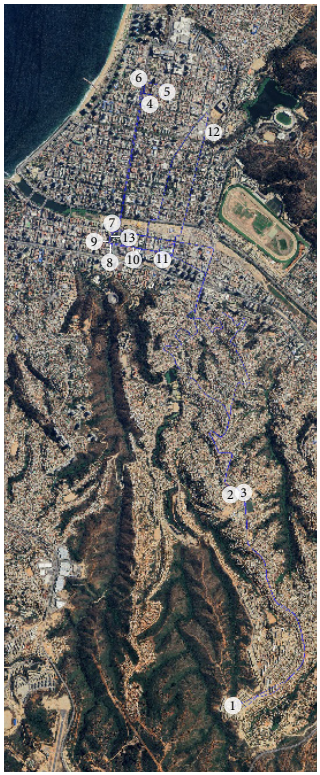


Figura 92. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1. Casa
2. SAPU Las Torres
3. Paradero Las Torres
4. Paradero 11 norte
5. DIDECO
6. Paradero 11 norte (frente)
7. Bajada paradero no oficial
8. Galería Couve
9. Cevasco
10. Locales venta artículos variados
11. Paseo Viña Centro (Líder y patio de comidas)
12. Dirección de Tránsito
13. Paradero colectivos Plaza Viña

y aprovecha de pasar al baño, pues después seguirá vitrineando a sus tiempos, hasta que su marido la llama y la compromete con trámites del auto, por lo que sus planes cambian completamente

"Muchas veces yo no llevo el teléfono. (…) Porque entre apagar el teléfono y dejarlo acá, prefiero dejarlo acá. Entonces es fácil, así no me molesta. Y si me dice algo, digo 'ay, es que yo no tenía idea, pues el teléfono se me quedó aquí'".

A eso de las 14:56 comienza con los trámites, aun en el patio de comidas, desde el celular. Tiene dificultades porque no sabe usar el navegador ni las páginas de la municipalidad, por lo que llama a su hijo para que la ayude. Nuevamente recibe una llamada de su marido diciendo que la pasará a buscar en unos minutos, dentro del mismo mall. Después de 53 minutos, siendo las 16:23, llega a buscarla en auto con cumbia ranchera al volumen máximo dentro del estacionamiento superior del mall:

"Desde lejos supe que era él, por la música".

Discuten por el tiempo de espera pues le mintió al decir que ya iba en camino. 16:27 vuelven al mall para sacar dinero en el cajero automático y salen camino a la Dirección de Tránsito, ubicada en 5 oriente altura 8 norte, a las 16:37. Manejando muy rápido y con la música en alto, llegan al destino a las 16:41.

"Si yo por eso ando en micro. No tengo que andar pagando TAG, no tengo que andar pagando seguro, patente, bencina, permiso de circulación, nada de eso. Y ando en mis propios pies".

Además, mientras su marido realiza el trámite y ella se encuentra en el auto, comenta:

"Cuando él trató de enseñarme... No. A él en ese tiempo le gustaba mucho beber los fines de semana, entonces, él se había empeñado en que yo aprendiera a manejar, porque así podíamos salir y él podía tomar libremente y yo manejar. Y yo no estaba dispuesta a eso. Entonces, simplemente, nunca aprendí.".

Terminados los trámites a las 17:08, pasan a buscar al nieto de 16 años de su marido

al paradero de colectivos que van a Forestal, ubicado en la plaza de Viña, llegando a las 17:16. Se fijan si ven a alguien conocido en todos los paraderos para ver si necesitan transporte para subir, pero no encuentran a nadie más. Camino de vuelta a su hogar, comienzan a haber más vehículos debido a la hora, por lo que deciden tomar una ruta alternativa a la principal, que si bien es más larga y empinada dicen que

"Si tomáramos la otra, serían más de 20 minutos en el semáforo de El Tranque, otro taco en el semáforo del paradero 4 y otro en el del paradero 1"

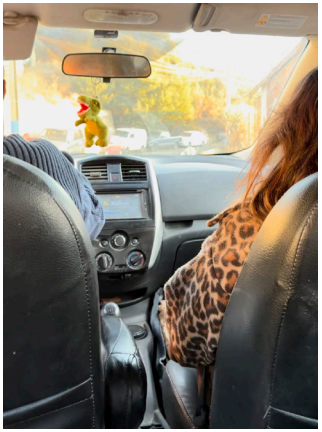
comentando que la subida tomaría más de 40 minutos. El marido de Anaís baja el volumen de la música para conversar de lo que han hecho estos días y de las amistades de su nieto, llegando finalmente a las 17:37 de vuelta a su hogar.



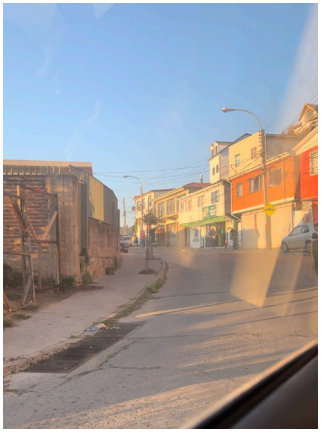
Figura 93. Georreferenciación de fotografías.Elaboración propia.



Fotografía d. Fotograma del registro audiovisual del interior de la micro 614.
Fuente: Sombreo



Fotografía f. Fotograma del registro audiovisual al interior del auto camino a casa.
Fuente: Registro audiovisual del sombreo.



Fotografía f. Fotograma de registro audiovisual del paisaje camino a casa.
Fuente: Registro audiovisual del sombreo.

Ocasionalmente ese día, Anaís no tuvo que ir a buscar a sus nietos al colegio ya el padre de ellos se haría cargo de esa labor, pero es una tarea habitual para ella

"Ahí yo tengo que adecuarme a todas las... Ir a buscar a mis nietos y todo el asunto. Siempre esté, tengo que ir con él o tengo que ir en micro, es lo mismo. Y más o menos la rutina es fome, pues. Porque ahí yo no me puedo salir de él.".

Respecto a los viajes en micro, comenta

"El más grande no me presenta problemas, es el más chico, porque no está acostumbrada a andar en micro" y que "sufre, se pone a llorar por todas las vueltas que da".

Análisis de Movilidad

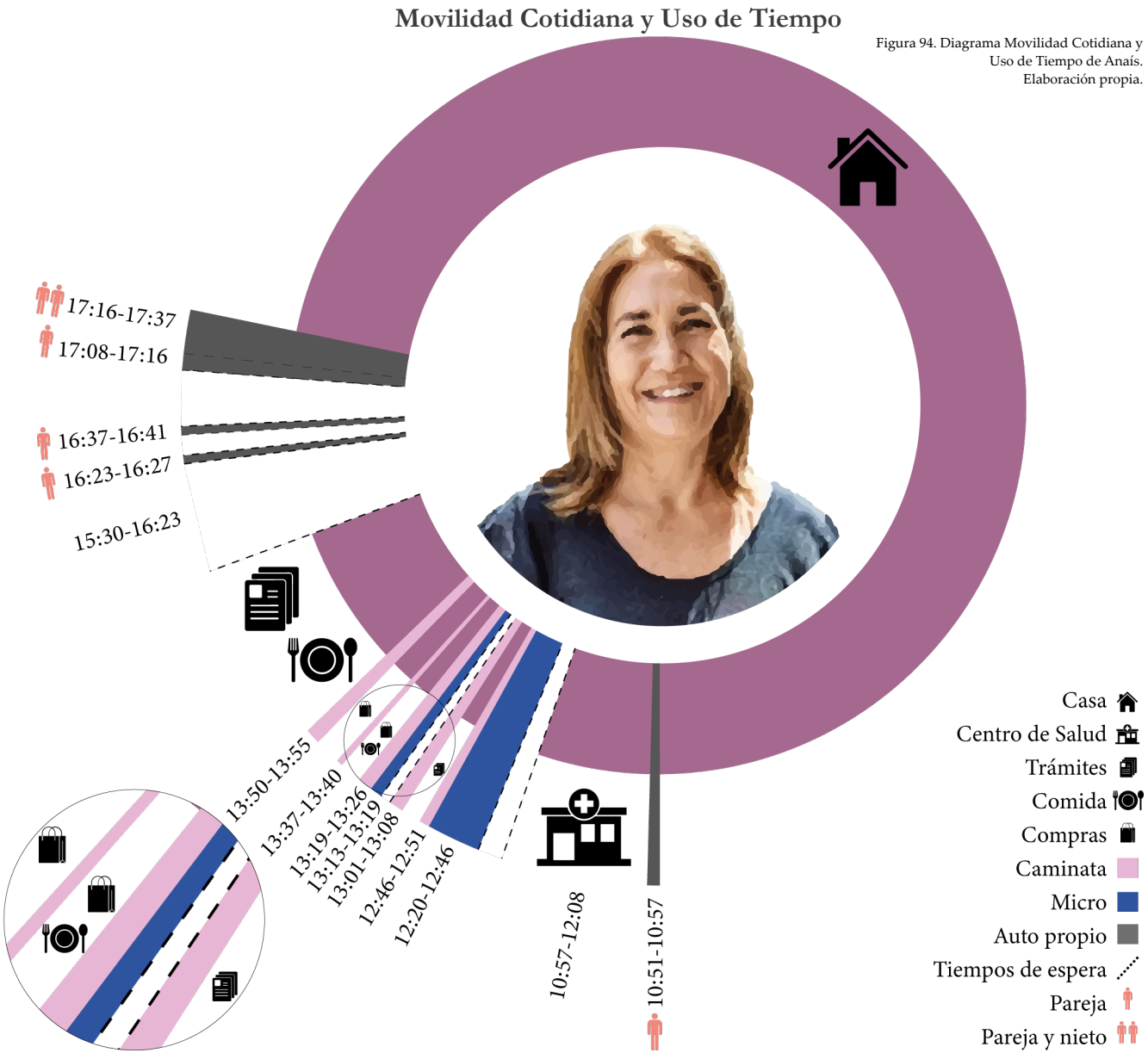


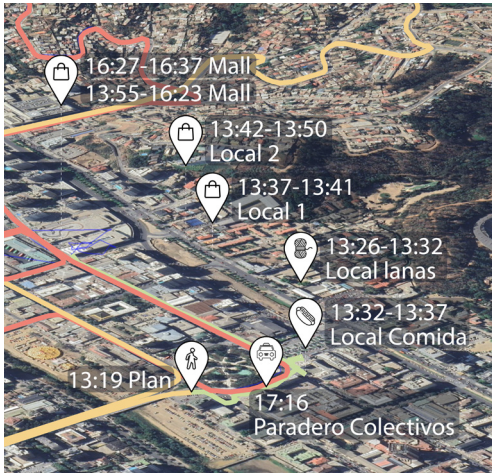
Figura 94. Diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo de Anaís. Elaboración propia.

Visualizaciones del recorrido



Fig. 95. Diagrama recorrido Anaís, visualización 3D.
Elaboración propia.





Perfil de Elevación: Altura v/s Distancia recorrida

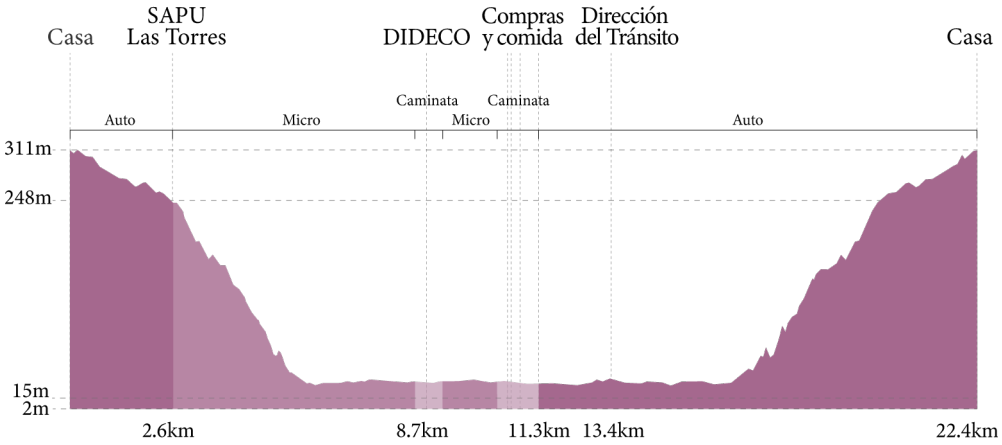


Fig. 96. Perfil de elevación Anaís. Altura v/s Distancia recorrida. Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Tiempo

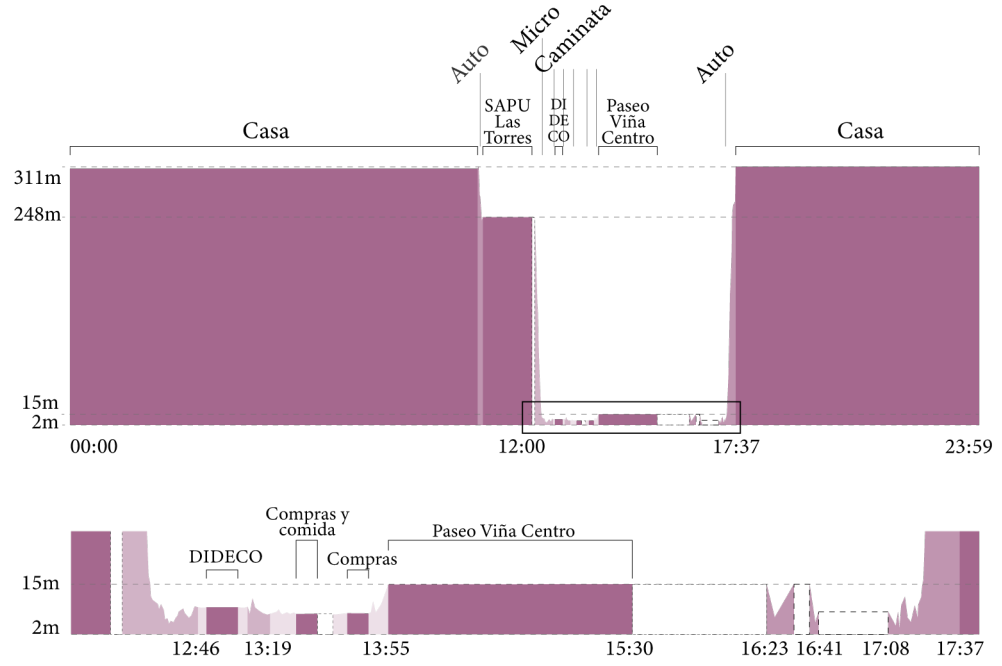


Fig. 97. Perfil de elevación Anaís. Altura v/s Tiempo. Elaboración propia.

Durante la jornada de sombreo, se puede ver cómo la movilidad de Anaís se ve notablemente influenciada por la presencia constante de su marido, quien estructura y condiciona gran parte de su rutina. Desde el inicio del día, la necesidad de prepararle el desayuno y ajustar sus horarios según los compromisos de él, dicta el ritmo de sus actividades. Aunque la presencia de su pareja facilita algunos desplazamientos, como llegar rápidamente a citas médicas en auto, también impone limitaciones y alteraciones inesperadas en sus planes, como cambiar de ruta o ajustar horarios de recreación. Este control sobre su tiempo y movimientos ejerce una influencia significativa en su autonomía personal, evidenciando cómo los roles de género tradicionales restringen su libertad para gestionar su propia movilidad y actividades cotidianas de manera independiente (ver diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo).

A nivel general, se observa que la movilidad cotidiana de Anaís está profundamente marcada por roles de género y el entorno donde vive:

El impacto de su historial laboral, caracterizado por años de trabajo con horarios variables y exigencias psicológicas dada la dependencia de sus pacientes hacia ella, ha influenciado su movilidad actual. La experiencia acumulada en estos roles influye en cómo maneja su tiempo y en donde enfoca sus motivaciones para salir.

La mayoría de las actividades que realiza están fuera del sector. Si bien el centro de salud al que asiste se encuentra dentro de Forestal, la distancia que se debe recorrer para llegar queda fuera del territorio de autonomía de Anaís. Luego, todas las actividades posteriores tienen cabida en el plan de la ciudad, teniendo sí o sí que bajar considerablemente y recorrer grandes distancias para su realización (ver perfiles de elevación).

Anaís utiliza el transporte público, especialmente la micro, como una vía para independizarse de su marido y gestionar sus propios desplazamientos, aún todavía cuando sus limitaciones físicas, como llevar un marcapasos, la hacen introducir consideraciones adicionales de seguridad y comodidad durante sus viajes en transporte público. Por otro lado, es importante destacar que elige no obtener una licencia de conducir para evitar asumir más responsabilidades debido al rol adicional que su marido le otorgaría: transportarlo para que beba alcohol libremente. Si bien

esto limitó sus competencias de movilidad, lo hizo a modo de resistencia de las desigualdades que vive con su relación de pareja y hogar. De todas formas, debe enfrentar desafíos relacionados con el comportamiento de los conductores de las micros, lo brusco del viaje, la congestión en las vías y los tiempos de espera, lo que afecta su experiencia de movilidad diaria, su acceso a un servicio de calidad y directamente en la capacidad de las personas para moverse de manera efectiva y segura en su entorno urbano.

En cuanto a las divisiones de labores reproductivas, Anaís asume predominantemente todas las áreas de gestión doméstica y cuidado familiar, reflejando una distribución desigual de responsabilidades y afectando su capacidad para dedicar tiempo a otras actividades personales, siendo un reflejo de cómo las expectativas de género y las estructuras familiares influyen en cómo se distribuyen las cargas laborales y de cuidado. También, describe cómo su marido no la deja salir tranquila al insistir constantemente que vuelva al hogar, pues no le gusta que esté en el espacio público. A pesar de esto, Anaís ha encontrado maneras de liberarse de algunas cargas mentales, como dejar el teléfono en casa para evitar distracciones y reducir el estrés asociado con la disponibilidad constante. Esta práctica puede ser vista como una forma de resistencia.

Otro factor a considerar, es la importante diferencia en su movilidad dependiendo de la presencia de su marido y la responsabilidad del cuidado de sus nietos. Cuando esto ocurre, sus horarios están rigurosamente definidos por los horarios escolares de sus nietos, la preparación de comidas y el mantenimiento del hogar, tareas que predominan en su rutina estos días debido a la presencia, las expectativas y las exigencias de su pareja. Esta dinámica nuevamente limita su libertad de movimiento y autonomía, configurando un entorno donde la presencia masculina impone una carga adicional de responsabilidades domésticas y reproductivas.

Por otro lado, los desplazamientos de Anaís tienen múltiples propósitos a cumplir y varían entre labores de cuidado, recreación, labores reproductivas y alimentación. Si bien la distancia que debe recorrer para cumplir con estas actividades es considerable, una vez que llega al plan de la ciudad las distancias son más cortas, teniendo desplazamientos diversos a corto alcance y multipropósito, correspondiente a un patrón identificado que responde a factores de género (Gutiérrez, A., 2016).



Micro 404 en plan de Viña del Mar.
Registro propio en sombreo de Alicia.

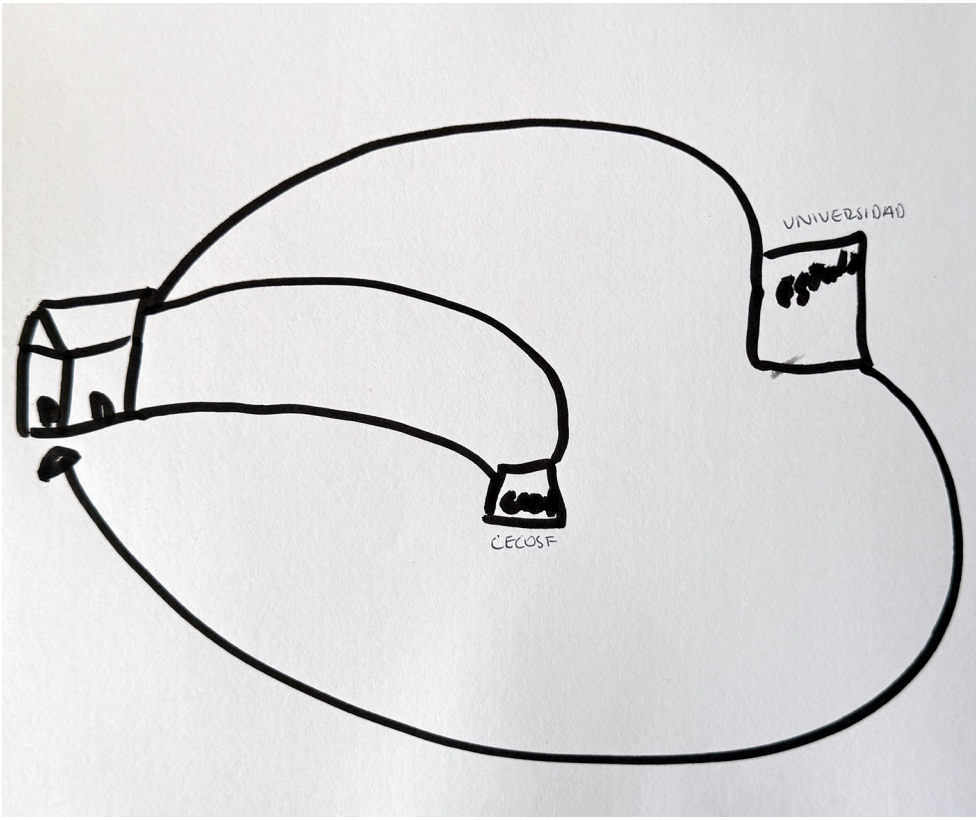
Resumen Datos Personales Relevantes

Datos de Alicia			
Edad:	54 años	**Convivientes:**	2 hijas y eventualmente con su pareja, quien está actualmente sin empleo
Hijxs:	1 hija adulta independiente 1 hija universitaria dependiente	**Hijxs/nietxs en edad escolar:**	No
Nivel de estudios:	Cursando actualmente el primer semestre vespertino en Técnico en Enfermería de Nivel Superior.	**Salud:**	No presenta complicaciones ni enfermedades base.
Actividades productivas/ingresos:	De lunes a viernes trabaja como Agente Comunitaria del CECOSF de Las Palmas y los fines de semana vende empanadas en la feria de Las Torres.	**Actividades reproductivas:**	Hasta mayo 2024 era la encargada de la totalidad de las labores en el hogar (aseo, cocina, compras, trámites, etc). Actualmente, por sobrecarga, divide las tareas con sus hijas y su pareja. Todas las mañanas acompaña a su hija universitaria al paradero a tomar micro, pues encuentra inseguro que ande sola tan temprano.
Actividades recreacionales:	Menciona no tener, además de que le gusta fumar y dormir.	**Auto particular:**	Sí, para transportar el carro donde vende empanadas pero lo utilizan para movilización propia también.
Licencia de conducir:	Sí, pero no maneja debido a malas experiencias.	**Uso de aplicaciones para movilizarse:**	Ocupa Google Maps para encontrar direcciones pero no se atreve a ocupar aplicaciones de transporte por miedo, solo utiliza cuando va con sus hijas.
Historial de residencia:	Llega a Parcela 11 el 2016 y recibe la vivienda en Villa Cumbres de Chile el año 2017.	**Restricciones de movilidad:**	En caso de no tener quien la transporte a su hogar después de clases, no va debido a falta de transporte.
Observaciones relevantes:	La entrevista fue realizada en su trabajo en horario laboral, pues de lunes a viernes no está en su hogar desde 7:30 a 23:00 y los fines de semana trabaja desde las 5:00am para vender en la feria de Las Torres. Tiene intenciones de volver a manejar, pues dice que depender de otras personas para ser transportada le quita tiempo e independencia. Después de la jornada laboral, se dirige a estudiar hasta las 22:00 al plan de Viña del Mar.		

Tabla 11. Resumen datos personales de Alicia
Fuente: Entrevistas y sombreo.
Elaboración propia.

Movilidad Cotidiana según Alicia

Alicia representa su movilidad cotidiana a través de un diagrama, incluyendo los lugares significativos en ella. Se observa que los motivos que la llevan a desplazarse están motivados por temas laborales y de estudios. Durante el transcurso de la investigación, Alicia agrega una parada más entre el trayecto de su hogar al trabajo, pues acompaña a tomar micro a su hija al paradero que queda de camino al trabajo.



1. "Ya, esta es mi casa"
2. "Yo vivo arriba y me vengo caminando para acá, si es que no me vienen a buscar"
3. "Y de ahí a veces me voy a mi casa"
4. "De ahí vuelvo a salir y me voy al estudio"
5. "Y de ahí me devuelvo a mi casa. Eso sería."

Figura 97. Diagrama de Movilidad Cotidiana según Alicia.
Elaboración diagrama base: Alicia
Elaboración diagramación numérica: Propia.

Historial de Residencia

En 2016, Alicia se mudó al campamento Parcela 11 con sus dos hijas gracias a un dato de una tía, dadas las limitaciones económicas que enfrentaba en ese tiempo para poder financiar la compra o arriendo de una vivienda formal. En 2017, logró acceder a una vivienda en el proyecto Villa Cumbres de Chile, siendo el reemplazo de una persona fallecida. Esto significó una mejora significativa en su calidad de vida y la de sus familia, logrando establecerse allí hasta la actualidad.

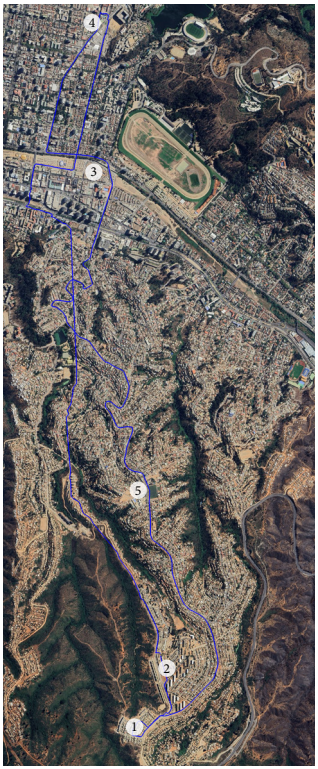


Figura 98. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1. Casa
2. CECOSF Las Palmas
3. Feria del Estero Marga Marga
4. CFT PUCV
5. Feria de Las Torres

Salud

Alicia no presenta problemas de salud ni molestias de ningún tipo, lo que facilita sus desplazamientos por caminata. En caso de necesitar atención médica, asiste al Centro Comunitario de Salud Familiar de Las Palmas (Fig. 98), que queda cerca de su hogar. Este centro de salud no solo es su lugar de atención médica, sino también su lugar de trabajo, haciéndolo un entorno conocido y con redes de contacto con las cuales puede contar.

Dinámicas Familiares y Labores Reproductivas

Alicia tiene 54 años y vive con sus dos hijas, una de 26 y otra de 18 años. La mayor trabaja modalidad online desde el hogar y la menor acaba de entrar a la universidad, al igual que su ella, pero en otra universidad. Alicia tiene pareja pero vive ocasionalmente con él y actualmente está cesante.

En relación a las labores reproductivas, hasta mediados de mayo 2024, Alicia era la encargada de la totalidad de las labores del hogar. Además de trabajar fuera del hogar durante el día y ser estudiante vespertina, era responsable del aseo total de la casa, lavandería, cocinar para todas las personas del hogar desde el desayuno hasta la cena, ser la encargada del presupuesto familiar y llevar a cabo los trámites necesarios como la paga de servicios, entre otras cosas, mientras que solo la compra de mercadería se repartía en quien tuviese disponibilidad, al tener que ser realizadas en el plan de la ciudad. Nuevamente, estar a cargo de todas las gestiones domésticas

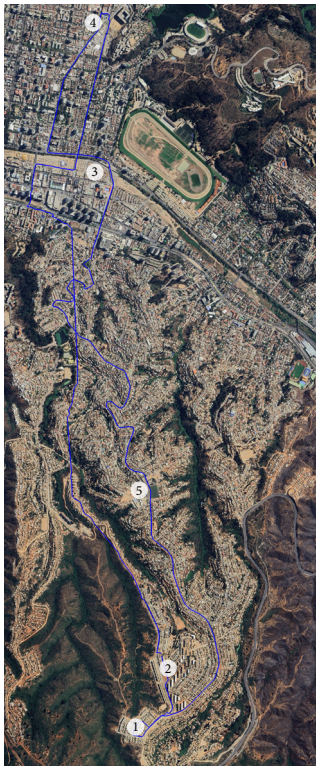


Figura 98. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1. Casa
2. CECOSF Las Palmas
3. Feria del Estero Marga Marga
4. CFT PUCV
5. Feria de Las Torres

responde a los roles de género, lo que tuvo consecuencias significativas para Alicia llevándola a tener un estrés crónico, agotamiento emocional, físico y sentimientos de frustración, sobretodo al tener que cumplir con responsabilidades académicas y académicas.

Con la nueva rutina de trabajos y estudios vespertinos, Alicia está consciente de su carga abrumadora y se encuentra reestructurando las dinámicas familiares para compartir las tareas domésticas de manera más equitativa, respondiendo a su necesidad de aliviar su carga:

"Tengo que hacer todo. Todo. Tengo que dejar hecho el almuerzo, tengo que hacer el desayuno, pero ahora sí las vamos a empezar a compartir. Porque ya estoy colapsada Así que ahora cada una se va a tener que preparar su comida. Y lavar su ropa y hacer todo lo que cada una. Desde ahora, desde hoy no les voy a hacer nada más. Una se cansa.".

Durante la investigación esta distribución tradicional de roles comenzó a cambiar, notándose a través de la colaboración de su pareja, quien actualmente está cesante y pasa más tiempo en la ciudad, además de la redistribución de responsabilidades entre sus hijas.

Trabajo, Estudios e Ingresos Económicos

Alicia trabaja como Agente Comunitario en el CECOSF de Las Palmas (ver Fig. 98) y su cargo consiste en ser un vínculo entre la comunidad y el centro de salud. Por lo mismo, está constantemente en contacto con habitantes del cerro realizando todo tipo de actividades educativas, recreativas y de cuidado y por lo mismo, ha aumentado su acceso de información al tener que aprender cosas de diversas áreas, tales como actividades de huerto hasta cuidados de salud mental, tercera edad o enfermedades como la diabetes.

Su lugar de trabajo y la labor que cumple le ha permitido establecer conexiones

significativas dentro de su comunidad, pues le permite no solo entender las necesidades locales de salud y bienestar, sino también actuar como un puente entre la comunidad y el centro de salud. Este rol le otorga un capital social significativo al tener acceso a redes de contacto, apoyo y colaboración dentro del sector salud y la comunidad en general.

Por otra parte, la proximidad del centro a su hogar le permite una rutina diaria más eficiente, flexible y menos estresante, ya que puede caminar fácilmente entre su hogar y lugar de trabajo sin depender obligatoriamente de transporte público o privado, entregándole mayor independencia al estar dentro de su terreno de autonomía.

Actualmente, se encuentra cursando el primero de cinco semestres de la carrera Técnico en Enfermería de Nivel Superior en el Centro de Formación Técnica de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. La carrera está financiada con gratuidad entregada por el Estado y, por ende, también es beneficiaria de la Beca de Alimentación para la Educación Superior (BAES) y de la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE), por lo que paga tarifa estudiantil en el transporte público.

Los motivos que llevaron a Alicia a ingresar a la educación superior están relacionados con tener un mejor desempeño en el área que trabaja actualmente y recibir una mejora considerable de sueldo. El sacar el título puede no solo potenciar su movilidad laboral y social, sino también reconfigurar las dinámicas y oportunidades en su vida cotidiana, representando un esfuerzo consciente por romper límites dados por las desigualdades que vive y mejorar su situación socioeconómica y la de su familia.

Por otro lado, la condición socioeconómica de Alicia la obliga a trabajar los fines de semana, además de su jornada laboral y académica durante la semana. Este trabajo consiste en la venta de empanadas en la feria de Las Torres, ubicada también en cerro Forestal (Fig. 98). Los días que vende, la jornada consiste en levantarse a las 5 de la mañana para terminar a las 5 y media de la tarde.

Descrito todo lo anterior, resume su tiempo en casa como:

> *"Yo llego, me acuesto, me baño, me acuesto y al otro día lo mismo".*

La jornada actual la lleva a trabajar y estudiar de lunes a viernes, desde las 8 de la mañana a las 11 de la noche y sin poder descansar ni recrearse los fines de semana. Por lo mismo, dice que le gustaría cambiar la cantidad de horas laborales:

"No trabajaría tanto. Eso, los fines de semana descansaría."

El poder terminar la carrera significaría un aumento de sueldo casi al triple en el CECOSF por la misma labor, por lo que es una herramienta de ascenso económico por la misma cantidad de horas de trabajo que mejoraría sus condiciones de vida.

Dinámicas de Comercio y Trámites

La distribución de las compras está repartida entre quienes integran el hogar. Esto se debe a que los lugares donde adquieren la mercadería están ubicados en el plan de la ciudad, lo que implica que depende de quién se encuentre allí o tenga tiempo y movilización para realizarlas, adaptándose así a las exigencias cotidianas y a las oportunidades de desplazamiento que cada unx pueda aprovechar.

A pesar de la lejanía de éstos en relación a su hogar, tienen preferencia dada la poca variedad y precios más altos de los negocios del cerro, lo que hace más conveniente realizar las compras en el área central de Viña del Mar a pesar del transporte necesario. Respecto a la frecuencia, se van comprando los productos necesarios conforme van haciendo falta en el hogar.

Por otro lado, los sábados acuden a la feria del estero Marga Marga para realizar las compras tanto para el hogar como de los ingredientes necesarios para la producción de empanadas de los fines de semana. Nuevamente, la preferencia por esta feria está dada por la amplia variedad de productos frescos y los precios más convenientes en comparación con las ferias cercanas a su hogar, siendo en ambos casos una forma de obtener insumos de calidad a un costo más accesible, maximizando el presupuesto familiar.

El medio de transporte que utilizan en esta compra es el vehículo particular del hogar, el cual adquirieron con la finalidad de transportar mercadería y el carro de venta de empanadas pero que también utilizan en situaciones particulares.

Dinámicas Recreacionales

Dada la intensa carga laboral y académica de Alicia de lunes a domingo, sus momentos de recreación personal son limitados y casi inexistentes. Según menciona, solo dispone de un breve espacio los sábados por la tarde para descansar. Los fines de semana, la mayor parte de su tiempo se encuentra ligado al trabajo en la feria de Las Torres, donde aprovecha para compartir con su madre y su sobrina quienes también tienen puestos cercanos al suyo.

Durante la semana, encuentra breves espacios de socialización en su trabajo en el CECOSF y en la universidad, donde comparte con compañeras de carrera en los tiempos de espera entre clases.

Alicia reconoce que la falta de recursos económicos a veces limita sus oportunidades para disfrutar más plenamente de sus momentos de ocio, refiriéndose a las dificultades financieras que pueden influir en su capacidad de disfrute y recreación fuera de las obligaciones laborales y familiares:

"A veces falta lucas".

Expectativas y valoraciones respecto al programa DS49 y su movilidad cotidiana

Si bien Alicia llegó el 2016 a Parcela 11 y recibió su vivienda al liberarse un cupo por el fallecimiento de un beneficiario al año siguiente, también tenía expectativas relacionadas a la obtención de la vivienda propia. Afirma que el programa DS49 logró lo que ella esperaba, valorando enormemente tener su hogar definitivo y cumplir metas personales de estabilidad y autonomía:

"Tener mi casa propia, tener lo mío.".

Sin embargo, está consciente que su vida diaria se ve marcada por intensas responsabilidades laborales y académicas que le generan un estrés constante, por lo que no sabe qué rescataría de su día a día. Aunque disfruta de su trabajo en el CECOSF y del estudio, reconoce que el ritmo acelerado que lleva le ha impedido dedicar tiempo suficiente para recrearse o estudiar con calma, afectando sus resultados académicos.

"No se me ocurre. (…) A mí me gusta lo que hago. A mí me gusta trabajar acá. Me gusta socializar con la gente, ayudarla. Igual estoy contenta porque estoy estudiando, pero es un estrés bien grande. (...) "Casi no me lo he dado -el tiempo-. Por eso me he sacado puras malas notas".

Además, ve reflejado en su movilidad cotidiana la influencia de la ubicación de su hogar, pues depende en gran medida de transporte privado para desplazarse. Aunque tenga acceso a un auto y licencia de conducir, prefirió dejar de manejar tras una experiencia traumática con una micro, modificando su medio de transporte habitual:

"Se me tiró una micro al lado del auto y ya no quise manejar"

Su movilización habitualmente depende de familiares que la transportan, ya sea su hija mayor, su pareja o la pareja de su hija, o de compañerxs de trabajo que bajen al plan después de la jornada laboral. Los días que sale más temprano de clases se devuelve en micro, asegurando que la frecuencia es de, por lo bajo, media hora y que usualmente los choferes no paran porque saben que pagarán tarifa estudiantil. Por lo mismo, Alicia se expone a malos tratos al tomar este medio de transporte y prefiere irse con alguien que suba al cerro en auto o que la pasen a buscar, nuevamente dependiendo si hay alguien disponible. Además, dado el alto costo y a la falta de confianza, no recurre al uso aplicaciones de transporte a menos que vaya acompañada. Debido a lo anterior, a pesar de la mala experiencia que tuvo, asegura querer volver a manejar pues la dependencia que le ha traído junto con malas experiencias en el transporte público, la tienen agotada.

Movilidad cotidiana de Alicia (sombreo)

El día de Alicia comienza a las 6 de la mañana. Se ducha, desayuna y a veces prepara parte del almuerzo antes de salir a dejar a su hija de 18 años al paradero aproximadamente a las 7:20 de la mañana. Al atrasarse, delega esa labor a su pareja mientras ella sigue con sus cosas. Terminando de preparar la ensalada de su almuerzo, sale de su casa a las 7:27 y se dirige caminando al CECOSF de Las Palmas (Fig. 99), a aproximadamente 860 metros de su casa. Durante este trayecto saluda a varias personas en el camino y señala los paraderos llenos de gente y las micros llenas, comentando que es algo de todos los días y que la gente se acerca a las primeras paradas para encontrar alguna con espacio. Además de eso, comenta sobre el estado de las veredas que están claramente deterioradas. Llegando al CECOSF, a eso de las 7:41, comenta que

"En la calle de abajo me mordieron unos perros, uno por delante y otro por detrás".

Menciona la gran cantidad de perros callejeros en el sector. Comenzada la jornada laboral, almorzando ese día en el trabajo, se queda hasta las 5 de la tarde allí.

A las 17 horas sale camino al paradero que está a unos metros, llegando a las 17:01. Comenta que pasan con poca frecuencia, que es usual que la traten mal por pagar con pase escolar y que debe pagar con lo justo porque los choferes no dan el vuelto correspondiente. También menciona lo difícil que es aprovechar el tiempo en micro para estudiar, pues pese a que sean aproximadamente 45 minutos, debido a las vueltas que se da es difícil poder leer y ha optado algunas veces por grabar la materia y escucharla en el trayecto, pues no tiene otro momento para estudiar ni en el día ni la semana. A eso de las 17:07 pasa un compañero de trabajo en auto que va bajando al plan de la ciudad, por lo que pide si la puede llevar. Dentro del auto va otra compañera de trabajo que también necesitaba transporte para bajar. Comentan que es habitual esta práctica, pues la locomoción es escasa, va llena y los tacos que se forman hace que el tiempo de transporte aumente considerablemente:

"Andar sin auto es horrible, yo pido que me pasen a dejar".

Conversan durante todo el trayecto sobre sus jornadas y de planes en el trabajo y fuera de él. Ya llegando al centro de la ciudad, hay un taco en la entrada por calle Mackenna. A las 17:24 bajan en calle Álvarez con Lampa, para caminar al paradero

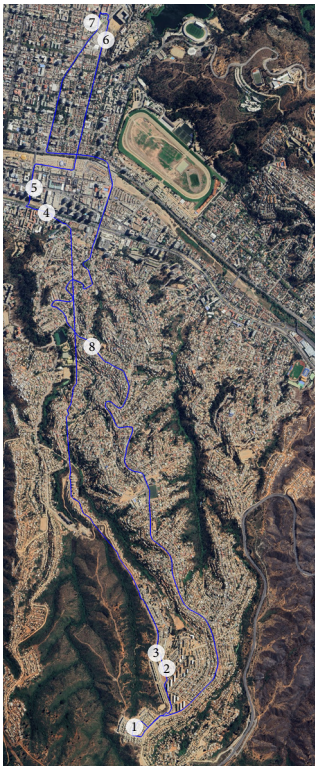


Figura 99. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1. Casa
2. CECOSF Las Palmas
3. Paradero cercano al trabajo
4. Bajada del auto
5. Micro camino a CFT PUCV
6. Paradero cercano a CFT
7. CFT PUCV
8. Casa compañera CFT

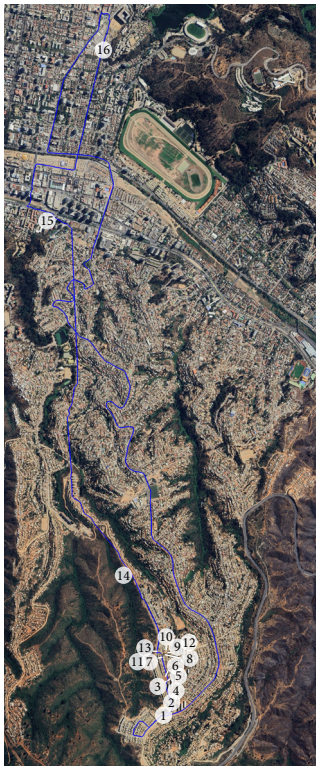


Figura 100. Georreferenciación de fotografías.Elaboración propia.



Fotografía 1. Paradero lleno a las 7:32 am.
Fuente: Sombreo



Fotografía 2. Estado veredas.
Fuente: Sombreo



Fotografía 3. Paradero lleno a las 7:36 am.
Fuente: Sombreo



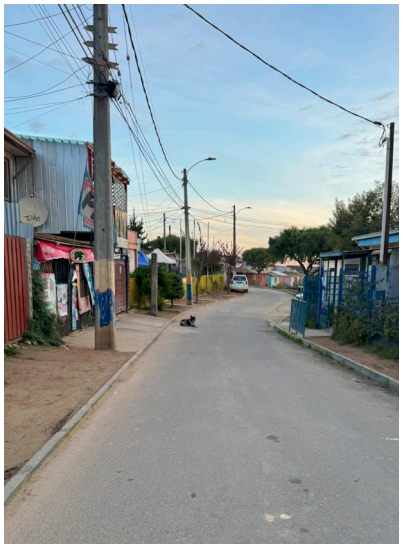
Fotografía 4. Estado veredas.
Fuente: Sombreo



Fotografía 5. Estado veredas.
Fuente: Sombreo



Fotografía 6. Veredas y perro callejero.
Fuente: Sombreo



Fotografía 7. Veredas y perro callejero.
Fuente: Sombreo



Fotografía 8. Presencia de perros callejeros.
Fuente: Sombreo



Fotografía 9. Perro callejero.
Fuente: Sombreo



Fotografía 10. Calle donde mordieron a Alicia con perros callejeros. Fuente: Sombreo

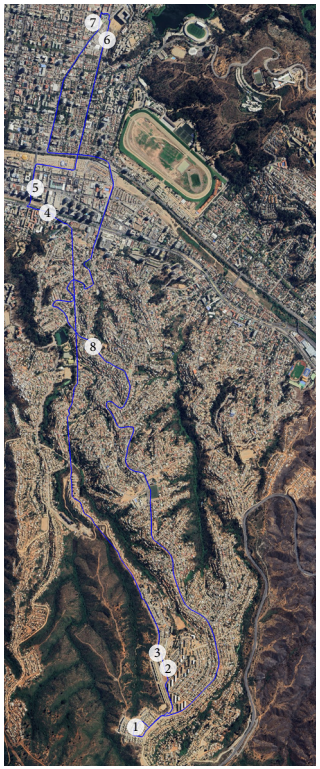


Figura 99. Georreferenciación de lugares. Elaboración propia.

1. Casa
2. CECOSF Las Palmas
3. Paradero cercano al trabajo
4. Bajada del auto
5. Micro camino a CFT PUCV
6. Paradero cercano a CFT
7. CFT PUCV
8. Casa compañera CFT

de calle Quillota entre Arlegui y Valparaíso. A las 17:32 toma una micro 404 en el semáforo antes del paradero, para llegar finalmente a la casa de estudios. La micro está deteriorada, los asientos no están en buen estado y los agarres disponibles con escasos. Logra sentarse y se va mirando la ventana, pero a medida que avanza el trayecto, la micro va llenándose y cede el puesto. Comenta que tiene hambre pero que comprará una colación dentro de la universidad. 17:38 baja en el último paradero de 5 oriente, para luego caminar hasta la universidad ubicada en calle 11 norte entre Quillota y San Antonio. 17:43 llega al CFT y se queda conversando con una compañera de carrera mientras fuma un cigarro, para luego entrar y aprovechar de comer algo.

"No paro, ando todo el día corriendo (…) Es en estos momentos que tengo una pausa, me pongo a responder los mensajes, a ver las cosas en el celu, a ponerme al día con el día".

Aprovecha de conversar con sus compañeras de carrera antes de entrar a clases de anatomía, materia que dice es bastante complicada, para luego tener otra de química y farmacia. Por ser martes, Alicia sale a las 8 de la noche, pero el resto de la semana sale a las 22:30. Sale de la casa de estudios y se queda fumando con más compañeras, mientras espera que su pareja la vaya a buscar después de haber ido a buscar a su hija, que estudia también en el plan de Viña del Mar. Se sube al auto, junto a una compañera que también vive en Forestal, a eso de las 20:17. Dentro del auto van escuchando música y conversando cosas de sus días, pasan a dejar a su compañera cuyo hogar queda de paso en el trayecto para, finalmente, llegar a su casa a las 20:39. Pero la jornada de Alicia no termina aquí. Llega, cena y debe preparar empanadas para vender a sus compañeros de trabajo al día siguiente, pues durante el fin de semana no pudo vender en la feria de Las Torres, para luego irse a dormir y repetir la misma jornada, pero ahora hasta las 23:00.



Fotografía 11. Presencia de perros callejeros camino al paradero.
Fuente: Sombreo



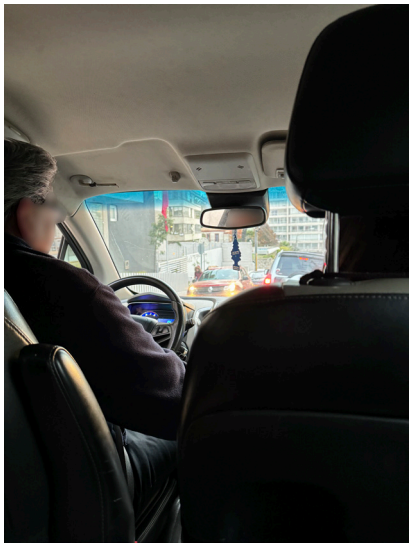
Fotografía 12. Presencia de perros callejeros camino al paradero.
Fuente: Sombreo



Fotografía 13. Paradero cercano a CECOSF.Fuente: Sombreo.



Fotografía 14. Desde el auto de colega por camino El Tranque.
Fuente: Sombreo



Fotografía 15. Desde el interior del auto de colega en un taco llegando al plan.
Fuente: Sombreo



Fotografía 16. Micro camino a CFT.
Fuente: Sombreo.

Análisis de Movilidad

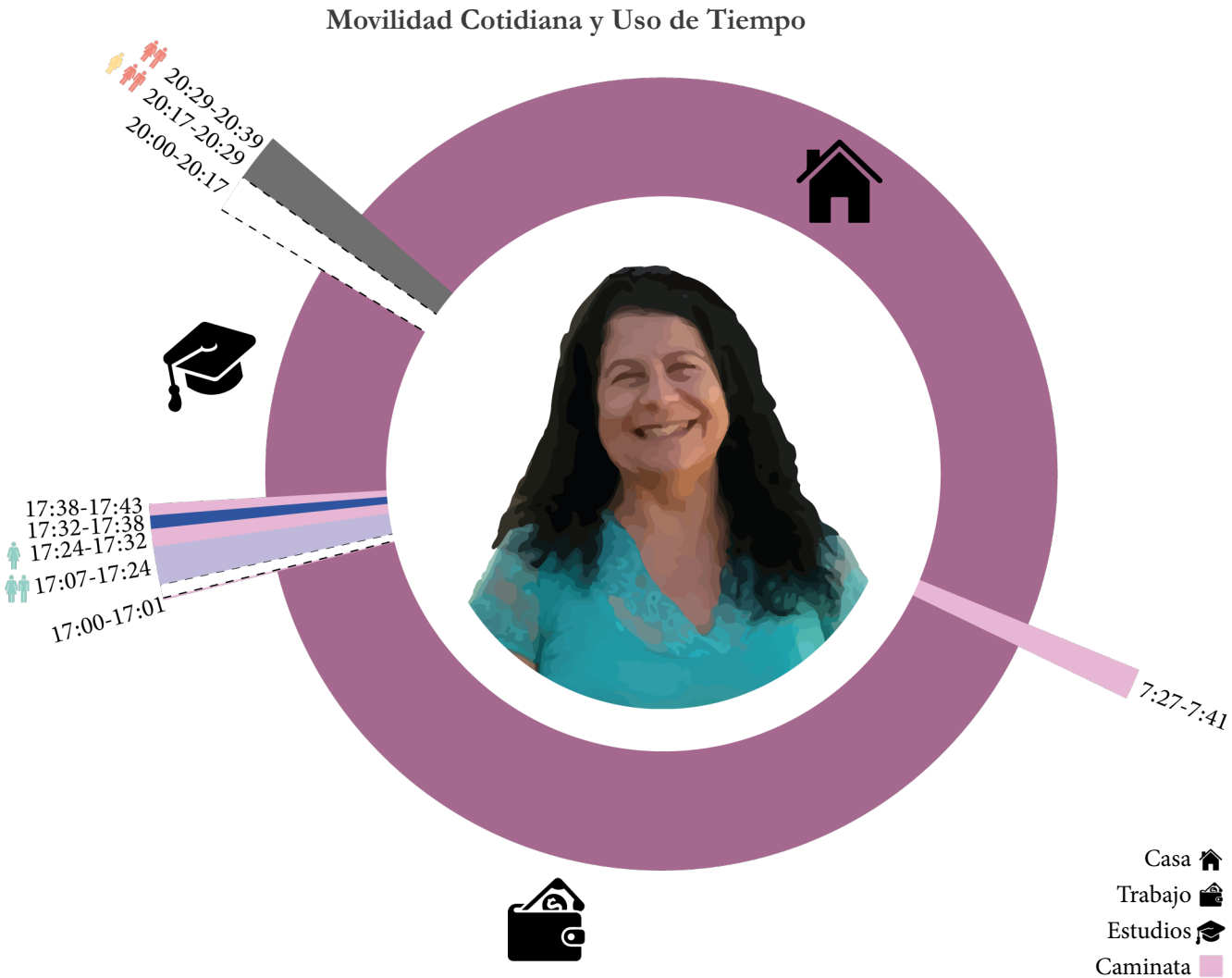


Figura 101. Diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo de Alicia. Elaboración propia.

Visualizaciones del recorrido



Fig. 102. Diagrama recorrido Alicia, visualización 3D. Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Distancia recorrida

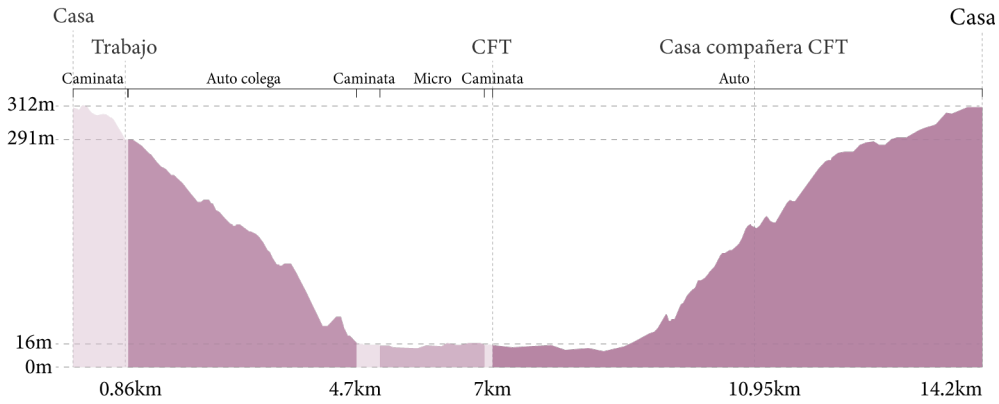


Fig. 103. Perfil de elevación Alicia. Altura v/s Distancia recorrida. Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Tiempo

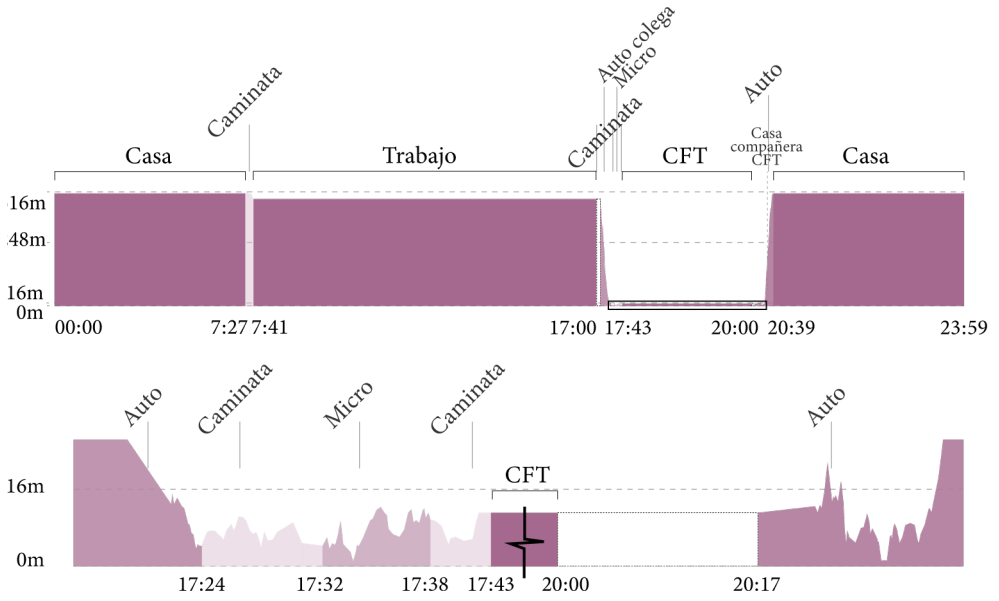


Fig. 104. Perfil de elevación Alicia. Altura v/s Tiempo. Elaboración propia.

Como se puede ver en el diagrama de Uso de Tiempo de Alicia, la movilidad cotidiana de Alicia está basada netamente motivos laborales y académicos. Si bien su trabajo está dentro de su territorio de autonomía, su casa de estudios queda lejos de su hogar y los horarios en que asiste dificultan su acceso, dependiendo de la mala red de transporte público que ofrece el sector o de alguien del trabajo que la lleve al plan de la ciudad, teniendo preferencia por este último dadas las malas condiciones del sistema de transporte público, los tratos despectivos de los choferes por usar su pase escolar y el mayor tiempo de traslado dadas las congestiones en el cerro. Este trayecto, ya sea en auto particular o micro, no puede ser aprovechado para estudiar dado el apuro con el que se dirige a la universidad y la interrupción por el cambio de medio de transporte. Solo llegando a tiempo al centro de estudios tiene apenas unos minutos para descansar antes de iniciar sus clases, en este día en particular, hasta las 8 de la noche, pues el resto de los días es hasta las 23 horas. Para volver a su hogar depende de un familiar que la vaya a buscar o de alguien de su clase que suba al cerro, llegando ya de noche a su casa.

La movilidad cotidiana de Alicia se ve influenciada por estructuras de género, condiciones socioeconómicas y el territorio donde vive:

La dinámica de movilidad compartida es crucial para Alicia, ya que le permite reducir el tiempo y el estrés asociado con el transporte público, además de ofrecerle un momento de socialización. No obstante, esta dependencia también refleja las limitaciones del sistema de transporte en el sector donde vive y la necesidad de contar con redes de apoyo para facilitar su movilidad diaria.

Por otro lado, las características de los desplazamientos de Alicia una vez que sale de su hogar son diversas. Si bien ir a trabajar corresponde a una distancia acotada, el ir a estudiar requiere un traslado mucho mayor tanto de ida y de vuelta. Además, se podría considerar que éstos son monofuncionales, pues entre medio de estos destinos no realiza otras tareas menores.

Resultados generales obtenidos

Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo

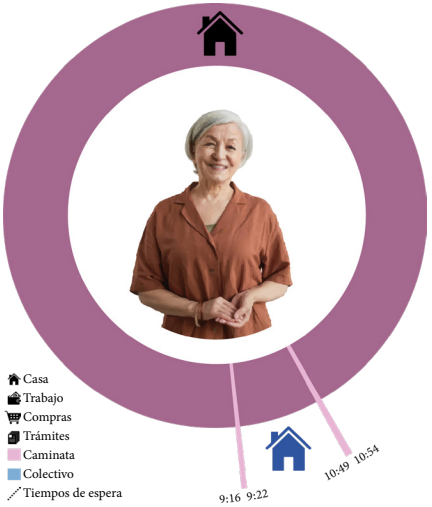


Figura 76. Diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo de Rosario. Elaboración propia.

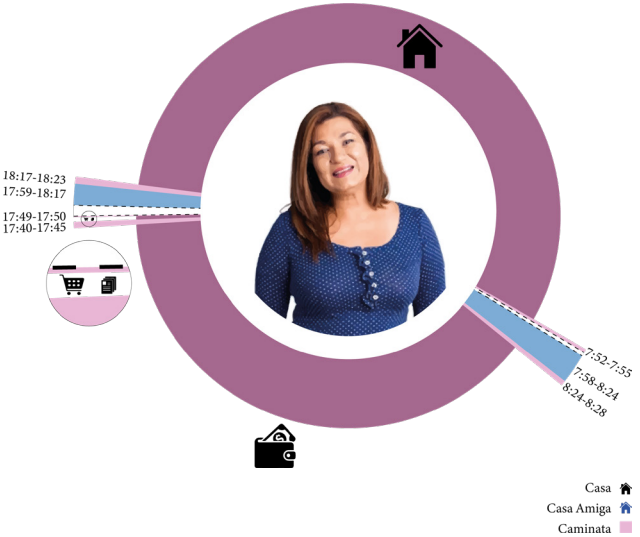


Figura 84. Diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo de Cecilia. Elaboración propia.

Visualizaciones del recorrido



Fig. 77. Diagrama recorrido Rosario, visualización 3D. Elaboración propia.



Fig. 85. Diagrama recorrido Cecilia, visualización 3D. Elaboración propia.

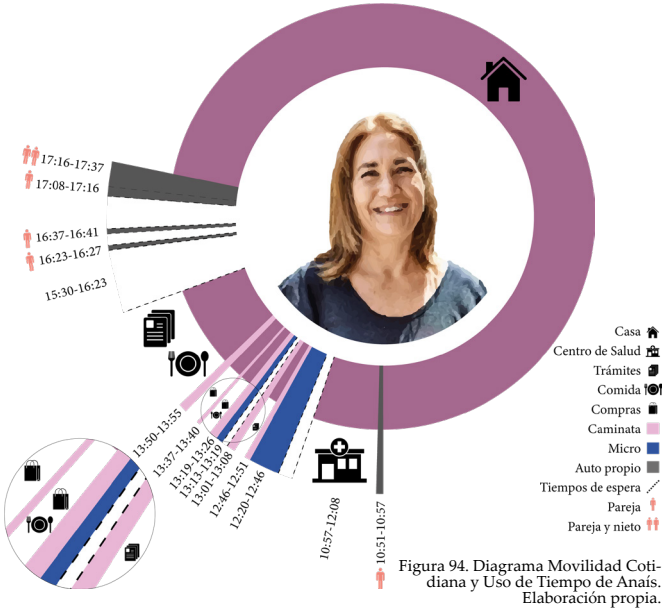


Figura 94. Diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo de Anaís. Elaboración propia.

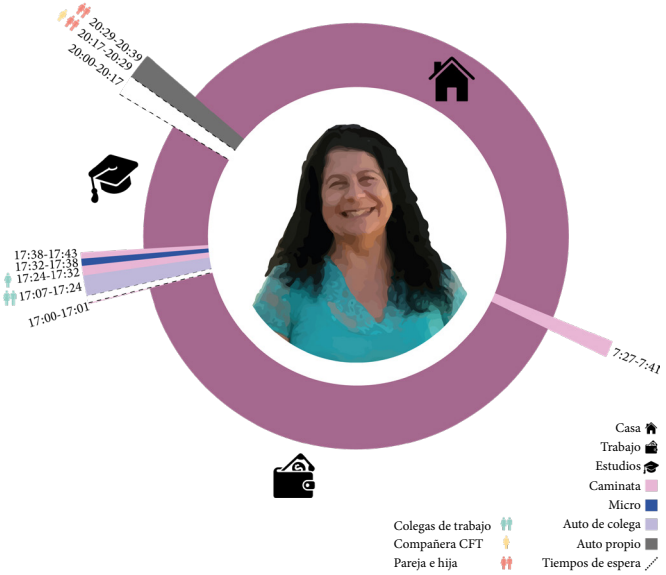


Figura 101. Diagrama Movilidad Cotidiana y Uso de Tiempo de Álicia. Elaboración propia.



Fig. 95. Diagrama recorrido Anaís, visualización 3D. Elaboración propia.



Fig. 102. Diagrama recorrido Alicia, visualización 3D. Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Distancia recorrida

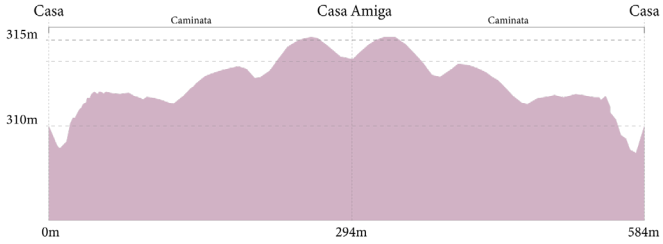


Fig. 78. Perfil de elevación Rosario.
Altura v/s Distancia recorrida.
Elaboración propia.

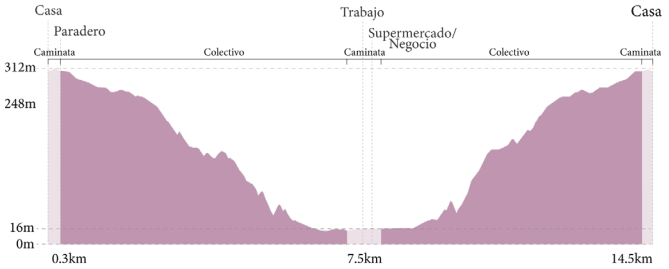


Fig. 86. Perfil de elevación Cecilia.
Altura v/s Distancia recorrida.
Elaboración propia.

Perfil de Elevación: Altura v/s Tiempo

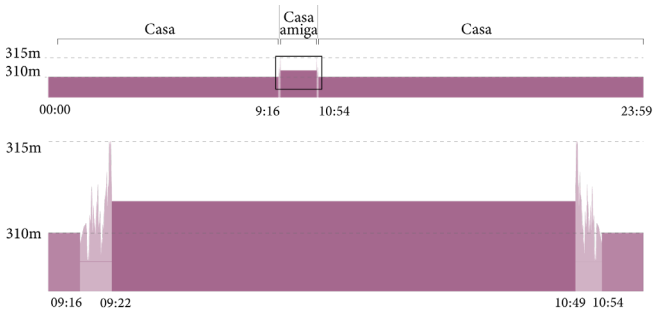


Fig. 79. Perfil de elevación Rosario.
Altura v/s Tiempo.
Elaboración propia.

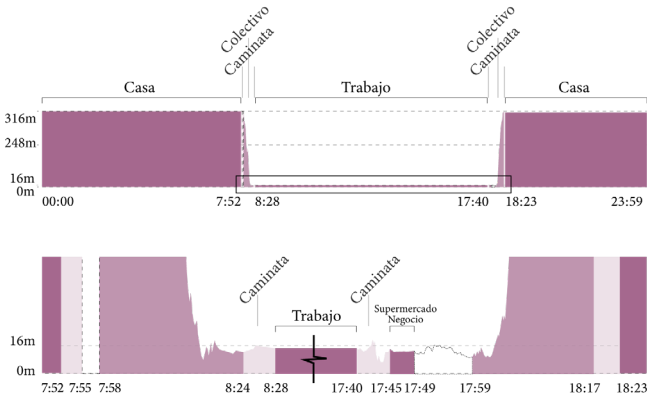


Fig. 87. Perfil de elevación Cecilia.
Altura v/s Tiempo.
Elaboración propia.

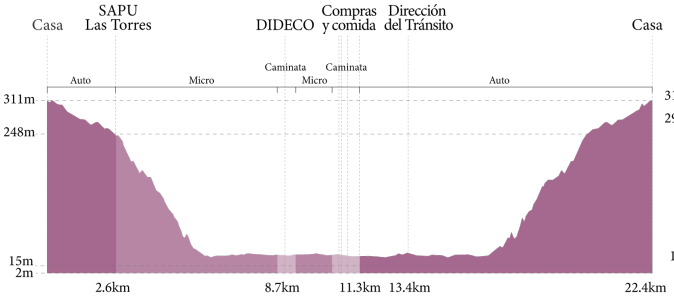


Fig. 96. Perfil de elevación Anaís.
Altura v/s Distancia recorrida.
Elaboración propia.

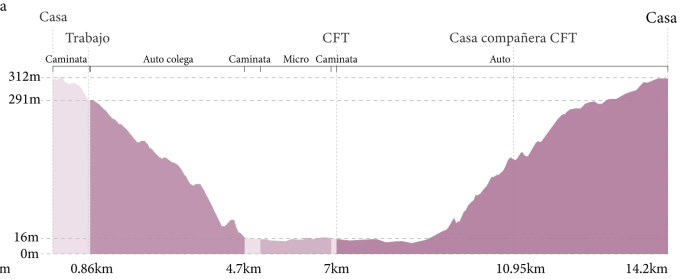


Fig. 103. Perfil de elevación Alicia.
Altura v/s Distancia recorrida.
Elaboración propia.

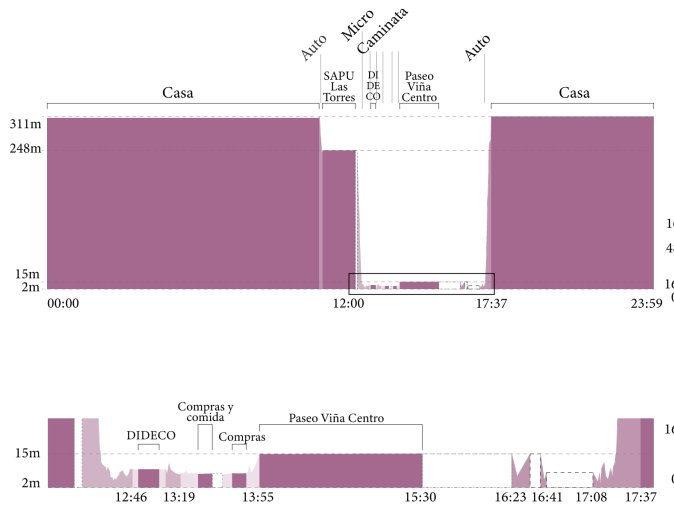


Fig. 97. Perfil de elevación Anaís.
Altura v/s Tiempo.
Elaboración propia.

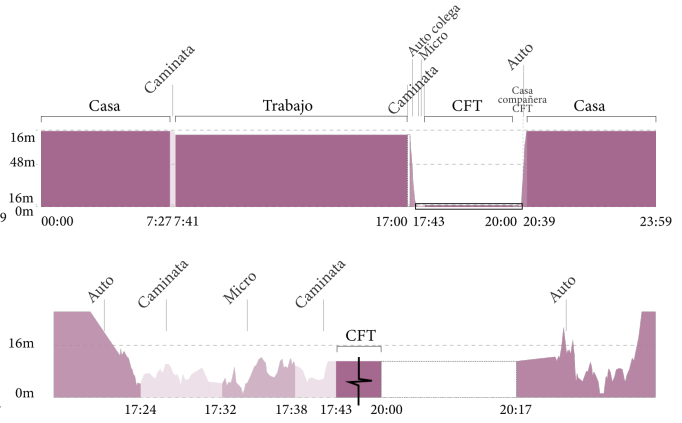


Fig. 104. Perfil de elevación Alicia.
Altura v/s Tiempo.
Elaboración propia.

Evaluación de las metodologías de estudio con enfoque de género

De las herramientas etnográficas utilizadas:

Las entrevistas jugaron un papel crucial al arrojar luz sobre las dinámicas de movilidad cotidiana de cada participante, revelando su propia percepción a través de la representación de estas dinámicas por medio de un diagramas. Además de captar sus valoraciones personales sobre su movilidad cotidiana, las entrevistas exploraron los significados que atribuían a sus desplazamientos diarios, además de cómo su historial de residencia se relaciona con su movilidad residencial, sus expectativas relacionadas con el programa DS49 y si sienten que las cumplió o no. Estas interacciones proporcionaron una comprensión más profunda de cómo sus actividades y movimientos se ajustaban a su situación socioeconómica y a los roles de género predominantes en sus vidas. Sin embargo, la aplicación de las entrevistas enfrentó desafíos significativos en algunos casos, pues la inestabilidad en los horarios de regreso al hogar debido al transporte público poco confiable o las largas jornadas laborales y académicas impidieron realizarlas en sus residencias, afectando la privacidad y comodidad necesarias para discutir abiertamente detalles personales cruciales para la investigación.

Por otro lado, la técnica de sombreo empleada en el estudio facilitó a la investigadora una comprensión más espacial y profunda de las experiencias cotidianas descritas durante las entrevistas a través de la observación directa y contextualizada de cómo estas dinámicas se materializan en la práctica diaria. Esto permitió integrar de manera más efectiva, pero nunca total, la perspectiva alterna en el análisis. Otro beneficio del sombreo fue pasar más tiempo con la persona estudiada en su entorno habitual, pues se pudo establecer una mayor confianza y privacidad que facilitó la obtención de detalles adicionales sobre su rutina diaria que no habían sido revelados completamente en la entrevista inicial, dadas las limitaciones encontradas durante su aplicación. Por otro parte, al acompañar a las participantes en sus actividades diarias, la investigadora pudo contrastar y verificar las observaciones y percepciones discutidas previamente con una visión más técnica del entorno urbano. Esta inmersión en el contexto real de las beneficiarias no solo enriqueció la investigación, sino que también ofreció perspectivas valiosas sobre la interacción entre las personas y su entorno urbano tanto dentro de Forestal como fuera del cerro.

Esta combinación de herramientas no solo permite obtener una visión más integral

y detallada de la movilidad cotidiana de las participantes, sino que también facilita la validación y corroboración de la información recogida, asegurando una comprensión más completa del fenómeno estudiado.

Al tener el género como categoría analítica básica (Muxí, 2011), se reconoció este como un eje central para entender las experiencias diferenciales de las mujeres estudiadas en relación con su movilidad cotidiana. Tanto la entrevista y las preguntas realizadas como el sombreo, permitieron explorar cómo las responsabilidades familiares y las expectativas sociales influyen en sus patrones de desplazamiento y en las decisiones que toman al respecto. Este enfoque facilitó una comprensión más profunda de los desafíos específicos que enfrentan las mujeres al habitar el espacio urbano, así como de las estrategias que desarrollan para navegar y responder a estas dinámicas de manera diferenciada. Si bien la selección de casos no fue excluyente a hombres, ninguno de la comunidad quiso participar por lo que no se pudo establecer una comparación directa con ellos. Por otra parte, sí se pudo comparar las distintas dinámicas y patrones encontrados en la movilidad cotidiana de cada una de las participantes que respondía a factores de género identificados en estudios anteriores, como los desplazamientos con diversas funcionalidades y de corto alcance y la sensibilidad de su movilidad a factores espacio-temporales como las distancias, condiciones del viaje, disponibilidad y horarios de transporte público, entre otros (Tobío, 1995; Díaz Muñoz et al., 2003; García Palomares, 2008; Lazo y Contreras 2009; Gutiérrez, 2009; Miralles, 2012; Quirós et al., 2014; Gutiérrez y Reyes, 2010).

Por otro lado, tres de cuatro de las participantes son personas mayores, por lo que la edad sí fue una característica a considerar al momento de analizar sus experiencias y dinámicas de movilidad cotidiana.

Además, la inclusión del contexto social permitió reconocer los valores predominantes que rigen en el contexto espacial durante la investigación. Estos establecen jerarquías dentro de las variables sociales y espaciales que influyen en las relaciones sociales, que rigen los valores sociales que determinan los roles sexuales de las personas estudiadas.

Finalmente, a través de las metodologías empleadas desde un enfoque de género, se comprueba lo estudiado en el capítulo de movilidad diferenciada y género en rela-

ción a los patrones identificados y cómo estas desigualdades se ven exacerbadas por distintas condiciones en sus múltiples dimensionalidades, como física, organizacional, temporal, socioeconómica y cultural (Jirón, 2007, 2016, 2022).

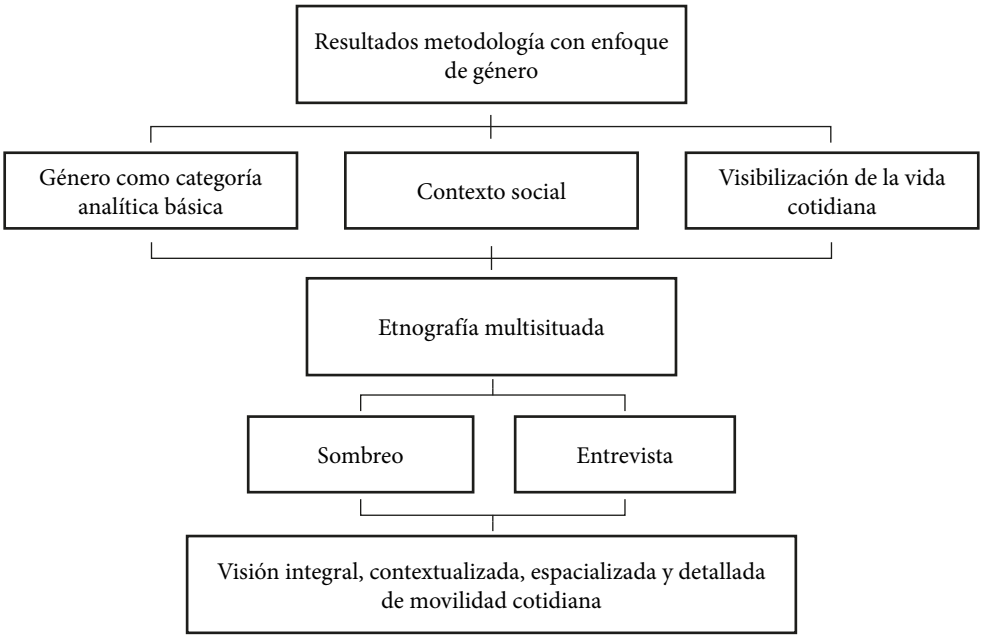


Fig. 105. Diagrama de resultados de metodología con enfoque de género: etnografía multisituada. Elaboración propia.

Análisis de las variables de accesibilidad a la movilidad

Acceso

Para evaluar el rango de posibilidades de movilidad de los territorios, se debe analizar las opciones y condiciones disponibles en cuanto a medios de transporte y accesibilidad a los lugares:

Opciones

La oferta de transporte en la zona incluye 4 líneas de microbuses y otras 4 de colectivos. Sin embargo, de todas estas opciones, solo la línea 412 pasa por la villa, aunque actualmente los conductores han limitado este servicio a solo la parte inicial del recorrido. Las 4 líneas de colectivos utilizan una de las 2 vías consideradas principales hasta cierta altura y luego convergen en la misma calle, hasta llegar al paradero identificado como peligroso al igual que el resto de las micros. En su ruta de regreso, estas líneas solo llegan hasta el centro de la ciudad, finalizando en Plaza Viña del Mar. La única opción directa hacia Valparaíso es la micro 204, que llega hasta Playa Ancha y se debe tomar en el paradero mencionado anteriormente. Las otras tres líneas conectan con sectores como Gómez Carreño, Reñaca y Reñaca Alto, todos dentro de Viña del Mar. Por otro lado, la oferta de servicios dentro del territorio es escasa y/o poco variada. Entre los existentes, se encuentra el CECOSF de Las Palmas, la alta cantidad de negocios que venden los mismos productos de mercadería y un jardín infantil.

De los casos estudiados, solo dos de ellas utilizan la caminata como medio de transporte diario dentro del sector. Alicia con motivos laborales y Rosario con motivos médicos y recreativos, mientras que Cecilia y Anaís se ven en la obligación de tomar un transporte motorizado para cumplir con sus actividades en el plan de la ciudad y la caminata es principalmente para llegar al paradero. Por otro lado, la considerable presencia de perros callejeros y las malas experiencias vividas o conocidas, las llevan a caminar con cuidado en el sector. Además, la presencia de focos infecciosos genera disgusto en la experiencia.

En relación al acceso a servicios, la presencia del CECOSF de Las Palmas nuevamente beneficia a Alicia y a Rosario, pues la de la primera es la fuente laboral y la de la segunda es un servicio que frecuenta ya sea por motivos de salud o por cumplir

con labores de cuidado con sus vecinxs. En el caso de Anaís, tiene preferencia por el SAPU de Las Torres ya que tuvo malas experiencias con el personal de Las Palmas, quienes siguen trabajando allí. En el de Cecilia, no es un servicio que frecuente.

Por otro lado, ninguna de ellas ni familiares cercanxs son usuarixs del jardín infantil del sector y no compran en los negocios existentes, pues los precios son más elevados y no tienen variedad

Dadas las razones anteriores, los destinos cotidianos de la mayoría de las personas estudiadas están concentradas en el plan de la ciudad. La fuente laboral de Cecilia, los destinos de recreación y labores de cuidado (colegio de sus nietos) de Anaís y la casa de estudios de Alicia se encuentran allí. Además, todas realizan las compras en el centro de la ciudad, en los mismos supermercados, feria del estero y negocios comprendidos entre la plaza Viña del Mar y el terminal de buses. Para acceder a ellos, utilizan principalmente de transporte público: Cecilia por medio de colectivo, Anaís y Rosario a través de micros, y Alicia a través del transporte de colegas y micro. Dado esto, la mala infraestructura del sistema afecta sus tiempos de espera, trayectos y manejo del tiempo para poder acceder a ellos de manera segura y de la forma deseada.

Condiciones

En relación a la accesibilidad de las opciones en relación a los costos, estrategias y limitaciones del territorio:

Dadas las bajas opciones disponibles en el sector y la concentración de éstas en el plan de la ciudad, los costos asociados para la realización de actividades diarias son monetarias y temporales. Dado que ninguna actividad sale de Valparaíso ni se aleja del plan de la ciudad (ver Anexo: Movilidad cotidiana y territorio de autonomía), no es necesario hacer trasbordo entre medios de transporte público pues los recorridos de colectivo y/o micro cubren todos los sectores, por lo que deben pagar solo un pasaje por trayecto. Por otro lado, el costo que deben pagar en tiempo sí es considerable en la mayoría de los casos y se deben principalmente al deficiente funcionamiento del transporte público. Las largas esperas debido a la falta de disponibilidad

de micros o colectivos, así como la negativa de conductores a detenerse, junto con los largos trayectos y las congestiones en las pocas vías disponibles para el transporte público, resultan en significativos aumentos en los tiempos de traslado. Esto, a su vez, reduce drásticamente el tiempo disponible para el descanso y la recreación diaria, obligándolas a centrar sus actividades en labores productivas y reproductivas conllevando a frustraciones en relación al estilo de vida que llevan, junto a otras consecuencias.

Competencias

En relación a los desplazamientos de las residentes, se estudiaron las capacidades y habilidades para su realización. Estas se clasifican en tres:

Habilidades físicas

El rango de edad de las participantes comprendió edades entre 54 y 72 años, por lo que es necesario indagar si presentan problemas de desplazamiento dado su rango etario.

Del total de casos estudiados, dos de ellas muestran dificultades de desplazamiento. En el caso de Rosario, sufre de diversas dolencias físicas, como dedo gatillo en la mano derecha y dolores en las piernas, rodillas, tobillo y espalda, que afectan su capacidad para desplazarse y realizar actividades cotidianas. Sus condiciones físicas también repercuten en su acceso a transporte público, ya que evita caminar largas distancias como al paradero fuera de la villa. Respecto a Anaís, hasta febrero del año actual tenía problemas al corazón que limitaban su actividad física. Actualmente tiene un marcapasos que le permitió recuperar la mayoría de su resistencia cardiaca. Junto con esto, tiene una hernia en la espalda que le provoca, ocasionalmente, dolores para caminar y también molestias en las rodillas, lo que sí afecta y modifica sus desplazamientos.

Por otro lado, Alicia no presenta dificultades para desplazarse. En el de Cecilia, su

buena condición física y ausencia de dolores para moverse le permite realizar actividades que involucran largos desplazamientos y esfuerzos físicos, como senderismo o recorridos extensos dentro del perímetro urbano, siendo éstas parte de lo que considera como actividades preferidas de recreación.

Habilidades adquiridas

En relación a los conocimientos específicos de los territorios de desplazamiento y la experiencia en ellos:

El total del grupo presentaba un gran un conocimiento relacionado a los comportamientos del transporte público que ofrece el sector, además del reconocimiento de puntos conflictivos donde ya han ocurrido actos delictivos y otras problemáticas. Además, las dificultades que enfrentan se relaciona con estructuras de género, ya que la movilidad de las mujeres es más sensible a factores espacio-temporales como horarios de transporte público, condiciones del viaje, día, noche, estaciones del año, entre otros (Jirón, 2007, 2016, 2022; Gutiérrez 2017):

Rosario es consciente de que las micros completan su recorrido más rápido de lo que ella tarda en caminar con peso hasta su hogar. Para evitar mayor desgaste físico, especialmente cuando lleva carga, prefiere conversar con el conductor y ver si puede regresar en la misma micro. Además, Rosario está al tanto de la presencia de perros callejeros en su entorno y los ataques a personas que han ocurrido. Por ello, cuando se desplaza, toma las precauciones necesarias para no verse afectada por estos riesgos.

Por otro lado, Cecilia tiene un amplio conocimiento sobre la ocupación de las micros y colectivos según la hora y el día, tanto cerca de su hogar como de su trabajo, así como de los horarios en los que la congestión vehicular es mayor. Además, sabe dónde encontrar colectivos con mayor facilidad para regresar a su hogar. Estas habilidades adquiridas le permiten ahorrar tiempo de espera y transporte, y ha moldeado sus horas de salida acorde a ello.

Anaís está consciente acerca de la frecuencia incierta de las micros, de los horarios

donde existe una mayor demanda de transporte público y congestión vehicular y de los paraderos donde pasan más micros, que pueden asegurar mejor sus desplazamientos. Por otra parte, menciona que sí tiene restricciones de horario dada la percepción de inseguridad del paradero donde se baja al llegar, tanto por las condiciones que propician los asaltos como por conocimiento de malas experiencias de terceras personas, por lo que estos sí están condicionados por los horarios de mayor iluminación y por ende estación del año.

Por otra parte, Alicia tiene conocimiento de los paraderos en donde puede encontrar micros con disponibilidad. También está al tanto de la baja frecuencia de éstas y sabe en qué paraderos y en qué horarios los conductores generalmente no paran por ser estudiantes, por lo que puede prever de cierta forma los tiempos que tendrá de espera en caso de verse en la obligación de usar transporte público y evitarlo si es posible. Sumado a lo anterior, tiene conocimiento de los horarios de mayor congestión dentro del cerro por lo que le permite evaluar otras formas de desplazamiento.

Habilidades organizativas

En cuanto a habilidad de planificación y sincronización de actividades entre uno o varios integrantes de un núcleo, sumado de la adquisición de información y habilidades influyentes en el desplazamiento:

Todas las participantes presentan habilidades organizativas, pero estas dependen principalmente de la forma en la que gestionan sus labores reproductivas y/o productivas:

Se observa que Alicia tiene la habilidad para coordinar sus traslados de manera eficiente con miembros de su familia y compañerxs de trabajo. Este nivel de organización le permite gestionar mejor su tiempo y reducir el estrés asociado con la movilidad, ocasionados por los malos tratos, tiempos de espera, de traslado y la calidad del viaje. También ha integrado dentro de su rutina diaria el acompañamiento a su hija al paradero y la espera de la micro, combinando sus responsabilidades familiares con sus compromisos laborales. Esto optimiza su uso de tiempo y es una estrategia eficaz para enfrentar las limitaciones del transporte público en su sector.

En el caso de Anaís, coordina sus tiempos y panoramas con las necesidades de sus nietos, especialmente en lo que respecta a la entrada y salida del colegio. Además coordina los traslados en auto con su marido cuando es necesario para realizar tareas que requieren transporte asegurado, como la compra de mercadería para el mes o las idas a la feria, o para recoger a sus nietos del colegio para asegurar que el menor de sus nietos no pase malos momentos en la micro y sea un estrés menos para ella. Sin embargo, organizar sus desplazamientos en función de labores reproductivas y la disminución de libertad que implica depender de su marido para estos traslados, reflejan que las dificultades que enfrenta están relacionadas a desigualdades de género (Díaz y Jiménez, 2007).

Por otro lado, si bien Rosario y Cecilia no dependen de alguien cercano para movilizarse, logran organizar sus salidas para cumplir con labores reproductivas de la forma más eficiente posible. En el caso de Cecilia, lo hace a diario después del trabajo en lugares que quedan dentro de su trayecto al paradero para no perder más tiempo en cumplirlas. Por otro lado, Rosario destina un día para la realización de todas estas labores, planificando dónde realizará las compras y los trámites necesarios para solo tener que bajar una vez a la semana. El organizar sus trayectos acorde a labores reproductivas es consecuencia de las estructuras de género.

Apropiación

Esta dimensión consideran varios aspectos importantes que fueron distribuidos en dos grupos:

Necesidades, planes y aspiraciones

El modo en que se realizan los viajes se ajusta a las necesidades, planes y aspiraciones de los usuarios. Según Montulet (1998), la movilidad refleja la identidad, costumbres y creencias de las personas y es un fenómeno social que está determinado por las relaciones, necesidades y estilos de vida de quienes se desplazan (Tarrius,

1978). Dado esto, se observa que:

En el caso de Cecilia y Alicia, el motivo de sus desplazamientos está estrechamente ligado a su situación socioeconómica, ya que dependen de estos para llegar al trabajo y cubrir sus gastos diarios. Además, Alicia está estudiando con la aspiración de mejorar su ingreso futuro y elevar su situación económica, pues es la mayor razón por la cual no tiene tiempo de descanso. Por otro lado, Rosario también enfrenta desafíos económicos, exacerbados por sus dificultades físicas que limitan su capacidad para trabajar en roles que requieren movilidad. Por ello, se concentra en actividades desde su hogar utilizando los recursos disponibles en su comunidad y reserva sus desplazamientos para fortalecer su red de apoyo mediante labores de cuidado, una función vital especialmente en tiempos económicos difíciles.

Por otro lado, Anaís y Rosario tienen desplazamientos motivados tanto por motivos recreacionales como de labores reproductivas. Anaís combina el cuidado de sus nietos con sus intereses en el espacio público durante el día mientras que Rosario va de visita donde sus amigas y participa en la recolección de medicamentos y alimentos para sus vecinas que lo necesitas, cultivando y manteniendo la calidad de su red de apoyo mencionada anteriormente.

Estrategias de movilidad, motivos de viaje y hábitos

Esta variable está relacionada con la flexibilidad en las actividades de cada núcleo familiar y las estrategias de movilidad que surgen de sus características e intereses particulares y, desde un enfoque de género, se debe hacer visible la variedad de razones para los desplazamientos actuales, más allá de aquellos con fines productivos:

La mayoría de los casos desarrollan estrategias que se encargan de cumplir con las labores reproductivas además de otras finalidades. Anaís configura sus rutinas en el espacio urbano acorde a tener que ir a buscar y/o dejar a sus nietos al colegio. Aunque puede coordinarse con el auto de su marido, prefiere hacerlo en micro, ya que su presencia la condiciona tanto en tiempo como en destinos y actividades, por lo que es una forma de ganar autonomía sobre sus desplazamientos. Por otro lado, dadas las dificultades físicas de Rosario, el ir a buscar medicamentos y alimentos para sus

vecinas al CECOSF de Las Palmas, a casi 900 metros de su hogar, la ha llevado a utilizar las veredas y calles de manera distinta. Ella camina por medio de la calle dado que las veredas son estrechas y no están en buenas condiciones, además, cruzar en diagonal acorta la distancia que debe recorrer. Para aprovechar mejor el transporte acorde a sus necesidades físicas, al volver del plan de la ciudad, pregunta a los conductores si puede bajarse a la vuelta del recorrido, ya que no entran a la villa a pesar de que les corresponde, aunque esto depende de su voluntad. Cecilia ha adecuado la modalidad y los lugares de compra dentro del trayecto al paradero para volver a su hogar y no quedar sin transporte. Alicia, por su parte, ha incorporado el acompañamiento a su hija en la espera de locomoción durante la mañana, ya que es peligroso que ande sola. Después de trabajar, ella asiste a clases, prefiriendo bajar con alguien de su trabajo en vehículo particular para socializar y viajar de manera más cómoda, luego hacer el transbordo a micro para llegar a su casa de estudios, y coordinar la subida con alguien de su núcleo familiar o una compañera de carrera.

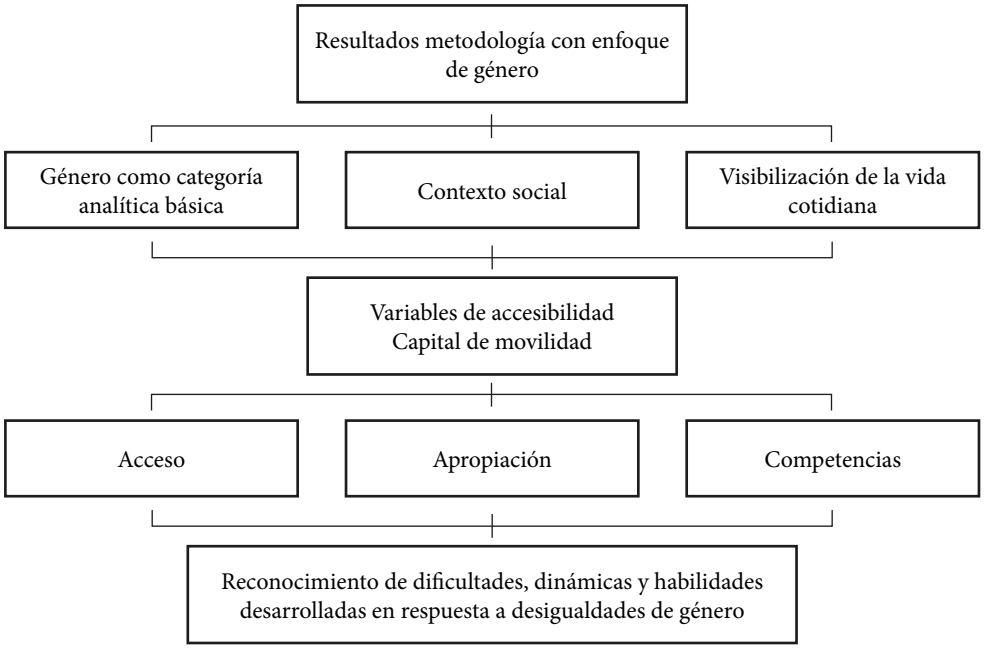


Fig. 106. Diagrama de resultados de metodología con enfoque de género: Variables de accesibilidad, capital de movilidad.
Elaboración propia.



Paradero fuera de Villa Cumbres de Chile.
Registro propio en sombreo de Cecilia.

CONCLUSIONES

Los primeros estudios en la investigación relacionados con la crisis habitacional en Chile han sido fundamentales para comprender la situación actual de este problema y entender cómo han crecido las ciudades bajo el modelo neoliberal. La ciudad, moldeada por el objetivo de acumulación de capital, se apoya en la división sexual del trabajo y, a su vez, sigue perpetuando estas desigualdades. La lógica neoliberal ha llevado a un crecimiento urbano que prioriza el mercado y la rentabilidad, dejando de lado la equidad y el bienestar social. Esta dinámica ha acentuado la precariedad habitacional y ha exacerbado la segregación urbana, afectando desproporcionadamente a mujeres, personas mayores, y otros grupos vulnerables. Además, es posible ver estas desigualdades reflejadas en los indicadores de género y en otros estudios que han demostrado e identificado patrones de comportamiento en la movilidad cotidiana dada las sensibilidades que tienen ante variadas circunstancias que dificultan su día a día.

Posteriormente, el estudio de las estructuras de la movilidad urbana permitió enfocar las transformaciones en el análisis de los desplazamientos cotidianos, culminando en la definición propuesta por Kaufmann. Esta definición precisa el estudio de la movilidad en la interrelación de las capacidades propias de las personas, las oportunidades que ofrece el territorio y las estrategias que desarrollan para satisfacer sus diversas necesidades. Además, integrar investigaciones con perspectiva de género permitió una comprensión más profunda de cómo la estructura patriarcal influye en la movilidad urbana, revelando cómo las mujeres y otros grupos vulnerables navegan el entorno urbano de manera diferente debido a barreras estructurales y desigualdades persistentes. Estos elementos fueron fundamentales para el análisis empírico de la movilidad de las residentes de Villa Cumbres de Chile.

Por otro lado, la metodología empleada a través de la construcción de una etnografía multisituada por medio de entrevistas y jornadas de sombreo, permitió profundizar en la experiencia personal de las participantes respecto a sus desplazamientos cotidianos y los espacios que habitan. Estas herramientas posibilitaron la obtención de detalles específicos sobre su vida diaria, revelando cómo las mujeres interactúan con su entorno urbano y se desplazan en él. Las entrevistas ofrecieron un espacio para que las participantes compartieran sus historias, perspectivas y significados, mientras que las jornadas de sombreo permitieron una observación directa de sus rutinas y comportamientos en tiempo real. Esta combinación no solo enriqueció la com-

prensión de sus experiencias personales, sino que también aportó información esencial para abordar la perspectiva de género, destacando las barreras y desigualdades que enfrentan y cómo gestionan sus actividades diarias en un contexto urbano.

A continuación, abordamos las preguntas centrales que guían esta investigación:

¿De qué manera el territorio de las viviendas sociales, asignadas a través del subsidio DS49, impacta en la vida cotidiana de las personas beneficiarias a través de la movilidad cotidiana?

El territorio de las viviendas sociales asignadas a través del subsidio DS49 impacta significativamente en la vida cotidiana de las personas beneficiarias a través de la movilidad cotidiana en varios aspectos:

- Acceso:

La ubicación de estas viviendas influye en la accesibilidad a servicios, trabajo, y educación, pues al no haber una oferta de éstas en el sector, condiciona los desplazamientos diarios de lxs residentes. Las personas con menores ingresos, especialmente mujeres y otros grupos vulnerables, enfrentan mayores dificultades debido a la precariedad del transporte público, la lejanía de sus destinos cotidianos, la congestión en horarios punta y la frecuencia inadecuada de los servicios de transporte público. Estas barreras afectan desproporcionadamente a las mujeres, quienes a menudo tienen responsabilidades adicionales relacionadas con el cuidado de la familia. Esta falta de acceso puede llevar a mayores niveles de estrés y una menor calidad de vida, ya que dificulta la participación plena en actividades económicas, educativas y sociales y recreativas.

Por otro lado, se observa que las posibilidades dadas por el transporte público del sector entregan posibilidades de destino similares, por lo que si se quiere acceder a otro territorio es necesario el trasbordo a otro medio de transporte ya sea del mismo tipo o intermodal. Esto trae como consecuencia que el grupo socioespacial estudiado comparte los mismos espacios en la ciudad y medios de transporte para cumplir

con las acciones de reproducción social.

- Competencias:

La experiencia y el conocimiento específico del territorio son esenciales para manejar los desplazamientos cotidianos. La investigación resaltó que las mujeres, en particular, desarrollan competencias específicas para manejar la movilidad en un contexto que no siempre facilita el acceso equitativo, cumpliendo con las dinámicas descritas en estudios mencionados. Estas competencias incluyen conocer los horarios y recorridos del transporte público, coordinar actividades productivas y reproductivas, y encontrar maneras creativas de reducir el tiempo y la dificultad de los desplazamientos. Sin embargo, la falta de infraestructura adecuada y la necesidad de navegar entornos urbanos desfavorables pueden limitar el desarrollo y la efectividad de estas competencias, afectando la movilidad y, por ende, la calidad de vida.

Por otro lado, se ve significativamente influenciada por factores etarios y físicos que limitan la capacidad de realizar traslados extensos y frecuentes. Esta situación conduce al desarrollo de competencias alternativas en planificación y selección de modos de transporte que se adapten a las capacidades de cada persona. Sin embargo, estas limitaciones también restringen el acceso a una variedad de servicios y oportunidades, incluidas las fuentes de empleo, lo que a su vez dificulta la posibilidad de mejorar la situación socioeconómica de las personas afectadas.

- Apropiación:

Las viviendas sociales en ubicaciones menos céntricas pueden hacer que lxs residentes se sientan desconectadxs de las oportunidades urbanas y los servicios, lo que afecta negativamente su capacidad para apropiarse del entorno urbano. La investigación mostró que las mujeres, debido a sus roles tradicionales y responsabilidades adicionales, desarrollan estrategias para utilizar y aprovechar al máximo su entorno, a menudo coordinando complejas cadenas de desplazamientos para cumplir con sus múltiples roles. Sin embargo, esta apropiación se ve limitada por las barreras físicas y sociales que impone la ubicación de estas viviendas, perpetuando así las desigualdades de género.

Por otro lado, la ubicación no solo afecta la movilidad cotidiana en términos de

acceso, apropiación y competencias, sino que también juega un papel crucial en la preservación de redes de apoyo y sensación de seguridad para las personas beneficiarias. El mantener a las personas dentro de su sector, como en el caso del traslado desde el campamento Parcela 11 adyacente al conjunto, ha permitido a las personas mantener las redes comunitarias y familiares desarrolladas durante su tiempo en el campamento. Estas redes son fundamentales para proporcionar apoyo emocional, logístico y económico en momentos críticos, lo que no solo mejora la calidad de vida diaria, sino que también fortalece la seguridad percibida al transitar el territorio cercano. Esta continuidad en las redes de apoyo facilita la adaptación y la integración en el nuevo entorno urbano, mitigando en parte los desafíos y barreras que enfrentan debido a la ubicación de las viviendas sociales, como se menciona en estudios anteriores.

¿Cómo las personas beneficiarias del subsidio DS49 experimentan el acceso a prácticas (trabajo, estudio, entre otros), relaciones y lugares?

La forma en la que beneficiarixs del subsidio DS49 experimentan el acceso a prácticas como el trabajo y los estudios, además de sus relaciones y lugares, está fuertemente condicionada por el transporte público, su situación socioeconómica y las expectativas de género. Las movilidades diarias se centran en labores productivas y reproductivas necesarias para acceder a servicios básicos y fuentes de trabajo, lo que es esencial para mantener un hogar funcional y generar los ingresos necesarios para cubrir los gastos.

El deficiente sistema de transporte público afecta negativamente la experiencia de los desplazamientos. Las condiciones de hacinamiento, los largos tiempos de espera, la incertidumbre en la frecuencia de los servicios y las congestiones vehiculares generan una gran insatisfacción con la movilidad cotidiana. Estas dificultades no solo hacen que los trayectos sean desagradables, agravado por los malos tratos a personas que pagan tarifas diferenciales, sino que también reducen el tiempo disponible para la recreación personal y complican las relaciones personales, ya que la falta de tiempo y la incongruencia de horarios libres entre las personas dificultan la interacción y la vida social.

¿Refuerza esto otras desigualdades, como las de género, y de qué ma-

nera?

Sí, la investigación realizada demuestra a través de la movilidad cotidiana que sí refuerza otras desigualdades como las de género, de diversas maneras. Las mujeres, debido a que deben responder a responsabilidades productivas y/o reproductivas, se ven en la obligación de desarrollar estrategias de movilidad que no solo cubren sus necesidades personales, sino también las de otrxs miembrxs del hogar, familia o amistades, como niñxs, personas mayores y personas en situación de discapacidad. Estas labores van desde el cuidado directo de estas personas hasta llevar a cabo otras tareas como las compras del hogar, aseo, cocina, gestión de presupuesto, entre otras. Esto implica una carga adicional de planificación y coordinación, que a menudo recae exclusivamente o de manera desproporcionada sobre ellas. Por otro lado, la tendencia al uso de transporte público en las mujeres, se ven más propensas a a depender de un sistema que se ha visto es insuficiente y no siempre seguro. Esta dependencia incrementa su vulnerabilidad y reduce sus opciones de movilidad, afectando su acceso a oportunidades laborales, educativas y recreativas. Además, la experiencia y el conocimiento que las mujeres han adquirido en la gestión de actividades domésticas y de cuidado se reflejan en su sensibilidad y adaptabilidad a las necesidades de movilidad de otros grupos no visibilizados. Sin embargo, esta capacidad no siempre es reconocida ni valorada y limitando su desarrollo personal y social y exacerbando la carga de trabajo no remunerado que deben asumir.

Por otro lado, la falta de presencia regular en el sector periférico por parte del municipio y cuerpos policiales ha obligado a lxs residentes a desarrollar estrategias para hacer frente a los desafíos cotidianos. Una de ellas es coordinar llamados conjuntos a estas entidades para resolver conflictos emergentes, ya que la respuesta institucional es limitada, tardía o inexistente. Esta situación de abandono institucional aumenta la vulnerabilidad de las mujeres, quienes generalmente enfrentan la violencia intrafamiliar en el entorno privado (González Álvarez, 2012) exacerbando su seguridad e integridad en situaciones de emergencia. Por otro lado, en la investigación se comenta la presencia creciente del narcotráfico, lo que ha generado un aumento de actividades delictivas y conflictos dentro de la comunidad que afectan su seguridad y que, a pesar de las denuncias y el conocimiento de las autoridades sobre esta problemática, la respuesta y las medidas efectivas para abordar estos problemas han sido insuficientes, permitiendo que estas redes delictuales se fortalezcan y perpetúen en el tiempo.

¿Qué factores se deben considerar para abordar las barreras y desigualdades en la movilidad cotidiana identificadas en el estudio para mejorar la calidad de vida de las personas beneficiarias?

Si bien es una pregunta amplia que involucra varios factores y actores, se pueden establecer las siguientes consideraciones:

- Considerar la participación comunitaria: Involucrar a la comunidad en la planificación y toma de decisiones relacionadas con la movilidad, garantizando que las soluciones propuestas sean relevantes y efectivas para las necesidades específicas de lxs residentes.

- Inversión en infraestructura local: Mejorar la infraestructura en los barrios segregados, como la construcción de escuelas, mercados, fuentes laborales, entre otros, para reducir la necesidad de desplazamientos considerables y permitir que las personas accedan a una mayor cantidad de servicios y oportunidades laborales dentro de sus propias comunidades.

- Mejora del sistema de transporte público:

o Reducir dependencia de los conductores en la eficiencia y calidad de los viajes: Según lo denunciado en la investigación, los conductores son quienes modifican los recorridos, la velocidad, la frecuencia, la toma de pasajerxs, los tiempos de espera y la capacidad de personas dentro del vehículo, completamente a su conveniencia. Esto no solo afecta la eficiencia y calidad del servicio, sino que también resulta en un trato inadecuado hacia las personas que pagan tarifas diferenciadas como estudiantes y personas mayores. Además, las denuncias sobre el uso de drogas, las competencias entre choferes y el tipo de conducción que emplean evidencian la necesidad urgente de aumentar la fiscalización para evitar estos problemas que ponen en riesgo la seguridad e integridad de las personas.

o Accesibilidad y conectividad: Asegurar que los puntos de acceso a redes de transporte estén bien distribuidos y sean accesibles para todas las personas, incluyendo aquellas con limitaciones físicas de diversos tipos. Esto incluye contar con el cumplimiento entero de los recorridos por parte de los conductores, la definición

clara de puntos de parada y la provisión de información accesible sobre rutas y horarios.

o Fomento del uso de tecnologías de la información: Proporcionar y promocionar el acceso a tecnologías de la información y comunicación para que las personas puedan planificar mejor sus viajes y acceder a servicios en línea, pudiendo ser a través de programas de capacitación y educación.

Finalmente, el estudio de Villa Cumbres de Chile muestra que la ubicación de estas viviendas entregadas por el programa Fondo Solidario de Elección de Vivienda DS 49 influye significativamente en la movilidad cotidiana de las personas, afectando más a mujeres y otros grupos vulnerables dadas las dificultades particulares que enfrentan a diario tanto en el entorno privado como público. Los resultados observados incluyen un mayor tiempo de transporte y/o inmovilidad, un mayor gasto económico para acceder a servicios, que están concentrados en el centro de la ciudad y son escasos en el territorio, y la necesidad de transporte para cumplir con actividades de reproducción social, lo que implica pagar más por mayor eficiencia si las condiciones económicas lo permiten. También se observan mayores dificultades para acceder a la ciudad y, como consecuencia de todo lo anterior, un menor tiempo para la recreación y el desarrollo personal. Además, la información sobre los lugares y medios de transporte frecuentados revela que los grupos segregados residencialmente tienden a generar interacciones sociales limitadas a personas con características similares, reforzando los procesos de segregación y dificultando la creación de capital social a través de conexiones en diversos ámbitos. Finalmente, estos hallazgos indican que el programa no cumple con su objetivo de integración social ni territorial, lo que podría ser potencialmente similar en otros casos considerando los estudios que comprueban una tendencia periférica en la ubicación de las viviendas entregadas por esta herramienta y la homogeneidad del uso de suelo, la condición socioeconómica vulnerable de las personas beneficiarias, la desigualdad en la distribución sexogenérica de tareas que se acentúa según la vulnerabilidad económica del grupo familiar, mayoría de mujeres beneficiarias, entre otros casos

mencionados en el estudio. Considerando lo anterior, se propone la realización de más estudios de movilidad cotidiana en programas FSEV DS49 para corroborar si es una problemática generalizada.



Calle camino al paradero.
Registro propio en sombreo de Alicia.

BIBLIOGRAFÍA

Amoroso, S. (2020). Urbanismo con perspectiva de género. Crítica Urbana, 3(11), 8-10.

Angelcos, N., Campo, L., Ropert, T., & Sharim, D. (2020). De protagonistas a denegados: el doble trauma en un caso de relocalización post-incendio en Valparaíso, Chile. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, XXIV(636).

Augé, M. (1995). Hacia una antropología de los mundos contem poráneos. Gedisa, 168.

Beauvoir, S. (1949). El segundo Sexo. Gallimard.

BID. (2022). Hechos estilizados de la movilidad. Francisca Giraldez, Santiago Sánchez González, Agustina Calatayud.

Bourdieu, P. (1979). La Distinción: Critique sociale du jugement.

Bourdieu, P. (1980). Le Capital social: Notes provisoires. Actes de la Recherche en Siences Sociales(31), 2-3.

Bourdieu, P. (1980). The Logic of Practice.

Bravo Rodríguez, R. (2013). Análisis de los tiempos empleados en proyectos de vivienda social que Un Techo para Chile ha desarrollado hasta la fecha.

Breton, E. L. (2004). Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire. Transports, pauvretés, exclusions, Pouvoir bouger pour s'en, 115-147.

Brulhardt, M.-C., & Bassand, M. (1980). Mobilité Spatiale. Georgi.

Butler, J. (1990). El género en disputa. Ediciones Paidós.

Butler, J. (2006). Vida precaria: El poder del duelo y la violencia. PAIDOS.

Centro de Estudios de Ciudad y Territorio. (2023). Subsidios pagados programa regular y reconstrucción. Ministerio de Vivienda y Urbanismo, EQUIPO DE ANÁLISIS ESTADÍSTICO Y ECONÓMICO -.

CEPAL - Universidad del Estado de Michigan. (2003). Capital social y reducción de la pobreza en América Latina y el Caribe: en busca de un nuevo paradigma.

CEPAL. (2019). Boletín FAL.

CEPAL. (2019). El cuidado en acción: Entre el hogar y el trabajo. Hacia una agenda de investigación sobre el trabajo de cuidado remunerado en América Latina y el Caribe.

CEPAL. (2022). Inclusión y movilidad urbana con un enfoque. Rodrigo Martínez, Carlos Maldonado y Judith

Schönsteiner. Obtenido de https://hdl.handle.net/11362/47974

Chomsky, N. (1999). Profit Over People: Neoliberalism and Global Order.

Crenshaw, K. (2014). On Intersectionality: Essential Writings. New Press.

Dupuy, G. (1992). El Urbanismo y Las Redes. Oikos-Tau.

Emmerik, H. v. (2006). Gender differences in the creation of different types of social capital: A multilevel study. Social Networks, 28, 24-37.

Fainstein, S., & Servon, L. (2005). Gender and Planning: A Reader. Rutgers University Press.

FAL. (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina. CEPAL. Casas, Marina - Lara, Cindy - Espinosa, Carlos.

Federici, S. (2018). El Patriarcado del Salario. Críticas Feministas al Marxismo. TINTA LIMON.

Fraser, N. (2013). Fortunes of Feminism: From State-Managed Capitalism to Neoliberal Crisis.

García Palomares, J. C. (2008). Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. EURE, 34(101), 5-24.

Gérard, D., & Lévy, D. (2011). The Crisis of Neoliberalism. doi:https://doi.org/10.4159/harvard.9780674059306

Gobierno de Chile. (6 de Marzo de 2019). Gobierno de Chile. Obtenido de https://www.gob.cl/noticias/estudio-del-ministerio-de-vivienda-y-urbanismo-revelo-que-el-72-de-los-beneficiarios-de-subsidios-son-mujeres/

González Álvarez, M. (2012). Violencia intrafamiliar: características descriptivas, factores de riesgo y propuesta de un plan de intervención. (U. C. Madrid, Ed.) Obtenido de https://hdl.handle.net/20.500.14352/48277

Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 14(331).

Gutiérrez, A., & Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. Transporte y territorio(16), 147-166.

Haraway, D. (1988). Conocimientos situados: la cuestión científica en el feminismo y el privilegio de la perspectiva parcial.

Harvey, D. (2005). A Brief History of Neoliberalism.

ILO. (2018). Women, Work, and Care: The Inequality in the Labor Market.

Imilan, W. (2016). Políticas y luchas por la vivienda en Chile: el camino neoliberal. Working paper series CONTESTED_CITIES, 21.

Jaimurzina, A., Muñoz, C., & Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina. CEPAL.

Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Revista venezolana de estudios de la mujer, 12(29), 173-197.

Jirón, P. (2012). Transformándome en la "Sombra". Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos(10), 14.

Jirón, P. (2017). El hábitat residencial observado desde la movilidad cotidiana urbana. HÁBITAT Y MODOS DE HABITAR, IV, 269-279.

Jirón, P., & Imilán, W. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. Alteridades, 26(52), 51-64.

Jirón, P., & Zunino Singh, D. (2016). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte y Territorio, 1-8.

Jirón, P., Solar-Ortega, M. I., Rubio, M. D., Cortés Morales, S., Cid Aguayo, B., & Carrasco Montagna, J. (2022). La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad. Revista INVI, 37(104), 199-229.

Kaufmann, V. (2008). Les paradoxes de la mobilité: bouger, s' enraciner. Collection Savoir suisse.

Kaufmann, V., & Flamm, M. (2003). Famille, temps et mobilité: état de l'art et tour d'horizon des innovations. Rapport de recherche.

Kaufmann, V., Bergman, M., & Dominique, J. (2004). Motility: Mobility as Capital. International Journal of Urban and Regional Research, 28(4), 745-756. doi:https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x

Kokot, W. (1991). Ethnologische Forschung in Städten. Gegenstände und Probleme. Ethnologische Stadtfor schung, 1-14.

Larsson, A. (2006). From equal opportunities to gender awareness in strategic spatial planning: Reflections based on Swedish experiences. Town Planning Review, 507-530.

Lautaro, M. d. (14 de Diciembre de 2021). Municipalidad de Lautaro. Recuperado el 2023, de https://munilautaro.cl/2021/12/14/99-familias-recibieron-su-casa-propia-en-lautaro-luego-de-15-anos-de-espera/

Lefebvre, H. (1973). De lo rural a lo urbano. Las relaciones entre el campo la ciudad. Barcelona(62).

Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio.

Low, S. M. (2009). Cerrando y reabriendo el espacio público en la ciudad latinoamericana. Cuadernos de antropología social(30), 17-38.

Lussault, M. (2005). La mobilité comme événement. IVM, 109-117.

Madariaga, I. S. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales, XLI(161-162), 581-597.

Massey, D. (1993). Power-geometry and a progressive sense of place. En D. Massey, & B. C. John Bird (Ed.), Mapping the Futures. doi:https://doi.org/10.4324/9780203977781

Mattos, C. D. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina: De la ciudad a lo urbano generalizado. Revista de Geografía Norte Grande(47), 81-104.

Matus, C., & Ramoneda, A. (2019). Tácticas y estrategias de integración y (auto) segregación en nuevos conjuntos. V Seminario Internacional Desigualdad y Movilidad Social en América Latina, (págs. 345-367).

Matus, C., Ramoneda, Á., & Valenzuela, F. (2019). La integración social como desafío: análisis del programa de campamentos en Chile (2011-2018). Revista INVI, 34(97), 49-78.

Mbembe, A. (2011). Necropolítica. Melusina.

McDonald, S., & Day, J. (2010). Race, Gender, and the Invisible Hand of Social Capital. Sociology Compass 4/7 , 532-543.

Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2024). Registro Social de Hogares. Recuperado el 2024, de https://registrosocial.gob.cl/que-es#top

Ministerio de la Mujer y Equidad de Género. (27 de Noviembre de 2023). Ministerio de la Mujer y Equidad de Género. Obtenido de https://minmujeryeg.gob.cl/?p=52478

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (1979). D.S Nº 420.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (1981). Política Nacional de desarrollo Urbano, Chile, 1979., VIII, págs. 9-15.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2006). Decreto Supremo N°174. 2006. Reglamento Programa del Fondo Solidario de Vivienda.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2018). Bases técnicas y Administrativas Licitación "La vida después del campamento" en las regiones de Atacama, Valparaíso, O`Higgins y Metropolitana.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2021). Informe de detalle de Programas Sociales. Servicio de Vivienda y Urbanización.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2022). Plan de Emergencia Habitacional 2022-2025.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2022). Subsidios Pagados Regular y Reconstrucción por año y programa. Centro de Estudios de Ciudad y Territorio. Obtenido de https://minvuchile.sharepoint.com/:x:/s/observatoriodoc/ER76ZHfgx9FFlQRO9nWTJZ0BqgrQ_YE6YOLBp7Xr4tBdPQ?e=Vhfb0v&download=1

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (s.f.). Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Recuperado el 2024, de https://www.minvu.gob.cl/sobre-minvu/serviu/

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (s.f.). Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Recuperado el 2024, de https://www.minvu.gob.cl/beneficios/ciudad/

Miralles-Guasch, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología Urbana. Ecología Política, 123-130.

Miralles-Guasch, C., & Cebollada, Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 193-216.

Montoya, V., Montes, L., Bernal Carvajal, V., Camós, G., Bertossi, F., Orozco, Á., . . . Pinilla, P. (2021). ABC Género y Transporte. Banco Interamericano del Desarrollo. doi:http://dx.doi.org/10.18235/0003772

Moser, C. (2009). Ordinary Families, extraordinary lives: assets and Poverty reduction in Guayaquil, 1978-2004. The Brookings Institution, 360.

Municipalidad de Lautaro. (2021). Municipalidad de Lautaro. Obtenido de https://munilautaro.cl/2021/12/14/99-familias-recibieron-su-casa-propia-en-lautaro-luego-de-15-anos-de-espera/

Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M., & Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? 105-129.

Muxí, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M., & Gutiérrez, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? Feminismo/s(17), 105-129.

Novas, M., & Paleo, S. (2020). El feminismo y la producción de espacios para la vida: Sobre la jerarquía de valores en la arquitectura, el urbanismo y la ordenación del territorio. Crítica urbana, 3(11), 4-7.

OECD. (2012). The Impact of Women's Economic Empowerment on Families and Societie.

Pérez Orozco, A. (2014). Subversión feminista de la economía. Traficante de sueños.

Prats, M. (1998). Geografía feminista i metodología: Reflexió sobre un procès d'aprentatge paral·lel. Cuadernos de Geografia(64), 313-323.

Ruiz-Tagle, J., & Romano, S. (2019). Mezcla social e integración urbana: aproximaciones teóricas y discusión del caso chileno. Revista INVI, 45-69.

Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción". EURE, 21-42.

Sancho Martínez, A. (2017). Ciudades conciliadoras: urbanismo y género.

Sassen, S. (2014). Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). "The New Mobilities Paradigm". Environment and Planning A, 38(2), 207-226.

Soto Caro, M., Álvarez Aránguiz, L., & Silva Arriola, L. (2009). Dimensión espacial de la movilidad cotidiana universitaria: el caso de Valparaíso metropolitano. In 5th International Conference Virtual City and Territory, Barcelona, 2, 3 and 4 June 2009 (pp. 715-728). Centre de Política de Sòl i Valoracions.

Subcomisión de Estadísticas de Género SEG. (2024). Estadísticas de Género. Recuperado el Julio de 2024, de https://www.estadisticasdegenero.cl/indicadores/trabajo/

UN Women. (2015). Who Cares? Paid Care Work, Gender Equality, and the Fiscal Investment in Care.

Universidad de Chile. (2023). Doble Espacio. Revista de la Escuela de Periodismo de la Universidad de Chile. Obtenido de https://doble-espacio.uchile.cl/2023/02/06/las-deficiencias-y-paradojas-de-un-sistema-que-opera-como-una-tombola/

Urry, J. (2007). Mobilities. Polity.

Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. doi:https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05

Veltz, P. (2005). L'économie de toutes les mobilité. IVM, 49,60.

Walby, S. (2011). Is the Knowledge Society Gendered? Gender, Work and Organization, 18(1), 1-29.



Vista desde vehículo por camino El Tranque.
Registro propio en sombreo de Alicia.

ANEXOS

Tablas de Análisis de datos

Caracterización de las personas estudiadas (Gutiérrez, 2016)

Nombre	**Anaís**	**Cecilia**	**Alicia**	**Rosario**
Edad	66	62	54	72
Pareja	Casada	Separada	Casada	Soltera
Hijxs	2 hijas Adultas independientes	5 hijos, 1 hija Adultxs independientes	2 hijas 1 adulta independiente 1 adulta universitaria dependiente	1 hija y 1 hijo Ambos adultxs y cesantes
Hijxs/nietxs en edad escolar	2 nietos en edad escolar	X nietxs en edad escolar. 1 TEA	No	2 nietas en edad escolar, pero viven en Santiago
Trabajo	Jubilada. Obtiene ingresos extra a través de confección de artesanías como tejidos, bolsos, pulseras, etc.	Jubilada. Trabajadora Social del Departamento de Vivienda y Territorio de la SERCPLA de Viña del Mar	Agente Comunitaria del CECOSF de Las Palmas	Jubilada.
Nivel de estudios	1 año en estudios Técnico Superior. Carrera no finalizada.	Profesional: Trabajadora Social y Contadora	Actualmente estudiando su primera carrera en Técnico Superior. Un semestre cursado.	Enseñanza Media.
Vehículo particular	De su pareja (conviviente)	No	Sí	No
Licencia de conducir	No tiene. No quiso aprender porque su marido la obligaría a manejar para que él pudiese beber tranquilo y ella lo transportase.	No, pero tiene intenciones de aprender.	Tiene, pero no maneja debido a una mala experiencia. Planea retomar	No

Caracterización de los motivos de viaje (Gutiérrez, 2016)

Motivo del viaje (medio de transporte y distancia)	**Nombre**				
	Anaís		**Cecilia**	**Alicia**	**Rosario**
Trabajo	No aplica		Colectivo y caminata 13.4km ida y vuelta (0.9km caminata)	Caminata 1.9 km ida y vuelta	No aplica
Acompañamiento escuela	Presencia pareja: Auto particular 28 km ida y vuelta	Sola: Caminata y micro, 28 km ida y vuelta (2km caminata)	No aplica	Caminata 700m, solo ida	No aplica
Salud	Caminata y micro 5.4 km ida y vuelta (700m caminata)		Caminata 1.9km ida y vuelta	Caminata 1.9km ida y vuelta	Caminata 1.9km ida y vuelta
Compras	Micro y caminata 14.7km ida y vuelta (1.3km caminata)		Colectivo y caminata 13.7km ida y vuelta (1.3km caminata)	De vez en cuando. Micro y caminata 14.7km ida y vuelta (1.3km caminata)	Micro y caminata 15.8km ida y vuelta (1km caminata y da la vuelta en la micro por Parcela 11, para no caminar con peso y bajar más cerca de su casa)
Trámites	Micro y caminata 16.4km ida y vuelta (1.3km caminata)		Colectivo, micro y caminata 16.4km ida y vuelta (1.3km caminata, 3.6 micro)	De vez en cuando. Micro y caminata 16.4km ida y vuelta (1.3km caminata)	Micro y caminata 16.4km ida y vuelta (1.3km caminata)
Estudios propios	No aplica		No aplica	Ida: Micro y caminata 7.7km total (840m caminata) Vuelta: Auto particular 8.2km	No aplica
Recreación propia	Micro y caminata 14.7km ida y vuelta (1.3km caminata)		No aplica	No aplica	Caminata Entre 100 y 600m

Movilidad cotidiana y territorio de la autonomía (Gutiérrez, 2016)

Motivos del viaje	Viajes dentro del sector				Viajes dentro de Viña del Mar				Viajes fuera de Viña del Mar			
	An	C	Al	R	An	C	Al	R	An	C	Al	R
Salud	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Escuela hijxs/nietxs	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
Trabajo	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-
Trámites	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-
Compras	-	-	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-
Estudios propios	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Recreación propia	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-

Distribución de labores reproductivas (Gutiérrez, 2016)

	Nombre											
	Anaís			**Cecilia**			**Alicia**			**Rosario**		
Con quienes viven	Con su marido, quien hace roles 14x14.			Con su hijo mayor, adulto independiente			Con sus 2 hijas adultas y eventualmente con su pareja.			Sola		
Aseo del hogar	**Ella X**	**Rep**	**N/A**	**Ella**	**Rep X**	**N/A**	**Ella**	**Rep X**	**N/A**	**Ella X**	**Rep**	**N/A**
	Encargada al 100% del aseo.			-			Hasta mediados de mayo ella era la única a cargo.			-		
Compras	**Ella X**	**Rep**	**N/A**	**Ella X**	**Rep**	**N/A**	**Ella**	**Rep X**	**N/A**	**Ella X**	**Rep**	**N/A**
	Encargada al 100%, además de llevar el presupuesto.			Principal encargada, hijo compra eventualmente.			Cada unx compra lo que va faltando según disponibilidad.			-		
Cocina	**Ella X**	**Rep**	**N/A**	**Ella X**	**Rep**	**N/A**	**Ella**	**Rep X**	**N/A**	**Ella X**	**Rep**	**N/A**
	Marido no cocina y le exige comida fresca.			En las mañanas, para llevar almuerzo al trabajo.			Hasta mediados de mayo ella era la única a cargo, desde el desayuno hasta la cena.			-		
Cuidados	**Ella**	**Rep X**	**N/A**	**Ella**	**Rep X**	**N/A**	**Ella X**	**Rep**	**N/A**	**Ella**	**Rep**	**N/A X**
	Va a buscar todos los días a sus nietos al colegio.			Fines de semana cuida a sus nietxs.			Va a dejar todos los días a su hija al paradero, por seguridad. En caso de no poder, pareja suple la labor.			-		